

Réseau Transnational Atlantique  
Red Transnacional Atlántica  
Rede Transnacional Atlântica  
Atlantic Transnational Network



## RESEAU TRANSNATIONAL ATLANTIQUE DES PARTENAIRES ECONOMIQUES ET SOCIAUX

### GRUPE DE TRAVAIL « ACCESSIBILITÉ »

# LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT ET DU TRAFIC MARITIME DE MARCHANDISES

Rapport présenté par M. Pierre DELFAUD

Mai 2005

[www.rta-atn.org](http://www.rta-atn.org)

*Ce document est la propriété du Réseau Transnational Atlantique  
TOUS DROITS DE REPRODUCTION RÉSERVÉS*



Avec la participation de l'Union Européenne  
Projet cofinancé par le FEDER



## COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL « ACCESSIBILITE »

**Président :**

M. Santiago LAGO PEÑAS, CES de Galicia

**Vice-Président :**

M. Robert SANQUER, CESR de Bretagne

**Rapporteur :**

Pierre DELFAUD, CESR d'Aquitaine

***Consejo Económico y Social de Galicia***

Titulaire : M. Santiago LAGO PEÑAS, Président du groupe de travail

Suppléant : M. Fausto SANTAMARINA FERNÁNDEZ

***Conseil Économique et Social Régional de Bretagne***

Titulaire : M. Robert SANQUER, Vice-Président du Groupe de travail

Suppléant M. Jacques GROSSI

***Conseil Économique et Social Régional d'Aquitaine***

Titulaire : M. Pierre DELFAUD, Rapporteur de l'étude "Sécurité maritime"

Suppléant M. Jean LAVIE

***Welsh Economic Forums***

Titulaire : M. Stuart COLE, Co-rapporteur de l'étude "Intermodalité"

***Conseil Économique et Social Régional du Centre***

Titulaire : M. Armand VILLA, Co-rapporteur de l'étude "Intermodalité"

Suppléante : Mme Paulette PICARD

***Conseil Économique et Social Régional des Pays de la Loire***

Titulaire : M. Yves CALIPPE

Suppléant : Alain GUYODO

***Conseil Économique et Social Régional de Poitou-Charentes***

Titulaire : M. Pierre GUENANT

Suppléant : Alain LEVRAULT

***Conseil Économique et Social Régional du Limousin***

Titulaire : M. Jean-Pierre LIMOUSIN

Suppléant : Daniel VAREILLE

***Consejo Económico y Social Vasco***

Titulaire : M. Rafael PUNTONET DEL RÍO

Suppléante : Mme Arantza LOPEZ DE MUNAIN ZULUETA

Expert : M. José María URANGA AYESTARÁN

***Consejo Económico y Social de Cantabria***

Titulaire : M. Julio CABRERO CARRAL

Suppléant : Ambrosio ESCANDÓN VEGA

***Consejo Económico y Social des Canaries***

Titulaire : M. José Luis REINA DELGADO

Suppléant : M. Luis DELGADO PERAL

***AERLIS (Associação Empresarial da Região da Lisboa)***

Titulaire : M. Duarte TRINDADE

Suppléant : M. Vitor RAMOS

***Intituto de soldadura e qualidade***

Titulaire : Eduardo DIAS LOPES

Suppléant : João PAULO DUARTE

***USALGARVE/CGTP-IN (União dos sindicatos do Algarve/CGTP-IN)***

Titulaire : M. Graco TRINDADE

Suppléant : Sergio MARTINS

Suppléant : M. Josué MARQUES

# **R A P P O R T**

# S O M M A I R E

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>7</b>
<b>I. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE INTERNATIONAL</b> .....	<b>10</b>
I. 1. CONVENTIONS ET INSTITUTIONS SPECIALISEES .....	11
I.1.1. L'OMI .....	11
I.1.2. Les principales conventions en vigueur .....	13
I.2. LES LIMITES D'APPLICATION DES REGLEMENTATIONS EN VIGUEUR.....	15
I.2.1. La prévention .....	15
I.2.1.1. L'État du Pavillon .....	15
I.2.1.2. L'État du port.....	16
I.2.1.3. L'État côtier .....	20
I.2.2. La gestion des crises .....	23
I.2.2.1. Les plans et moyens d'intervention .....	23
I.2.2.2. La question des ports (lieux de) refuges .....	25
I.2.3. Responsabilité et indemnisation .....	26
I.2.3.1. Premier étage d'indemnisation : la responsabilité du navire pollueur .....	27
I.2.3.2. Deuxième étage d'indemnisation : les compléments fournis par les Fonds d'intervention .....	28
<b>II. LA MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES DE SÉCURITÉ MARITIME À L'EXEMPLE DES RÉGIONS DU R T A</b> .....	<b>30</b>
II.1. L'ORGANISATION DES SERVICES IMPLIQUES DANS LA SECURITE MARITIME .....	31
II.2. PREVENTION .....	34
II.2.1. Le contrôle des navires.....	34
II.2.2. La surveillance du trafic maritime .....	35
II.2.3. La lutte contre les dégazages et déballastages illicites - le traitement des déchets .	39
II.2.4. L'identification des lieux de refuge .....	40
II.2.5. Autres dispositifs de prévention.....	42
II.3. GESTION DES CRISES .....	46
II.3.1. Royaume-Uni (contribution du Pays de Galles).....	46
II.3.2. France (contribution des CESR de Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine).....	48
II.3.3. Espagne (contribution des CES de Galice, des Canaries et du Pays Basque).....	49
II.3.4. Portugal (Contributions de l'USALGARVE et d'ISQ) .....	54
II.4. REPARATIONS ET INDEMNISATIONS .....	55
II.5. LES SINISTRES .....	62
<b>III. CONCLUSION ET PROPOSITIONS</b> .....	<b>66</b>
III.1. L'ENTREE REGLEMENTAIRE .....	67
III.1.1. Le niveau mondial .....	67
III.1.2. Le niveau européen .....	68
III.1.3. Le niveau des États membres .....	70
III.2. L'ENTREE HUMAINE ET SOCIALE .....	71
III.3. L'ENTREE ECONOMIQUE .....	71
III.3.1. Les indemnisations .....	71
III.3.2. Les responsabilités .....	73
III.4. ENTREE CULTURELLE ET ORGANISATIONNELLE.....	74
III.4.1. Recherche, expérimentation, innovation .....	74
III.4.2. Plans de prévention et d'intervention .....	75
III.4.3. L'association des populations et des professionnels concernés.....	75

<b>ANNEXES.....</b>	<b>76</b>
1 - LISTE DES AUDITIONS ET DES EXPERTS CONSULTÉS .....	77
2 - LISTE DES CONVENTIONS ET PROTOCOLES ADOPTÉS PAR L'OMI .....	79
3 - LISTE DES RÈGLEMENTS ET DIRECTIVES ADOPTÉS PAR L'UNION EUROPÉENNE.....	86
4 - QUESTIONNAIRE TRANSMIS AUX RÉGIONS MARITIMES DU RTA.....	92
5 - BIBLIOGRAPHIE .....	94

## **INTRODUCTION**

Note préliminaire : la version originale du présent document, rédigée en français, est la version de référence pour toutes interrogations.

Les régions européennes de la façade atlantique ont l'océan en patrimoine commun. Elles en partagent les opportunités, qu'il s'agisse des retombées économiques liées aux activités portuaires et halieutiques, au tourisme littoral et, plus généralement encore, aux aménités attachées à l'environnement marin. Mais elles en subissent aussi, conjointement, les risques inhérents à un milieu naturel aux dangers récurrents. Les dommages côtiers provoqués par les tempêtes sont amplifiés par les conséquences des avaries que subissent les navires. Aux pertes humaines, encore trop fréquentes pour les gens de mer, viennent ainsi s'ajouter les pollutions consécutives aux naufrages. De plus, au-delà des accidents qui peuvent être imputés aux conditions naturelles, le trafic maritime s'accompagne de risques permanents, qu'il s'agisse du transport de matières dangereuses ou encore des effets du dégazage et du déballastage.

C'est pourquoi les Conseils Économiques et Sociaux et structures homologues qui forment le **Réseau Transnational Atlantique** ont choisi, parmi leurs premiers sujets d'études communs, celui du transport maritime de marchandises, tant dans une approche positive visant à promouvoir un report modal vers la mer par le développement de l'accessibilité et de l'attractivité des ports, que défensive en recherchant les voies et moyens d'un renforcement de la sécurité maritime.

L'accident du *Prestige* du 13 novembre 2002 est encore dans toutes les mémoires, venant s'ajouter à une longue liste de catastrophes sur les côtes de l'Atlantique (cf. ci-après le tableau N°1 issu de l'audition du Pr Manuel VARELA LAFUENTE). Après chacune d'elles, les constats sont similaires. Même si des avancées sont constatées dans les conditions de prévention, la gestion des crises et l'indemnisation des dommages, des progrès substantiels sont encore possibles et restent à accomplir. La « fatalité » des accidents ne peut pas complètement disparaître, mais leur occurrence est en mesure d'être réduite et contenue par un plus fort volontarisme de toutes les parties en cause : États et organisations internationales, chargeurs et armateurs, gens de mer et associations de défense de l'environnement, assureurs et fonds d'indemnisation...

Le plan suivi dans le présent rapport s'ordonne en trois parties :

- La première rappelle le contexte réglementaire international et européen dans lequel s'inscrit aujourd'hui la problématique du transport maritime de marchandises. Les sources en sont fournies par les auditions auxquelles a procédé le groupe de travail (cf. liste exhaustive en annexe 1), et par la documentation qui a pu être réunie<sup>1</sup>.
- La deuxième étudie l'application nationale des réglementations en vigueur dans les quatre pays constituant le RTA (du nord au sud : Royaume-Uni, France, Espagne, Portugal) à partir des témoignages et appréciations qu'ont pu recueillir, dans leur région respective, les membres du groupe de travail (cf. liste des experts consultés en annexe 1).
- La troisième formule enfin un certain nombre de propositions émanant des socio-professionnels du RTA avec un parti-pris premier de réalisme.

---

<sup>1</sup> Le rapporteur tient à remercier pour leur concours Leticia ROIS MADARRO, doctorante en droit maritime de l'Université de La Coruña qui a été employée pendant deux mois en qualité de vacataire par le RTA, ainsi que Sandra DUDON, étudiante en droit à l'Université Bordeaux IV et stagiaire durant l'été 2004 à l'Institut d'Économie Régionale du Sud-Ouest.



**Tableau 1**  
**CHRONOLOGIE DES PRINCIPAUX ACCIDENTS EN EUROPE**

<b>NOMBRE</b>	<b>FECHA</b>	<b>LUGAR</b>	<b>PABELLÓN</b>	<b>TPM (t)</b>	<b>DERRAME (t)</b>	<b>TIPO</b>
TORREY CANYON	1967	Lands End	LIB	120 000	119 000	Crudo
URQUIOLA	1976	A Coruña	ESP	110 000	100 000	Crudo
AMOCO CADIZ	1978	Bretaña	LIB	220 000	223 000	Crudo
BETELGEUSE	1979	Bantry Bay (IRL)	FRA	115 000	44 000	Crudo
HAVEN	1991	Génova	CHIP	232 163	144 000	Crudo
AEGEAN SEA	1992	A Coruña	GR	114 000	74 000	Crudo
BRAER	1993	Isles Shetland	LIB	84 700	85 000	Crudo
SEA EMPRESS	1996	Milford Haven	LIB	147 000	72 000	Crudo
ERIKA	1999	Bretaña	MAL	37 000	10 000+	Fuelóleo pesado
PRESTIGE	2002	A Coruña	LIB	70 000	60 000	Fuelóleo pesado

*Source : COM (2000), audition du Pr Manuel VARELA LAFUENTE (Université de Vigo)*

## **I. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE INTERNATIONAL**

Par nature le transport maritime de marchandises s'inscrit dans un contexte international. Cette première partie du rapport sera donc consacrée d'abord, dans une classification « formelle », au rappel des conventions en vigueur et des institutions qui les mettent en œuvre puis, dans une classification « matérielle », aux différents domaines d'intervention concernés : de la prévention à la gestion des crises et aux réparations-indemnités. À chaque étape seront en outre précisées les applications particulières qui en sont faites dans l'Union européenne et, à titre de comparaison, aux États-Unis d'Amérique.

---

## I. 1. CONVENTIONS ET INSTITUTIONS SPECIALISEES

---

De nos jours, c'est l'Organisation Maritime Internationale (OMI – IMO) qui est le pivot de l'action internationale en matière de sécurité maritime. Cette organisation a repris à son compte les conventions internationales conclues antérieurement à sa mise en œuvre effective en 1982 et est en charge de les faire appliquer. Depuis lors, c'est sous son égide que des amendements y ont été apportés et que de nouvelles conventions ont été adoptées.

### I.1.1. L'OMI

La Société des Nations (SDN) avait déjà institué, dans l'entre-deux-guerres, une « Commission consultative et technique des communications du transit ». En 1948, à Genève, une conférence de l'Organisation des Nations Unies (ONU), crée l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (**OMCI**) qui ne commencera à fonctionner qu'en 1958. Mais il faut attendre 1975 pour que la convention de 1948 soit révisée et permette de fixer le statut actuel de l'**OMI**, entré en vigueur en 1982.

Sur le modèle des autres organisations spécialisées de l'ONU, l'OMI comprend une **Assemblée** réunissant une fois tous les deux ans les représentants de tous les États membres (plus de 160 aujourd'hui) et des organisations non-gouvernementales à statut consultatif, dont la Commission européenne aujourd'hui.

La question est ainsi posée par les spécialistes du droit communautaire<sup>2</sup> de la substitution éventuelle, à celle des États membres, d'une représentation unique de l'Union européenne à l'OMI (comme c'est déjà le cas, par exemple, à l'OMC au nom de la politique commerciale extérieure commune), puisque la sécurité maritime est devenue une politique communautaire. Une solution transitoire pour aller dans ce sens pourrait être donnée par le **principe de l'alternance**, qui existe déjà à la FAO où, suivant les questions en cause, siègent soit les États, soit l'organisation régionale (ici l'Union européenne) qui les représente, dans ce dernier cas en bénéficiant d'une totalisation des droits de vote correspondants.

Entre les sessions de l'Assemblée, le **Conseil** joue le rôle d'organe de direction. Il est composé de 40 membres élus pour deux ans et répartis en trois collèges (cf. la composition actuelle dans l'encadré ci-après) :

- 10 représentants des États « les plus impliqués dans le transport maritime international » (dont le Royaume-Uni) ;
- 10 représentants des États « concernés par le commerce international » (dont l'Espagne et la France) ;

---

<sup>2</sup> Cf. rapport du Professeur Patrick MEUNIER : « L'Union Européenne et les relations internationales », colloque CEDECE, Agen (France) octobre 2004, Université Montesquieu-Bordeaux IV

- 20 autres représentants des États « ayant des intérêts dans le transport maritime et la navigation » avec une représentation qui doit tenir compte des zones géographiques les plus importantes (dont actuellement le Portugal).

#### Composition du Conseil de l'OMI (membres du Conseil)

La Convention OMI prévoit que, dans l'élection des Membres du Conseil, l'Assemblée observe les critères suivants :

- (a) dix États ayant de grands intérêts dans la fourniture de services de navigation internationale ;
- (b) dix autres États ayant de grands intérêts dans le commerce international ; et
- (c) vingt États non élus dans la catégorie (a) ou (b) ci-dessus ayant un intérêt spécial dans le transport maritime et la navigation et dont l'élection au Conseil assurera la représentation des différentes aires géographiques du monde.

Les Membres du Conseil élus par la 23<sup>ème</sup> Assemblée pour 2004 et 2005 sont les suivants :

- (a) Chine, Grèce, Italie, Japon, Norvège, Panama, République de Corée, Fédération de Russie, Royaume-Uni, États-Unis ;
- (b) Argentine, Bangladesh, Brésil, Canada, France, Allemagne, Inde, Hollande, Espagne, Suède ; et
- (c) Algérie, Australie, Bahamas, Chili, Chypre, Danemark, Égypte, Ghana, Indonésie, Malte, Mexique, Nigeria, Philippines, Pologne, Portugal, Arabie Saoudite, Singapour, Afrique du Sud, Turquie, Venezuela.

L'essentiel des travaux se déroule dans des **comités et sous-comités techniques**. Les deux plus importants sont le Comité de la sécurité maritime (**MSC**) et le Comité pour la protection de l'environnement marin (**MEPC**). Ils sont assistés de neuf sous-comités :

- sécurité de la navigation,
- radio-communications,
- recherche et sauvetage,
- formation, certification et veille,
- marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs,
- conception et équipement des navires,
- sécurité incendie,
- stabilité et ligne de charges et sécurité des navires de pêche,
- liquides et gaz en vrac.

Existent encore un Comité juridique, un Comité de la coopération technique et un Comité de la facilitation (pour essayer de simplifier les formalités maritimes).

Le **Secrétariat** est l'organe permanent qui assure le fonctionnement de l'OMI. Il se trouve au siège de l'organisation, à Londres, sous l'autorité d'un Secrétaire général élu pour quatre ans (renouvelables) par le Conseil. Trois cents fonctionnaires internationaux y sont affectés.

Si l'OMI a un rôle essentiellement technique, réglementaire et normatif à travers ses conventions, résolutions et circulaires, elle ne peut ni obliger les États à incorporer ces textes dans leur corpus législatif et réglementaire, ni s'assurer elle-même de leur application, à la différence de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui dispose, depuis 1999, d'un « Programme universel d'audits de supervision de la sécurité », audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés, effectués par l'Organisation dans tous les États contractants pour apprécier la mise en œuvre des « normes et pratiques recommandées ».

Faute d'une application efficace de la réglementation internationale par les « États du pavillon » (pays d'origine des navires), la voie la plus opérante est celle du contrôle par les « États du port » (lors des escales) avec la mise en place d'accords régionaux (*Memorandum of Understanding on Port State Control - MOU*) visant à assurer cette tâche de façon

harmonisée et non discriminatoire. Le premier MOU, celui de La Haye en 1978, a été étendu en 1982 (MOU de Paris) à la plupart des pays d'Europe du Nord pour faire face aux pavillons de complaisance (officiellement : « de libre immatriculation »). Des accords du même type existent désormais pour les zones : Amérique du Sud, Extrême Orient, Caraïbes, Méditerranée, Océan Indien, Afrique Centrale et de l'Ouest, Mer Noire.

### I.1.2. Les principales conventions en vigueur

L'OMI a promulgué (après adoption par au moins les deux-tiers de ses membres) une quarantaine de conventions et protocoles obligatoirement applicables, à leur initiative dans les États qui les ratifient ou y adhèrent. S'y ajoutent plus de huit cents recueils de règles, codes, directives et recommandations qui ne lient pas juridiquement les gouvernements mais leur offrent des conseils sur la manière d'élaborer leurs propres règlements et prescriptions.

De façon complémentaire, d'autres institutions des Nations-Unies interviennent dans le transport maritime : la Commission pour la Législation Commerciale Internationale (UNCITRAL), la Conférence pour le Commerce et le Développement (CNUCED – UNCTAD), l'Organisation Internationale du Travail (OIT – ILO), l'Assemblée Générale des Nations-Unies elle-même (ONU – UN), sans oublier des conventions antérieurement conclues et toujours en vigueur (Convention de Bruxelles) ; cf liste récapitulative en annexe N°2.

Ainsi la typologie des conventions maritimes internationales proposée par l'IAPH (*International Ports and Harbors Association*) distingue-t-elle cinq grands thèmes :

#### 1. La sécurité maritime stricto sensu relève quasi exclusivement de l'OMI.

⇒ La Convention SOLAS (*Safety of Life At Sea* – Sauvegarde de la vie en mer) est la plus importante et la plus générale. Elle remonte à 1912, ratifiée par treize pays à la suite du naufrage du *Titanic*, amendée une première fois en 1929 puis en 1948 et 1960. Refondue en 1974 et complétée par deux protocoles en 78 et 88, elle concerne à la fois les équipements des navires, les règles de sécurité à respecter, les procédures d'alerte et de secours, les contrôles par l'État du port, etc.

⇒ La Convention COLREG (Règlement international pour prévenir les collisions en mer) a été adoptée par l'OMI en 1972, reprenant et précisant les règles de navigation fixées dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, complétées et améliorées lors des conférences SOLAS précédemment citées.

⇒ Les Conventions LL (*Load Lines*) de 1966/1998 et Tonnage de 1969 définissent respectivement les lignes de charge et le jaugeage des navires, et la Convention CSC (*Convention for Safe Container*) les conditions de sécurité du transport par conteneurs.

⇒ Les Conventions SAR (*Search and Rescue*) de 1979 et SALVAGE de 1989 fixent l'organisation du sauvetage et plus généralement de l'assistance en mer, s'appuyant sur l'INMARSAT (Organisation Internationale de Télécommunications Maritimes par satellites) installée à Londres depuis 1979.

⇒ La Convention STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) de 1978, révisée en 1985 et 1997, détermine les normes de formation des gens de mer, la délivrance des brevets et leur surveillance.

⇒ Pour concrétiser la mise en œuvre de la convention SOLAS et des autres conventions précitées, le Code international pour le management de la sécurité maritime (I.S.M. Code), approuvé en 1993 et entré en vigueur (suivant les types de navire) en juillet 1998 et juillet 2002, constitue pour les compagnies maritimes un guide (véritable *check list*, suivant l'expression d'un armateur auditionné) des consignes et protocoles à respecter,

construit suivant la norme ISO 9000. Il impose aux compagnies de mettre en place des procédures pour garantir la sécurité maritime, la prévention de la pollution, la prévention des risques professionnels à bord etc... Toutefois, chaque compagnie est libre de définir son système de procédures, communément appelé : « système de gestion de la sécurité ».

⇒ Plus récemment, devant la montée du terrorisme et du risque d'attentats concernant les navires et les installations maritimes, la Conférence diplomatique de l'OMI de décembre 2002 a complété la Convention SOLAS et instauré un Code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), transposé en mars 2004 dans la législation communautaire par le Règlement N° 725/2004 du Parlement et du Conseil de l'Union européenne.

## 2. La protection de l'environnement marin

⇒ Dès 1954 est adoptée la convention OIL POLL sur la prévention de la contamination des eaux de mer par les hydrocarbures, amendée en 1962 et 1969 (à la suite du naufrage du *Torrey Canyon*). Parallèlement est élaborée la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer des États côtiers en cas d'accident pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

⇒ Ces textes sont repris dans la Convention MARPOL de 1973 et le protocole de 1978, visant à prévenir la pollution par les navires tant en matière d'hydrocarbures que d'autres substances et rejets nuisibles. Ils sont complétés en 1990 par la Convention OPRC (*Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation*) qui vise à renforcer les moyens d'intervention des États côtiers pour faire face à des situations d'urgence.

⇒ De plus, au-delà des réglementations de l'OMI, la Convention générale des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) dite encore Convention de MONTEGO BAY de 1982 consacre un chapitre à la protection et la préservation de l'environnement marin.

## 3. Responsabilité et indemnisation

⇒ S'agissant de la pollution par hydrocarbures, deux procédures complémentaires ont été engagées, applicables aux hydrocarbures persistants. La première concerne la responsabilité civile (CLC, *Convention on Civil Liability*) des propriétaires de navire citerne et la seconde des indemnisations complémentaires pour les dommages non couverts par la précédente, grâce à l'institution d'un fonds intergouvernemental (*International Fund for Compensation for Oil Pollution*) alimenté par une contribution des importateurs de pétrole brut et de fuel-oil lourd. Deux régimes ont été successivement adoptés : la CLC 1969 accompagnée du FUND 71 (FIPOL I), puis la CLC 92 et le FUND 92 (FIPOL II), régimes qui ont cohabité jusqu'à l'extinction du premier en mai 2002. Un système complémentaire facultatif a été engagé par le Protocole de Londres en mai 2003, mais n'est toujours pas entré en vigueur en 2004-2005.

⇒ S'agissant d'autres causes de dommages, la Convention de 1971 régit la responsabilité civile relative au transport de matières nucléaires (NUCLEAR), la Convention de 1976 (actualisée en 1996) la responsabilité civile relative aux dommages aux personnes, aux navires, aux biens et installations portuaires (LLMC, *Limitation of Liability for Maritime Claims*), la Convention de 1996 la responsabilité et les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS, *Carriage of Hazardous and Noxious Substances*).

#### 4. et 5. Commerce maritime et conditions sociales

Plusieurs conventions complémentaires concernant plus généralement les pratiques commerciales du transport maritime de marchandises et les conditions de travail des gens de mer émanent d'autres institutions spécialisées de l'ONU : UNCITRAL, CNUCED-UNCTAD, OIT-ILO. Elles ont un impact sur les questions de sécurité maritime dans un délicat arbitrage entre respect de la liberté du commerce international, garantie de pratiques non-discriminatoires entre pavillons et imposition d'exigences minimales aux transporteurs.

---

## I.2. LES LIMITES D'APPLICATION DES REGLEMENTATIONS EN VIGUEUR

---

Si, d'un point de vue normatif, l'appareil réglementaire international concernant la sécurité du transport maritime apparaît déjà conséquent, sa mise en œuvre reste fondamentalement liée au bon vouloir des États concernés, ou de groupes d'États – tels ceux de l'Union européenne – lorsqu'ils adoptent des stratégies communes. Dans une classification matérielle il sera successivement traité des mesures de prévention, de la gestion des crises, des dédommagements.

### I.2.1. La prévention

C'est bien entendu la voie d'action essentielle en matière de sécurité. Deux leviers peuvent être simultanément utilisés :

- celui de contrôles régaliens émanant des autorités gouvernementales ;
- celui de la responsabilisation des acteurs au travers des recours auxquels ils peuvent être exposés.

Ce second point sera donc abordé avec les questions de responsabilité et d'indemnisation évoquées plus loin. S'agissant des contrôles étatiques, trois niveaux sont logiquement à distinguer : contrôles par l'État du pavillon, l'État du port, l'État côtier, pour faire face aux quatre grandes sources de risques inhérents au transport maritime, tenant à :

- l'origine du pavillon et aux équipages,
- la nature du fret transporté,
- l'âge des navires,
- l'insuffisance des contrôles.

#### I.2.1.1. L'État du Pavillon

En vertu de l'article 2 de la Convention de Genève de 1958 sur la Haute-Mer, il doit exister un « lien substantiel » (*genuine link*) entre l'État du pavillon et les navires qui y sont immatriculés. Cette notion a été reprise par la Convention sur le droit de la mer de Montego Bay signée en 1982 (art. 91-1), mais reste très imprécise. La Convention de la CNUCED du 7 février 1986 s'est efforcée de préciser les conditions (essentiellement d'ordre administratif) d'immatriculation des navires... mais elle n'est jamais entrée en vigueur !

Chaque État fixe donc librement (« **libre immatriculation** ») ces conditions, ce qui est la porte ouverte aux « pavillons de complaisance » largement utilisés par les grandes flottes de commerce en direction de micro-États tels Panama, les Bahamas, le Liberia ou encore Chypre et Malte, désormais membres à part entière de l'Union européenne, pour

bénéficier de coûts réduits en relation avec des équipements et des équipages « sous normes » au regard des critères internationaux.

Sur les dernières années, se sont en effet multipliées des compagnies « virtuelles » disposant d'un seul navire (« un bateau, une entreprise ») pour segmenter les responsabilités. Cette pratique concerne tout particulièrement les navires les plus anciens, paradoxalement affectés au transport de produits dangereux, car ces derniers (produits lourds, résidus...) sont de moindre valeur marchande.

Après chaque catastrophe, c'est bien à l'État du pavillon qu'il est demandé une enquête officielle sur les conditions du naufrage, enquête qui - comme le note la Commission de l'Assemblée Nationale française réunie après l'affaire du *Prestige* - a pour but principal « l'auto-disculpation » de l'État concerné.

L'État du pavillon doit en effet veiller au respect des Conventions internationales... sous réserve qu'il les ait lui-même ratifiées, ce qui n'est le cas ni de Malte s'agissant de MARPOL, ni même de la France en ce qui concerne les Conventions de l'OIT sur le travail des marins, pour ne retenir que deux exemples européens. C'est également à lui de surveiller le bon état de navigabilité des navires immatriculés sous son pavillon pour délivrer l'important **permis de navigation** (ou autres certificats internationaux de sécurité en application des diverses conventions et codes afférents applicables aux navires), au cours de visites annuelles d'inspection. Mais, dans nombre de cas, les moyens administratifs mis en œuvre sont particulièrement limités, aboutissant le plus souvent à une sous-traitance des contrôles auprès de Sociétés de classification plus ou moins sérieuses et reconnues, ce qui est d'ailleurs un élément important pris en compte dans le *scoring* attribué à chaque navire par les assureurs ou les États côtiers.

Les recours en direction des États du pavillon sont donc aujourd'hui quasiment inopérants. Ainsi les autorités maritimes maltaises poursuivies devant la justice française consécutivement à la catastrophe de l'*Erika* ont-elles été relaxées au principe que « tout État étranger doit jouir de l'immunité devant les juridictions pénales françaises ».

Une solution existe bien pourtant, sur le papier, puisque la Convention de Montego Bay a institué un **Tribunal International du Droit de la Mer** (TIDM –ITLOS), siégeant à Hambourg. Il est l'équivalent de la Cour Internationale de Justice de La Haye dans le domaine maritime, et est donc compétent pour trancher les litiges entre États. Bien qu'au-delà du sacro-saint principe de « liberté des mers » la Convention de Montego Bay couvre aussi les questions de sécurité de la navigation et de protection de l'environnement marin, les États du pavillon n'ont encore jamais été mis en cause devant le TIDM pour contrôle insuffisant des navires pollueurs.

### **I.2.1.2. L'État du port**

Face au laxisme des contrôles par l'État du pavillon, ce sont donc les États du port qui ont pris le relais avec, ici encore, de fortes disparités sources de « discrimination » (à l'instar de certains contrôles jugés très sélectifs pratiqués par la Garde-côtes américaine) ou à l'inverse de « complaisance » pour attirer de nouvelles lignes de trafic.

La base juridique de contrôle par l'État du port est fournie d'abord par la Convention 147 de l'OIT adoptée en 1976 relativement aux conditions de travail et de vie à bord des navires, ainsi que par la règle 19 de la Convention SOLAS et le paragraphe 8A de l'annexe 1 de la convention MARPOL. Elle permet à l'État du port d'effectuer des contrôles et de prendre les sanctions afférentes (allant jusqu'à la retenue du navire), non seulement en ce qui concerne les Conventions internationales sur le travail maritime mais



également sur les Conventions annexes, ce qui inclut les Conventions de l'OMI : SOLAS, COLREG, LL, STCW etc. Le principe a été repris dans la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, toutefois les applications diffèrent sensiblement suivant les pays en cause.

### Les États-Unis

De par leur taille et leur position géographique de destination finale ou d'origine exclusive, les États-Unis d'Amérique ont pu adopter, unilatéralement, une réglementation spécifique, contraignante et à l'expérience efficace : *l'Oil Pollution Act (OPA)* en 1990 à la suite de la catastrophe de *l'Exxon Valdez* sur les côtes de l'Alaska. À côté d'un régime original de responsabilité civile et de dédommagement qui sera présenté plus loin, l'OPA institue un contrôle *a priori* des navires étrangers qui désirent accoster dans un port américain avec, pour les pétroliers, l'obligation (progressive) d'être équipés d'une « double coque ».

Par ailleurs, l'« *US Coast Guard Port State Control Initiative* » de 1994 fixe un programme d'inspection dans les ports américains des navires étrangers à partir d'un *scoring* qui combine plusieurs critères : le propriétaire, le pavillon, les sociétés de classification, l'historique des inspections, le type de navire. Si les États-Unis établissent de cette façon une « liste noire » des navires à risques, ils publient aussi désormais une « liste blanche » au titre du programme « Qualité des bateaux pour le XXI<sup>e</sup> siècle ».

Enfin, s'agissant des sociétés de classification, il est à noter que les États-Unis s'appuient sur la compétence de l'*American Bureau of Shipping (ABS)*, en se réservant le droit de reconnaître aussi l'action de sociétés étrangères... sous condition que leur pays d'origine accorde la réciprocité pour l'ABS.

### Le MOU de Paris

Dans les autres pays, il est difficile à un État seul, au risque de provoquer des déroutements de navire vers ses voisins moins exigeants, de prendre des mesures contraignantes. C'est pourquoi les systèmes de contrôle tendent à s'organiser dans un cadre régional par le biais d'un **Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port** (*Memorandum of Understanding* ou MOU).

En Europe, c'est le Mémoire de Paris du 26 janvier 1982 qui organise cette coopération. Il vise à harmoniser les pratiques d'inspection des administrations nationales et prévoit un contrôle d'au moins 25% des navires étrangers entrant dans les ports avec respect du principe d'égalité de traitement et de non-discrimination selon le pavillon du navire. Si le MOU de Paris fait référence à la fois aux Conventions de l'OMI et de l'OIT, les inspections portent plus sur les premières : équipements, certificats, brevets... que sur les secondes (conditions de travail).

Une base de données commune, dite **SIRENAC** (Système informatique relatif aux navires contrôlés), gérée depuis le Centre administratif des affaires maritimes de Saint-Servan (près de Saint-Malo en Bretagne), assure la centralisation des données et informations concernant les navires et les inspections pour faciliter la tâche des inspecteurs. Depuis juillet 1994, le Comité du MOU de Paris a décidé, sur cette base, de publier la première « liste noire » des navires retenus ou retardés, avec l'identification des propriétaires et des déficiences constatées. Cela peut aller jusqu'à la demande de « bannissement » des ports européens.

Le fichier SIRENAC vient ainsi compléter les bases de données privées existantes (émanant pour l'essentiel des compagnies d'assurance), auxquelles s'ajoute désormais *l'European Quality Shipping Information System (système Equasis)* mis en place

depuis 2002 par un accord inter-administration signé par le Royaume-Uni, la France, l'Espagne, la Commission européenne, le Japon, Singapour et la Garde-côtes américaine.

### **L'Union européenne**

C'est à partir de 1992 que la politique commune de la sécurité maritime est devenue une ambition de l'Union européenne. Dans cette matière, la règle de l'unanimité qui constituait un frein à l'adoption de mesures significatives a alors cédé la place à celle de la majorité qualifiée. Dès lors, plusieurs règlements et directives afférents ont été adoptés (cf. liste en annexe N°3).

Il convient de rappeler que si les *règlements* communautaires doivent s'appliquer de façon homogène dans tous les États membres, les *directives* se bornent à fixer des objectifs communs et des délais uniformes d'application, les moyens d'intervention étant laissés à l'initiative des États. Ceci est source de notables disparités auxquelles s'ajoutent les retards constatés dans certains États membres entraînant l'ouverture de procédures – toujours très longues- de mise en demeure de la part de la Commission européenne.

Dans un premier temps ont été intégrés dans le droit communautaire les grandes conventions internationales de l'OMI (par exemple : SOLAS et MARPOL dès juillet 1993 ou STCW en novembre 1994) et les dispositions du Mémoire de Paris, en juin 1995, pour le contrôle par l'État du port. Aux mises à jour ultérieures, de façon à tenir compte des amendements aux conventions internationales pré-citées (avril et juin 1998, décembre 1999), sont venus s'ajouter deux nouveaux trains de mesures à la suite du naufrage de l'*Erika* : le « **paquet Erika I** » en 2000-2001 et le « **paquet Erika II** » en 2002-2003 instituant notamment l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (**AESM**) (cf. encadré ci-après) et le Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (**COSS**) réunissant les responsables concernés des États membres. Une nouvelle série de textes a été de même adoptée en mars 2004 consécutivement au naufrage du *Prestige*.

S'agissant du contrôle par l'État du port et des prescriptions associées, la réglementation européenne en vigueur concerne plus particulièrement trois domaines.

#### **1. Le régime d'inspection des navires dans les ports européens**

Sur le plan international, les conditions d'inspection des navires par l'État du port ont été fixées par les résolutions A787 (19)<sup>3</sup> et A882 (21) de l'OMI, cette dernière en 1999. Les différents MOU les ont dès lors intégrées. Dans l'Union européenne la première directive de transposition du Conseil sur ce sujet a été adoptée en juin 1995, modifiée en décembre 2001 dans le cadre du « paquet *Erika I* ». Conformément au Mémoire de Paris une liste d'inspection prioritaire de navires a été établie, tandis qu'un seuil de visites de 25% est retenu, ce qui a valu à la France et à l'Irlande d'être condamnées par la Cour européenne de justice pour non-respect de ce seuil entre 1999 et 2000. A l'entrée en fonction de l'AESM, il est prévu que cette dernière puisse contribuer à homogénéiser les procédures de contrôle en effectuant elle-même des inspections dans les États membres pour s'assurer du bon fonctionnement du système communautaire. Enfin, la Commission s'est engagée à publier semestriellement la liste des navires interdits d'accès dans les ports de la Communauté, conformément à la « liste noire » du MOU de Paris. La première liste a été publiée en novembre 2003.

---

<sup>3</sup> Le chiffre entre parenthèses indique le *numéro d'ordre* des textes de l'OMI.

## 2. Un encadrement plus rigoureux des activités des sociétés de classification

Les conditions d'exercice des sociétés de classification par délégation des administrations d'État concernées ont été fixées par les résolutions A739 (18) et A789 (19) de l'OMI, respectivement en novembre 1993 et novembre 1995.

Ces règles *standard* ont été reprises par une première directive du Conseil de l'Union européenne en novembre 1994 et renforcées en décembre 2001 après le naufrage de *l'Erika*. Une mise à jour est encore intervenue en mars 2002.

Désormais les sociétés de classification doivent répondre à des critères qualitatifs plus stricts pour être agréées par l'Union européenne, avec une procédure complémentaire de retrait ou de suspension de cet agrément. De plus sont désormais définies des conditions harmonisées de mise en œuvre de leur responsabilité financière en cas « d'omission volontaire » ou « de grave négligence ».

## 3. La vérification de la qualification des gens de mer

Au plan international, c'est la Convention STCW de l'OMI qui régit ce sujet, adoptée en 1978 et amendée en 1995 et 1997. Il en résulte un Code de formation comprenant une partie A de dispositions obligatoires et une partie B de recommandations, régulièrement actualisée par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI.

En Europe ces dispositions ont été introduites dans le droit communautaire en 1994 et renforcées par les directives d'avril 2001 et de novembre 2003. Désormais, non seulement l'Union européenne fixe des normes minimales de formation et de délivrance des brevets pour les marins servant sur les navires de commerce battant pavillon des États membres, mais elle détermine aussi une procédure communautaire de reconnaissance des brevets et certificats délivrés par les pays tiers. De façon incidente, l'obligation de pouvoir pratiquer la langue anglaise dans les communications entre l'équipage des navires et des services maritimes a été ainsi reconnue.

### Agence européenne de sécurité maritime (AESM – EMSA)

#### Origine :

Communication de la Commission sur une "politique commune de la sécurité maritime", 1993

- mise en œuvre convergente des réglementations internationales existantes
- application uniforme des réglementations internationales par les États du port
- développement d'aides à la navigation et d'infrastructures de suivi du trafic
- renforcement du rôle moteur de l'Union européenne dans l'élaboration de règles internationales

Les Paquets Erika I et II, 2000

- renforcement de la surveillance par les États du port
- normalisation et vérification des sociétés de classification
- élimination progressive des pétroliers à simple coque
- système de signalement et d'information sur le trafic maritime
- Fonds COPE
- mise en place de l'Agence de sécurité maritime

La plupart des mesures, à l'exception du fonds COPE, sont en vigueur depuis l'été 2003.

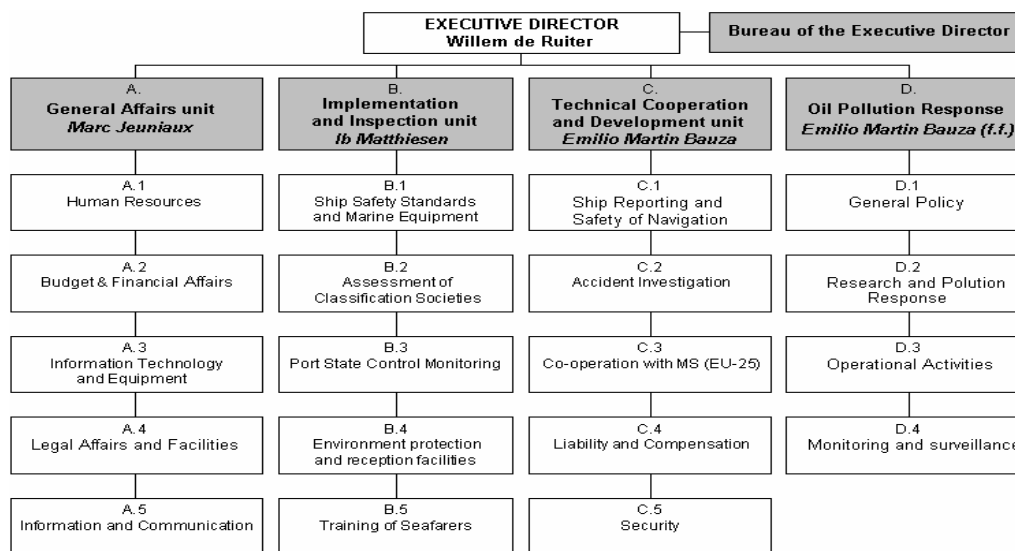
#### Rôle de l'AESM :

Fournir une aide et des avis techniques aux États membres et à la Commission dans les domaines suivants :

- Sécurité maritime
- Prévention de la pollution
- Sécurité maritime (questions afférentes aux navires) nouveau 3/04
- Lutte contre la pollution causée par des navires nouveau 3/04, se matérialisant par les activités suivantes :

- Normes de sécurité pour les navires, équipements maritimes (B 1)
- Évaluation des sociétés de classification (B 2)
- Contrôle par l'État du port et installations de réception portuaires (B 3, 4)
- Formation des gens de mer, reconnaissance (B 5)
- Surveillance du trafic maritime, SafeSeaNet (C 1)
- Enquête sur les accidents (C 2)
- Coopération avec les États membres (C 3)
- Responsabilité et indemnisation (C 4)
- Sécurité (C 5)
- Lutte contre la pollution et plan d'intervention (D)

**Organigramme :**



**Mise en place :**

- Un effectif actuel de 55 membre du personnel situés à Bruxelles provisoirement; budget 2004 : 12,6 mio €
- programme d'établissement : un effectif de 120 est prévu au cours de 2005, budget 2005 : 18,5 mio € plus 17-20 € pour la lutte contre la pollution (en cours de discussion).
- Déménagement à Lisbonne prévu en août 2005 (environ 35 membres du personnel) pour s'achever début 2006 lorsque les locaux seront finalisés.

**Perspectives :**

- Les tâches actuelles pourraient nécessiter un effectif d'environ 150 à approuver par l'autorité chargée du budget.
- Nouvelles tâches possibles mais l'AESM ne bénéficie pas d'un statut officiel dans le processus législatif pour l'instant.

Source : Audition de Joachim MENZE, EMSA C4, à Lisbonne le 1/10/2004

### **I.2.1.3. L'État côtier**

Au-delà des contrôles dans les ports, les États côtiers ont également le pouvoir de surveiller les navires qui pénètrent dans les eaux territoriales ou la zone économique exclusive des 200 milles marins. Il est à noter qu'en Méditerranée, cette dernière n'ayant jamais été instituée pour éviter la multiplication des litiges, notamment sur les questions de pêche, une procédure de substitution est en voie d'adoption au travers de la notion de « zone de protection écologique ».

C'est la Convention de Montego Bay qui permet les contrôles par l'État côtier, appuyée par les différentes Conventions de l'OMI et les résolutions afférentes. Trois domaines principaux sont concernés.

## ⇒ Suivi et régulation du trafic maritime

- Les Conventions SOLAS et COLREG, confortées par la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, reconnaissent que l'OMI est le seul organisme international habilité à réguler le trafic maritime. Avec le concours des États côtiers sont donc fixées des « routes maritimes » avec voies de circulation à sens unique, lignes ou zones de séparation du trafic et des zones à éviter, de prudence ou réservées à la navigation côtière. Une illustration particulièrement connue en est le « rail d'Ouessant » pour le trafic vers et depuis la Manche dont une nouvelle configuration a été adoptée depuis le 1<sup>er</sup> mai 2003.
- Pour assurer le suivi du trafic, un Service de trafic maritime (STM) est mis en place, au moins dans les zones les plus critiques, reposant sur le positionnement des navires. Jusqu'en 1994 les comptes-rendus sur le signalement de la position des navires étaient facultatifs. Depuis 1994, un amendement à la Convention SOLAS peut les rendre obligatoires, comme c'est le cas en Manche, le taux de signalement passant de 40 à 98% dans cette zone. Depuis lors, le sous-comité de la sécurité de la navigation de l'OMI a mis au point le projet d'un système universel d'identification informatique des navires par satellite (**AIS**, *Automatic Identification System*) adopté en novembre 2001.

Consécutivement au naufrage de *l'Erika*, l'Union européenne a adopté en juin 2002 une directive relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'informations (*Safeseanet*). Cette directive prévoit :

- une amélioration de l'identification des navires par des notifications obligatoires dans les zones de danger en attendant, après 2007, la généralisation de l'AIS ;
- la présence obligatoire de « boîtes noires » (à l'instar de ce qui existe sur les avions de ligne) pour enregistrer toutes les données de la traversée ;
- l'obligation de notification de marchandises dangereuses ou polluantes à bord ;
- un signalement particulier des navires à risques ;
- un renforcement des moyens d'intervention, à bord, des États riverains.

En février 2004, la Commission européenne a engagé une procédure contre douze de ses quinze membres (à l'exception de l'Allemagne, du Danemark et de l'Espagne) pour non-transposition de cette directive du 27 juin 2002. En France le décret d'application est en cours d'adoption début 2005.

Parallèlement, l'Espagne et la France ont signé en novembre 2002 l'**Accord de Malaga** pour éloigner de la zone des 200 milles les pétroliers monocoques de plus de quinze ans. L'Italie, le Portugal, l'Irlande et l'Allemagne sont en train de rejoindre cet accord, tandis que la Norvège l'a attaqué devant le Tribunal international du transport maritime.

Un premier bilan établi en juin 2003 montrait qu'une cinquantaine de navires avait ainsi été éloignée des côtes franco-espagnoles, dont 13 battant pavillon maltais, 9 libérien, 5 des Bahamas, 4 norvégien et 4 chypriote... Sur l'année 2004 ce sont 17 navires supplémentaires qui ont été déroutés par les autorités françaises.

À l'exemple des États-Unis, ces mesures paraissent donc efficaces ; mais on peut craindre qu'appliquées seulement « zonalement », elles ne repoussent les navires à risques vers d'autres parties du monde moins surveillées !

### ⇒ Conditions minimales exigées pour les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes

C'est l'OPA des États-Unis qui, le premier, a introduit après le naufrage de l'*Exxon Valdez* un calendrier de retrait des pétroliers à « simple coque ». L'OMI, en amendement de la Convention MARPOL, a établi son propre calendrier de retrait, calendrier repris par le Règlement de l'Union européenne de février 2002 à savoir : **2007** pour les pétroliers à simple coque sans citerne protectrice d'une capacité égale ou supérieure à 20 000 t pour le pétrole brut et à 30 000 t pour les produits pétroliers, **2015** pour les autres. De plus, les limites d'âge des pétroliers sont fixées entre 26 et 30 ans, durées adoptées par le Parlement alors que la Commission avait proposé 23-30 ans... ce qui aurait interdit la navigation d'un navire tel que le *Prestige* (âgé de 26 ans en septembre 2002) dans les eaux européennes, sous réserve qu'il y soit entré, ce qui n'était pas prévu dans son itinéraire initial. C'est pourquoi, après son naufrage, la Commission est revenue à la charge pour faire accepter des prescriptions accélérées en matière de double coque par le règlement du 22 juillet 2003 :

- le transport de produits pétroliers lourds sera désormais interdit dans les pétroliers à simple coque à destination ou au départ des ports de l'Union européenne ;
- les limites d'âge du retrait des pétroliers à simple coque sont avancées entre 23 et 28 ans (contre 26-30 ans auparavant), ceux de catégorie 1 seront interdits dès 2005 (au lieu de 2007) et ceux de catégorie 2 et 3 en 2010 (au lieu de 2015).

Fait nouveau, les États-Unis ont décidé de s'aligner sur cette approche européenne, plus stricte que celle de leur OPA en vigueur.

### ⇒ Lutte contre les déversements illicites d'hydrocarbures

Au-delà des pollutions accidentelles, les rejets volontaires d'hydrocarbures résultent à la fois :

- du « dégazage », expression impropre, qui rend compte du nettoyage des moteurs, des soutes et des réservoirs à carburants de tous types de navires ;
- du « déballastage » consistant à utiliser une cuve à carburant ou, sur un pétrolier, une citerne à pétrole brut précédemment vidée, comme réservoir à ballast naturel pour donner une meilleure stabilité au navire, ce qui souille les eaux rejetées.

La Convention MARPOL 73/78 et ses amendements ultérieurs réglemente les conditions de rejet autorisées et demande que les pétroliers construits postérieurement à 1993 soient désormais équipés de citernes de ballast séparées (SBT).

Il est cependant à noter que même si les rejets en mer sont de plus en plus contrôlés, imposant parallèlement aux ports de mettre à disposition des installations adéquates de réception des déchets, ils restent permis dans certaines conditions tenant compte :

- de la proportion d'hydrocarbures rejetée,
- de la vitesse des navires procédant à ses rejets,
- de la distance minimale des côtes, hors « zones spéciales » d'interdiction totale (telles la Méditerranée, la Baltique, la Mer Noire, la Mer Rouge, le Golfe d'Aden, l'Antarctique et l'Europe du Nord-Ouest).

La réglementation européenne s'appuie actuellement sur la **Directive 2000/59/CE** du Parlement et du Conseil en date du 27 novembre 2000. Cette dernière se concentre sur le passage des navires dans les ports de l'Union européenne. Elle prévoit :

- d'une part, l'obligation pour les États membres d'offrir des installations de réception des déchets dans les ports répondant aux besoins des différentes catégories de navire y faisant escale, sans leur causer de retards anormaux ;
- d'autre part, l'obligation pour les navires de déposer leurs déchets d'exploitation avant de quitter un port communautaire, à moins que le capitaine ne soit en mesure de prouver que la capacité de stockage du navire est suffisante.

Lorsqu'il est manifeste qu'un navire a pris la mer sans avoir déposé ses déchets alors qu'il ne bénéficie pas de dérogation, le port d'escale suivant est alerté pour mettre en place une inspection.

S'agissant du recouvrement des coûts des installations de réception des déchets, le principe est posé que tout navire faisant escale dans un port européen doit en supporter une partie significative qu'il utilise ou non ces installations. Le système de recouvrement est donc constitué d'une part forfaitaire applicable à tous et d'une part variable dépendant des quantités et des types de déchets effectivement déposés.

La Commission a présenté en outre une proposition de directive **sur l'introduction de sanctions pénales**, ce qui serait une novation en matière de droit communautaire, décision d'abord bloquée par certains États membres (Grèce, Chypre, Malte...). Depuis lors, le Conseil a adopté en octobre 2004 une « position commune » *a minima* votée en deuxième lecture au Parlement européen début 2005. Cette proposition distingue les pollutions « accidentelles » et « intentionnelles » et traite différemment les eaux territoriales et la zone économique exclusive. Dans l'attente d'application, cette politique est laissée à la discrétion des Gouvernements nationaux, la France – tout particulièrement concernée – se montrant la plus active en ce domaine, comme le montre l'ampleur des condamnations prononcées récemment par les Tribunaux Maritimes.

## **I.2.2. La gestion des crises**

Au regard des Conventions internationales afférentes (SAR 1979, SALVAGE 1989...), les opérations de sauvetage sont une obligation des États qui supportent les coûts de l'assistance aux personnes. Les coûts relatifs à l'assistance aux biens font l'objet d'une demande de rémunération auprès des armements concernés, mais seulement si des résultats positifs ont été obtenus par l'assistant : principe du *No Cure, No Pay*. Toutefois, la Convention SALVAGE 89 prévoit une indemnité spéciale, indépendante des résultats obtenus, pour indemniser l'assistant des moyens engagés pour prévenir la pollution par hydrocarbures.

En effet, les États riverains doivent avoir les moyens d'intervenir, dans les eaux territoriales et la haute mer, à la suite d'accidents qui entraînent des menaces de pollution sur leurs côtes. Au-delà de la problématique générale des moyens d'intervention et de leur coordination internationale, se pose aussi aujourd'hui l'épineuse question des « ports (ou lieux) refuges ».

### **I.2.2.1. Les plans et moyens d'intervention**

⇒ **Le cadre international**, s'agissant des hydrocarbures, est fourni par la Convention de Londres adoptée en novembre 1990 par l'OMI, dite OPRC (*Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation*) qui demande aux États signataires la mise en place de plans et de moyens d'intervention en cas de sinistre et les incite à coordonner leurs actions. Un Protocole similaire a été approuvé en mars 2000 concernant d'autres substances nocives et dangereuses, mais n'est toujours pas entré en vigueur.

⇒ **En Europe**, l'action des instances communautaires a, jusqu'à présent, été très limitée sur cette intervention. Tout au plus la Commission a créé au sein de la DG Environnement une « unité d'alerte » (*Civil Protection and Environmental Accidents Unit*) qui peut réunir aux frais de la Communauté, en cas de nécessité, un groupe d'experts (*Task force*). Avec la mise en place de l'Agence européenne de sécurité maritime, les moyens d'intervention propres de l'Union européenne pourront être renforcés

Parallèlement, la Décision N° 2580/2000/CE du Parlement et du Conseil de décembre 2000 établit un cadre communautaire de coopération entre États membres dans le domaine de la pollution marine, à partir d'un plan d'action triennal glissant, réexaminé chaque année.

C'est ainsi que d'ici la fin de l'année 2005, un service d'intervention devrait être opérationnel. Un appel d'offre doit en effet être lancé par l'Agence auprès de compagnies maritimes pour disposer de quatre navires d'intervention prêts à répondre aux alertes en cas de marée noire. Ces bâtiments seraient positionnés dans quatre zones à risques : Baltique, Manche-Ouest, Atlantique (près du Portugal) et Méditerranée (près de la Mer Noire). Les navires auront pour objectif de récupérer le pétrole en mer, le stocker et le déposer à terre. C'est l'autorité compétente de chaque État (tel le Préfet maritime en France) qui prendra la décision de faire appel au bâtiment le plus proche de la zone concernée.

⇒ **Les États**, à l'expérience des crises, ont en effet été amenés à conjuguer leurs efforts.

- Cela a d'abord été le cas, dès 1978, entre la France et le Royaume-Uni qui ont conclu un plan commun d'intervention, le **Manche-Plan**, renforcé après le naufrage de l'*Erika* par le co-affrètement d'un remorqueur de forte puissance à partir d'avril 2001.
- S'agissant de la **Mer du Nord**, les États riverains (Allemagne, Belgique, Danemark, France, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède, ainsi que l'Union européenne) ont signé en 1983 l'accord de Bonn renforçant une coopération déjà engagée après le naufrage du *Torrey Canyon*.
- Sur le **Golfe de Gascogne** a été conclu entre l'Espagne et la France le « **Biscaye Plan** » en novembre 1999, plan d'intervention qui a eu immédiatement l'occasion d'être appliqué lors du naufrage de l'*Erika* le 12 décembre 1999, puis du *Prestige* le 13 novembre 2003.

Il établit une coopération étroite entre la **SASEMAR** espagnole (*Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima*) et le **Préfet Maritime de l'Atlantique** du côté français. Les deux parties, suivant la zone d'intervention concernée, s'entendent au préalable sur « l'Autorité coordonnant l'action » (ACA) et « l'Autorité en support de l'action » (ASA) qui fournit les moyens.

- Suivant le même modèle, et s'agissant de la Méditerranée, un **Lion-Plan** a été conclu en juillet 2002 entre les deux mêmes pays, venant compléter le plan dit RAMOGEPOL d'octobre 1993 préexistant entre la France, Monaco et l'Italie pour coordonner les opérations de l'est du Rhône au golfe de Gênes. Les deux initiatives sont une application concrète de la Convention de Barcelone, signée en 1976, par tous les États riverains pour prévenir la pollution en Méditerranée.
- Il existe encore, concernant l'Atlantique Nord-Est, un **accord de Lisbonne** pour la protection des côtes contre la pollution, signé par l'Espagne, la France, le Maroc et le Portugal en 1990, à la suite de la marée noire de Porto Santo (Madère), causée par le pétrolier *Aragon*. Mais, en raison de divergences diplomatiques entre l'Espagne et le Maroc, le CILPAN (Centre International de



Lutte contre la Pollution du Nord-Est de l'Atlantique) dont le siège était prévu à Lisbonne n'a pas d'activité effective.

Si en Méditerranée, sur les années récentes, la coopération inter-étatique n'a pas eu à dépasser le stade d'exercices conjoints, les naufrages de l'*Erika* puis du *Prestige*, ont donné l'occasion au Royaume-Uni, à la France et à l'Espagne de coordonner plus étroitement leurs moyens d'intervention.

### **I.2.2.2. La question des ports (lieux de) refuges**

L'affaire du *Prestige*, venant après celle de l'*Erika*... et suivie quelques mois après par les pérégrinations du *Castor* à la recherche d'un port d'accueil en Méditerranée, est venue rappeler, une nouvelle fois, les difficultés pour les autorités compétentes de prendre une décision adéquate face à un accident survenant au large de leurs côtes.

Si le sauvetage des personnes est un devoir des États, la sauvegarde des biens n'a aucun caractère obligatoire.

Face à une situation de danger potentiel signalée soit par le capitaine du navire en cause, soit par les services de surveillance de la sécurité maritime, trois possibilités sont envisageables :

- maintenir le navire à flot en mer dans l'espoir de remédier provisoirement ou définitivement aux causes de l'accident et de lui permettre de reprendre sa route ;
- une fois l'équipage sauvé, couler le navire sur place en urgence ou dans une zone appropriée après allègement éventuel ;
- acheminer le navire vers un lieu de refuge, en prenant des risques par conséquent pour l'environnement de proximité.

Dans l'état actuel de la réglementation internationale aucune règle ne s'impose, laissant aux autorités compétentes une appréciation au cas par cas.

L'OMI s'est bornée, en décembre 2003, à publier une Résolution, A 949 (23), conseillant aux États membres « des lignes directrices (*Guidelines*) sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ».

Plus ambitieuse, l'Union européenne dans la Directive 2002/59/CE du Parlement et du Conseil du 27 juin 2002 (déjà citée plus haut à propos du système de suivi du trafic des navires), demande à chaque État membre (avant février 2004 !) d'établir et de lui communiquer des plans d'accueil des navires en détresse dans les eaux relevant de leur juridiction. Le texte est directif : « ces plans comportent les dispositions et les procédures nécessaires tenant compte des contraintes opérationnelles et environnementales, afin de garantir (souligné par nous) que les navires en détresse puissent se rendre immédiatement dans un lieu de refuge, sous réserve de l'autorisation de l'autorité compétente » (souligné par nous)... ce qui laisse bien entendu la décision finale à la discrétion des États.

Pour une application effective, l'intervention devant le groupe de travail de M. Yves LE GARREC, Secrétaire Général du Port autonome de Bordeaux, est particulièrement éclairante.

Deux idées forces en ressortent.

- Il n'est ni possible (au regard du nombre de paramètres à prendre en compte), ni souhaitable (vis-à-vis des réactions éventuelles des populations locales), d'établir

*a priori* une liste de refuges. Tout au mieux, suivant une démarche largement partagée entre les États européens (notamment au Royaume-Uni, en France et en Espagne), faut-il faire l'inventaire détaillé des conditions physiques et humaines présentées par chaque site côtier pour apprécier, suivant les circonstances d'un accident, quel serait le mieux adapté (ou le moins mal, ce qui revient au même) pour recevoir un navire en détresse.

- En tout état de cause la décision finale, qu'elle ait été proposée par un des partenaires impliqués (par exemple l'autorité portuaire locale), ou qu'elle soit imposée, ne peut venir que des États eux-mêmes pour des questions de responsabilité pénale, civile... et donc financière. La question de fond à laquelle il faut répondre est en effet celle de la prise en charge des dommages éventuels (coûts de remise en état et de dédommagements pour les pertes d'activités engendrées), où l'on retrouve l'un des grands principes de l'OPA 90 des États-Unis pour admettre un navire en détresse dans les eaux américaines : obligation de désigner préalablement un QI (« individu qualifié ») qui se chargera du nettoyage et de la remise en état en cas de sinistre.

### I.2.3. Responsabilité et indemnisation

En fin « de compte », au sens littéral du terme, la question de la responsabilité et des indemnisations afférentes apparaît comme la clé de voûte de la politique de sécurité maritime :

- d'une part, parce qu'en cas de sinistre (dont l'occurrence zéro ne sera jamais atteinte), elle doit permettre autant que faire se peut une réparation des dommages subis ;
- d'autre part, parce qu'en exposant les opérateurs du transport maritime (et leurs assureurs) à payer de fortes indemnités s'ils provoquent une pollution, elle les pousse à investir dans la sécurité des navires.

Ceci est particulièrement sensible pour les navires les plus âgés, sachant que les coûts de maintenance augmentent fortement en fonction de leur ancienneté.

Le système actuellement en vigueur **pour le transport d'hydrocarbures** se caractérise par la coexistence de deux régimes de responsabilité-indemnisation :

- l'un applicable aux États-Unis conformément à l'OPA américain du 18 août 1990, mis en place unilatéralement à la suite de la catastrophe de l'*Exxon Valdez* ;
- l'autre sous l'égide de l'OMI s'applique aux signataires des Conventions CLC-FIPOL de 69-71, puis de 1992, ce qui concerne 86 États (au 7 juin 2004).

Les États membres de l'Union européenne participent au mécanisme de l'OMI et l'Union européenne, après avoir un temps envisagé de créer son propre système complémentaire d'indemnisation (après le naufrage de l'*Erika*), est en voie de se rallier à la solution internationale du Fonds complémentaire du FIPOL lancé par l'OMI à Londres en mai 2003.

Il est donc particulièrement éclairant d'analyser en parallèle le régime américain et celui de l'OMI, aux deux « étages » du système (suivant l'expression du Professeur Antoine VIALARD, cf. bibliographie).

### I.2.3.1. Premier étage d'indemnisation : la responsabilité du navire pollueur

⇒ Dans le système de l'OMI, la responsabilité est dite canalisée, objective, limitée et obligatoirement assurée.

- *Canalisée*, car elle désigne le « propriétaire enregistré » du navire pollueur comme responsable exclusif. Ceci a pour conséquence qu'en cas de « faute inexcusable ou intentionnelle » du propriétaire, où les assurances ne jouent plus, c'est vers lui seul que l'on peut se retourner avec tous les risques évidents d'insolvabilité dans les montages de transport maritime reposant sur des « sociétés écrans ».
- *Objective*, cela signifie que la responsabilité est engagée du seul fait de la survenance de la catastrophe, qu'il y ait ou non faute. Les causes d'exonération sont rares : cas de guerre, de terrorisme, d'un phénomène naturel exceptionnel, erreur ou faute des autorités des États dans l'entretien des feux ou aides à la navigation.
- *Limitée*, héritage d'une tradition du Droit maritime qui proportionnait la responsabilité des propriétaires de navire aux montants des investissements engagés par eux, la Convention CLC 92 fixe le montant maximum en DTS<sup>4</sup> des indemnisations à verser en proportion du tonnage des navires, avec une partie forfaitaire jusqu'à 5 000 tonneaux, une partie proportionnelle entre 5 000 et 140 000 tonneaux, un plafond fixe au-delà. Avec les montants en vigueur au moment des sinistres, cela fait environ 12,5 millions d'euros pour l'*Erika* et 24 millions d'euros pour le *Prestige* ... à rapprocher des estimations de dommages évaluées pour l'*Erika* (ce n'est pas terminé pour le *Prestige*) dans une fourchette de 460 à 920 millions d'euros ! À compter du 19 novembre 2003, les plafonds ont été relevés de 50% en DTS mais restent encore très inférieurs aux chiffres américains : 1 200 \$ par tonneaux de jauge brute, sans limite supérieure, ce qui pour un pétrolier de 200 000 tonneaux donnerait 240 millions de \$ dans le système OPA, contre 60 (puis 90 aujourd'hui) dans le système CLC.
- *Assurée*, la responsabilité est obligatoirement assurée (à hauteur des plafonds précédemment évoqués) et le navire doit être porteur d'un certificat en cours de validité attestant de cette couverture, y compris pour les navires battant pavillon d'un État qui n'est pas partie de la Convention de 1992 dès lors qu'ils touchent un port d'un État signataire. En cas de faute « inexcusable », la responsabilité du propriétaire enregistré du navire devient illimitée... mais les assurances, dans les contrats les plus couramment en vigueur, n'apportent plus de couverture au-delà du plafond garanti.

⇒ Dans le système américain, comme on vient de le voir, les plafonds de dommages garantis fixés par les *Autorités fédérales* sont beaucoup plus élevés que dans les accords de l'OMI. S'y ajoutent de plus des assurances complémentaires qu'ont le pouvoir d'imposer les *États fédérés* concernés par les mouvements de navire dans les eaux territoriales américaines. On se rapproche ainsi, de fait, de la solution « pollueur-payeur illimité » des dommages économiques et écologiques de la pollution. Dans tous les cas, comme on l'a déjà indiqué plus haut, la Garde-côtes n'accorde l'entrée dans les eaux américaines que si les garanties afférentes ont été effectivement déposées.

---

<sup>4</sup> Le DTS, monnaie de compte du FMI varie en fonction des cours du panier de monnaies qui le compose : il vaut actuellement de l'ordre de 1,45 US\$

<sup>6</sup> Données du Secrétariat du FIPOL 1992, *Note explicative* de juin 2004.

### I.2.3.2. Deuxième étage d'indemnisation : les compléments fournis par les Fonds d'intervention

⇨ Dans le système OMI, le FIPOL II de 1992 (prenant le relais et élargissant l'action du FIPOL I de 1989) intervient dans les trois cas suivants, lorsque :

- le propriétaire du navire est dégagé de sa responsabilité ;
- le propriétaire du navire et son assurance ne peuvent pas faire face à leurs obligations ;
- les dommages excèdent le montant des plafonds de responsabilité du propriétaire de navire.

Bien entendu le FIPOL n'intervient qu'en ce qui concerne le territoire, la mer territoriale ou la zone économique exclusive des États Parties à la Convention. La pollution visée ne s'applique qu'aux hydrocarbures « persistants » (pétrole brut et produits lourds) de cargaison ou de soute des navires-citernes pétroliers, mais non les carburants de soute d'autres types de navire. Les actes de guerre et les navires de guerre sont exclus de l'intervention du FIPOL.

Les « dommages par pollution » pris en compte couvrent les mesures de sauvegarde engagées (même si aucun déversement d'hydrocarbures n'est finalement survenu), le manque à gagner dû à l'altération de l'environnement et le coût « raisonnable » de remise en état de l'environnement contaminé, ce qui n'inclut pas la notion plus large de « dommage écologique » (toujours difficile à apprécier).

Ici encore, le montant maximal payable par le Fonds est plafonné : 135 millions de DTS (environ 200 millions de \$) jusqu'en novembre 2003 (ce qui s'applique donc tant à l'*Erika* qu'au *Prestige*), 203 millions de DTS depuis lors (environ 300 millions de \$) depuis cette date. Ce plafond inclut le montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur. Il reflète donc **l'indemnisation totale maximale** susceptible d'être engagée.

Le FIPOL est alimenté par des contributions perçues sur toute personne qui a reçu au cours d'une année civile plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de fuel-oil lourd. Ce sont donc les compagnies importatrices (et en bout de chaîne les utilisateurs) qui sont mis à contribution. L'Assemblée du Fonds fixe chaque année le montant à percevoir, réparti par l'Administrateur du Fonds entre les contributeurs. Seule une partie de la contribution est appelée avant le 1<sup>er</sup> mars de l'année suivante, le solde étant « différé », c'est-à-dire facturé que si nécessaire. Ainsi pour l'exercice 2003 : 82 millions de livres sterling ont été mis en recouvrement avant le 1<sup>er</sup> mars 2004 (soit 0,0053£ par tonne, environ 0,0095 US \$), 40,5 millions de livres sterling étant mis en « perception différée maximale »<sup>6</sup>.

**Un Fonds complémentaire**, auquel l'adhésion des États membres du FIPOL 92 est **facultative** a été décidé par la Conférence diplomatique de l'OMI à Londres en mai 2003. 547 millions de DTS (environ 800 millions de \$) viendraient donc s'ajouter aux 300 millions de \$ de la dotation actuelle du Fonds, ce qui serait un montant désormais conséquent (et suffisant ? ... un peu plus de 100 millions de \$ devenant donc disponibles pour chaque sinistre grâce à ce nouveau dispositif). Le Protocole n'entrera en vigueur qu'après avoir été ratifié par au moins huit États ayant reçu au total 450 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution au cours d'une année civile. Au 1<sup>er</sup> juin 2004 trois pays seulement (Danemark, Norvège et Finlande) sont Parties du Protocole, l'Union européenne ayant « autorisé les États membres à signer ou à ratifier, dans l'intérêt de la communauté le Protocole de 2003 » par décision du Conseil du 2 mars 2004, démarche qui se substitue à la création d'un

Fonds complémentaire européen (COPE, *Compensation for Oil Pollution in European water*) proposée par la Commission dans le cadre du paquet *Erika II*.

Dans l'**Union européenne**, on peut encore mentionner l'existence du *Fonds de solidarité* proposé par le Règlement CE 2002/202 du Conseil, vis à vis des catastrophes naturelles et la Directive sur la *Responsabilité environnementale* dans l'Union européenne (reprenant le principe pollueur-payeur), l'inclusion ou non dans celle-ci des accidents relatifs au transport maritime d'hydrocarbures étant toujours en débat.

⇒ **Le système américain**, à ce deuxième niveau d'indemnisation, apparaît plus complet. La pollution par hydrocarbures prise en compte s'applique à tous types de bateaux (et pas seulement aux pétroliers) pour ce qui concerne les hydrocarbures de soute. Dans l'estimation des dommages, l'OPA admet la notion de « préjudice environnemental » et lui consacre une ligne spéciale de 500 millions de \$. Surtout, le *Trust Fund* (nom complet : *Oil Spill Liability Trust Fund, OSLTF*) équivalent américain du FIPOL prend en charge 100% des réclamations admises, quel que soit leur montant global. Pour ce faire, une taxe de 5 cents par baril est perçue sur les hydrocarbures reçus dans les raffineries américaines et sur les produits pétroliers. La collecte de fonds s'arrête quand le *T.F.* a atteint la somme de 1 milliard de \$ (vers laquelle veut tendre l'OMI avec le Fonds complémentaire). Mais cette somme n'est pas un « plafond », mais plutôt une « réserve ». Si elle n'est pas suffisante, une nouvelle perception de taxes complètera le *T.F.* afin que celui-ci puisse payer toutes les réclamations admises.

S'agissant enfin de **la pollution par des produits autres que les hydrocarbures**, il faut noter que les États-Unis disposent d'un *Superfund* pour les « *hazardous substances, pollutants, and contaminants* » en application du *Clean Water Act*, tandis que l'OMI en parallèle a proposé en mai 1996 la Convention dite **HNS** (*International Convention of Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*) ... qui n'est toujours pas entrée en vigueur faute d'un nombre suffisant de ratifications (bien que l'Union européenne ait autorisé ses membres à le faire par Décision du Conseil du 18 novembre 2002).

Des progrès restent donc à l'évidence à accomplir. Avant de formuler ses préconisations, le groupe de travail a cherché à mieux apprécier la mise en œuvre effective de ce *corpus* réglementaire dans les régions participant au RTA.

**II. LA MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES DE SÉCURITÉ MARITIME À  
L'EXEMPLE DES RÉGIONS DU R T A**

Le groupe de travail a invité les représentants des régions maritimes du RTA à remplir le questionnaire reproduit dans l'annexe 4. Reprenant la démarche suivie dans la première partie du présent rapport, il aborde successivement la prévention, la gestion des crises, les indemnisations et réparations. Mais, en préambule, une section introductive à cette deuxième partie du rapport est consacrée à l'organisation administrative de la sécurité maritime dans les quatre États européens concernés par le RTA.

---

## II.1. L'ORGANISATION DES SERVICES IMPLIQUES DANS LA SECURITE MARITIME

---

Deux modèles coexistent dans les États du RTA.

⇒ D'un côté, se rapprochant du cas américain, le **Royaume-Uni** a opté pour un système intégré de « Garde-Côtes » au plan national. *La Maritime and Coast Guard Agency (MCA)* assure à la fois la tenue des registres des navires battant pavillon britannique, le contrôle des navires qui touchent le Royaume-Uni, le secours en mer et la prévention des risques de pollution côtière. Pour ce faire la MCA dispose des bâtiments de la Garde-côte Royale (*Her Majesty's Coastguard*), et d'un service opérationnel d'intervention le *Counter Pollution and Response Branch (CPR)*, qui dispose dans chaque région d'un *Counter Pollution and Salvage Officer (CPSO)*.

Localement, la MCA est relayée par les ports, dans ce qui relève de leur juridiction, et par les autorités locales pour ce qui concerne le nettoyage du rivage. Chaque port, selon la catégorie à laquelle il appartient, - en fonction du trafic reçu, élabore un plan spécifique d'intervention suivant le modèle normalisé établi par la MCA : *Contingency Planning for Marine Pollution Preparedness and Response : Guidelines for Ports*. Pour conduire ces interventions les ports peuvent sous-traiter l'ingénierie afférente à des sociétés spécialisées, telle *D.V.HOWELLS*, filiale (*subsidiary*) du Milford Haven Port Authority.

⇒ De l'autre, les trois États du sud ont conservé des systèmes d'administration diversifiés.

En **France**, si c'est l'État central qui assure une responsabilité quasiment exclusive en matière de sécurité maritime, les compétences et moyens d'interventions sont répartis entre plusieurs ministères (sous l'autorité du Premier Ministre et du Gouvernement) :

- le Ministère des Transports au travers des Centres de Sécurité des Navires (CSN) et de deux directions essentielles : la Direction des affaires maritimes et des gens de mer (DAMGA) et la Direction du transport maritime des ports et du littoral (DTMPL) ;
- le Ministère de la Défense en ce qui concerne les interventions de la marine nationale ;
- le Ministère des Finances pour ce qui relève des contrôles du service des douanes ;
- le Ministère de l'Environnement en cas de pollution ;
- le Ministère de l'Industrie pour le contrôle des installations industrielles.

Une politique interministérielle est donc nécessaire ce qui se fait, au niveau central, par la tenue régulière d'un *Comité Interministériel de la Mer*, tel le dernier en date de février 2004, renforçant les mesures de surveillance du trafic et la sûreté maritime. La coordination opérationnelle est assurée, dans le domaine marin, par les Préfets maritimes (depuis Brest, s'agissant de l'Atlantique) qui disposent des Centres

Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (*CROSS*), et par les Préfets de département et de région en ce qui concerne la pollution et les interventions terrestres. Depuis 1978 (à la suite de la catastrophe de l'Amoco Cadix) un service spécialisé de formation, d'ingénierie et d'intervention a été constitué sous forme associative : le **CEDRE** (cf. encadré ci-après).

### **LE CEDRE**

(Centre de Documentation de Recherche et d'Expérimentations sur les Pollutions Accidentelles des Eaux)

**Objet** : s'intéresse à toutes les formes de pollution à condition d'être accidentelles et d'affecter les eaux.

**Création** : en 1978.

**Statut** : une association à but non lucratif rassemblant dans son Conseil d'Administration :

- de droit, les ministères chargés de l'Environnement, de la Défense, de l'Intérieur, des Transports, de la Pêche, le secrétariat général de la Mer,
- de droit, les organismes scientifiques et professionnels et les grands industriels concernés par la pollution accidentelle des eaux,
- par élection, des représentants de collectivités locales et structures intéressées.

**Structure** : en 2003, 59 personnes, un budget de 4,4 M€ (41 % de subventions, 20 % de contrats, 39 % d'autres ressources).

**Mission** : une mission prioritaire de service public en situation d'urgence :

- permanence 24h/24 pour assister les autorités responsables contre toute pollution accidentelle des eaux marines et continentales...
- impliquant de connaître les risques et les produits, de conseiller sur les techniques et les outils...
- de gérer l'information technique, de documenter les actions réalisées... avec une composante majeure : les accidents du transport maritime.

**R et D** très finalisée pour :

- connaître les caractéristiques de l'évolution des polluants,
- tester tous produits, équipements, services techniques offerts par l'industrie,
- proposer des améliorations et conduire vers de nouvelles solutions.

**Partenariats** :

- En Europe : *Taskforce* européenne, accords régionaux, projets communs, coopérations bilatérales,
- ailleurs : accords de coopération et contrats de services.

**Audit et expertise** : une capacité reconnue basée sur 25 ans d'expérience internationale dans :

- la lutte contre la pollution des eaux,
- l'évaluation des risques,
- la négociation des dommages.

**Retour de connaissances** au travers :

- de formations théoriques et pratiques (avec un plateau d'exercices avec produit réel unique en Europe),
- de conférences, manuels, vidéos, site web, documents éducatifs, sessions et lettres d'information, un bulletin trimestriel.

**ERIKA, PRESTIGE** : deux interventions et expériences fortes sur la côte atlantique.

**Source** : audition de Michel GIRIN, Directeur du CEDRE, Lisbonne 1/10/2004



Localement interviennent aussi les communes pour le nettoyage des côtes avec le soutien des départements et des régions. A cette fin plusieurs associations se sont constituées afin de protéger les intérêts des habitants des communes touchées par la pollution.

### **VIGIPOL.**

Suite au naufrage de l'*Amoco Cadiz* en 1978, quatre vingt douze communes de la côte nord de la Bretagne, ainsi que les départements du Finistère et des Côtes d'Armor ont créé, en 1980, le VIGIPOL (site internet : <http://www.littoral-coastlines.com>), syndicat mixte de protection du littoral breton. En 2000, les élus ont professionnalisé le VIGIPOL et lui ont attribué deux missions : la prévention contre les pollutions issues du trafic maritime et la défense des intérêts des collectivités locales en cas de pollution. Ils agissent principalement par lobbying auprès des parlementaires et des pouvoirs publics. En cas de pollution, le VIGIPOL aide les élus locaux dans la gestion de la crise (gestion des plans POLMAR), les informe sur l'étendue du sinistre et le type de pollution rencontrée (publication d'un ouvrage sur la responsabilité des élus en cas de marée noire). De plus, il se porte partie civile avec les collectivités pour engager une procédure envers les pollueurs, comme par exemple dans le cas de l'*Erika* pour atteinte à l'image de la Bretagne (et à sa fréquentation touristique).

### **OUEST LITTORAL SOLIDAIRE.**

Cette association interrégionale a été créée en janvier 2000 suite au naufrage de l'*Erika*. Elle réunit les Conseils régionaux de Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes, ainsi que les quatre Conseils généraux et les associations de maires de Loire-atlantique, Vendée, Morbihan et Finistère. En février 2003, l'association a été rejointe par la Gironde et l'Aquitaine. Son rôle était de constituer un partenaire de poids dans les négociations avec État, le FIPOL et Totalfina Elf.

Un projet de coopération transnationale (dénommé EROCIPS : *Emergency response to coastal oil, chemical and inert pollution from shipping*), financé par Interreg III B, est en cours de montage (en 2004). Il répond en partie à des actions de prévention en amont et de meilleure coordination des crises en aval, lors d'une marée noire.

Ce projet, initié par le *County council Devon* réunit une grande partie des régions du RTA (Galice, Aquitaine, Devon, Pays-de-la-Loire, Dorset, Pays de Galles, Portugal...). La finalité : proposer des outils méthodologiques transférables à d'autres espaces côtiers européens et destinés à mieux préparer les différents acteurs confrontés à des réponses d'urgence pour lutter contre les pollutions.

Cela consiste en un partage d'information avec les partenaires, partage d'expériences (tant sur le plan opérationnel que sur le plan médiatique) ; à définir les besoins d'information et de formation non satisfaits ; à proposer des guides de procédures indicatifs et transférables à l'usage des acteurs publics et privés.

*Sources : CESR de Bretagne et des Pays de la Loire*

En **Espagne**, la situation est similaire, une vingtaine d'organismes ont des compétences plus ou moins directes en matière de sécurité maritime. Ceci pose un problème de coordination entre la *Direction générale de la Protection Civile du Ministère des Travaux Publics et des Transports* (marine marchande, ports et côtes) dont l'action est déterminante au niveau du Gouvernement central s'appuyant dans chaque port sur les *Capitanías Marítimas*, et les organes périphériques en correspondance au plan local. S'agissant de l'intervention en mer, en cas de sinistre, la SASEMAR (*Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima*), est l'instrument opérationnel du Ministère des transports espagnol, tandis que la lutte à terre est principalement du ressort des Communautés autonomes.

Au **Portugal** de même, l'intervention en matière de sécurité maritime est partagée entre plusieurs organismes :

- *l'Autorité maritime*, dépendant de la Marine de guerre, est le principal acteur, tant pour la surveillance des eaux territoriales, que pour l'intervention en cas de sinistres. Elle est relayée au niveau local par les Capitaineries des ports ;
- *l'Institut Portuaire du Transport Maritime (IPTM)*, est en charge des inspections des navires au titre du contrôle par l'État du port ;
- en cas de sinistres et de pollution interviennent aussi le Service National des Pompiers (*bombeiros*) et de la Protection Civile (SNBPC), ainsi que l'Institut de l'Eau et l'Institut de l'Environnement.

---

## II.2. PREVENTION

---

### II.2.1. Le contrôle des navires

⇒ Au **Royaume-Uni** c'est la MCA qui est à la fois en charge du contrôle des navires battant pavillon britannique et de ceux qui touchent les ports britanniques. De plus, en matière de sécurité maritime dans les ports la pièce maîtresse de la législation britannique est *le Port Maritime Safety Code*, publié en mars 2000, en réponse à l'accident de *Sea Empress* en février 1996. Ce code, publié par l'*UK Département for Transport*, établit un véritable programme de management de la sécurité portuaire, introduisant des normes nationales ainsi qu'un processus normalisé de formation des équipes compétentes. Chaque port, suivant ses caractéristiques propres, établit son propre plan à partir des modèles de référence. De plus, s'applique –inspiré de la législation américaine- la réglementation sur la santé et la sécurité des personnes face aux marchandises dangereuses, mise en œuvre par le *Health and Safety Executive (HSE)*. Les représentants du Pays de Galles au RTA notent que, s'il n'existe pas de politique de sécurité maritime spécifique dans leur région, des mesures particulières peuvent être cependant ajoutées concernant la protection environnementale en relation, notamment, avec la zone côtière d'un parc naturel.

⇒ **En France**, jusqu'en 2002, l'État ne contrôlait qu'à peine 10 % des navires entrant dans ses ports, très en deçà des 25 % exigés par la réglementation communautaire, d'où la condamnation pré-citée par l'Union européenne. Depuis, le Gouvernement français a renforcé les inspections (en recrutant en urgence des officiers retraités de la marine marchande, en attendant que suffisamment de nouveaux inspecteurs soient formés) et actuellement 35 % des bateaux seraient contrôlés dont 100 % des navires à risques

(pétroliers anciens pour l'essentiel). La France compte en effet actuellement (1<sup>er</sup> semestre 2004) 57 inspecteurs certifiés et devrait en avoir 132 en 2006.

Les Centres de Sécurité des Navires (SCN), tels ceux de Bordeaux, Nantes ou Brest sur la façade Atlantique, assurent :

- pour les navires nationaux le contrôle et le suivi dès la mise en chantier (y compris sur des sites de construction à l'étranger) et pendant toute leur durée de vie au titre de l'État du pavillon, le permis de naviguer devant être renouvelé tous les ans ;
- pour les navires étrangers faisant escale dans les ports français, les contrôles harmonisés en application du MOU de Paris. Les infractions afférentes sont partagées dans la base de données SIRENAC. Un navire ne doit pas faire l'objet de plus d'une visite tous les six mois (sauf contrôles renforcés), chaque navire étant désormais doté d'un « coefficient de ciblage ».

⇒ **En Espagne**, le contrôle des navires est assuré en application du Décret Royal 91/2003 du 24 janvier, transposant la Directive européenne 2001/106/CE. Allant au delà des obligations communautaires, le pourcentage des navires battant pavillon étranger qui doivent être inspectés par les *Capitanías Marítimas* est porté de 25 à 30%, et l'intervalle maximum de temps concernant les inspections approfondies des navires-citernes destinés au transport de pétrole brut et produits dérivés est réduit de 12 à 6 mois.

⇒ **Au Portugal**, les inspections sont déléguées à l'Institut Portuaire du Transport Maritime. L'USALGARVE note que le nombre des inspecteurs dans les ports reste encore insuffisant, ce qui rend difficile le respect par l'État portugais du seuil de 25 % prescrit par le MOU de Paris et repris par l'Union européenne.

## II.2.2. La surveillance du trafic maritime

⇒ **Royaume-Uni**, les navires à risques entrant dans les eaux britanniques doivent se signaler au centre des Garde-Côtes de Douvres. Un système d'information électronique sur les échanges de données les concernant est progressivement mis en œuvre par le MCA. De plus, une surveillance aérienne est assurée dans la zone de contrôle de pollution du Royaume-Uni pour identifier les navires contrevenant aux réglementations internationales, notamment en ce qui concerne les rejets d'hydrocarbures.

⇒ **En France**, l'État a mis en place les *Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage* (CROSS) dépendant des Directeurs régionaux des affaires maritimes et placés sous l'autorité des Préfets maritimes avec des personnels militaires des affaires maritimes et de la marine nationale. Les CROSS disposent de moyens de détection et de communication puissants qui leur permettent de suivre les navires lorsqu'ils sont dans un dispositif de séparation du trafic (tel le « rail d'Ouessant » cf. encadré ci-contre). Les sémaphores de la marine nationale réalisent une veille visuelle de l'activité en mer, complémentaire de celle assurée par les radars du CROSS. Il apparaît toutefois nécessaire de mettre en place une coopération plus efficace entre les VTS côtiers des CROSS et les VTS des ports.

Progressivement, entre 2005 et 2007, devrait être mis en place le système communautaire d'identification automatique des navires (AIS) avec une tête de réseau au STM – Capitainerie du Port de Saint-Malo. Toutefois le 26 février 2004 la Commission a engagé une procédure d'infraction contre la France et douze autres États membres (à l'exception de l'Espagne, du Danemark et de l'Allemagne) pour non transposition de la Directive

européenne de 2002 relative aux systèmes communautaires de suivi des navires, consécutive au naufrage de *l'Erika*.

#### **La mise en place du rail d'Ouessant.**

Suite à la catastrophe de *l'Amoco Cadiz* en 1978, il a été mis en place un dispositif obligeant les bateaux à naviguer sur une autoroute de mer avec trois voies de circulation séparant les navires montant des navires descendant. La 3<sup>ème</sup> située à une trentaine de miles d'Ouessant est dédiée à la circulation des cargos transportant des matières dangereuses. Dans les années 80, une tour radar de 72 m est construite sur l'île d'Ouessant pour la surveillance des voies de circulation avec la mise en place d'un Centre Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage à la pointe de Corsen (Cross Corsen). Le Cross Corsen maintient une veille radio et radar 24h/24. Au lendemain du naufrage de *l'Erika* (décembre 1999), il est décidé de passer le rail d'Ouessant de 3 à 2 voies en raison d'un manque d'homogénéité de circulation entre les dispositifs du rail d'Ouessant et ceux des autres rails. Le projet voit le jour en 2003. Les croisements entre voies de navigation n'existent plus. Du sud vers le nord, les bateaux laissent désormais les côtes à leur droite et à gauche en redescendant. De plus, les navires descendant sont repoussés de 17 à 34 miles nautiques de l'île tandis que ceux qui montent vers la Manche s'en rapprochent de 4 miles. En 2003, 150 navires fréquentent quotidiennement le rail d'Ouessant dont au moins 8 navires transportant des produits jugés dangereux. Ce sont 660 000 tonnes d'hydrocarbures par jour dont 200 000 tonnes de pétrole brut. 52702 navires ont été détectés en 2000, pour 33 pollutions constatées et 4 auteurs identifiés.

*Source : CESR de Bretagne*

⇒ **En Espagne**, en application de l'accord franco-espagnol de Malaga du 26 novembre 2002, les navires monocoques de plus de 15 ans transportant des produits lourds susceptibles de présenter un risque pour la protection de l'environnement marin ne peuvent circuler dans la zone économique exclusive espagnole.

- Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2003, les navires présentant des caractéristiques similaires à celles du *Prestige* sont interdits d'entrer dans les ports espagnols. L'Espagne est ainsi le premier pays de l'Union européenne à introduire de façon accélérée les nouvelles normes en matière de double coque et de coque unique par le Décret Royal 9/2002 du 13 décembre, avant même l'entrée en vigueur du Règlement 1726/2003/CE correspondant.
- S'agissant **du dispositif de séparation du trafic maritime**, au large du Cap Finistère, l'Espagne avec l'accord de l'OMI a défini quatre voies de circulation séparées par des zones de 4 milles marins. Dans chaque cas, les voies A et C sont réservées au transport de marchandises conventionnelles et les voies B et D – plus éloignées de la côte – aux navires transportant des marchandises contaminantes ou dangereuses. Après le 1<sup>er</sup> juillet 2003 est entré également en vigueur un dispositif de séparation du trafic maritime du Cap de Palos à La Nao.
- Parallèlement l'Espagne a introduit auprès de l'OMI une demande de classement en « zones maritimes particulièrement sensibles » de l'ensemble du littoral cantabrique (conjointement avec la France, le Portugal, le Royaume-Uni, l'Irlande, la Belgique et avec l'appui de l'Union européenne) sur une extension de 80 milles marins depuis la ligne de côte, et de 130 milles sur la partie océane au large de la Galice, ainsi que des Îles Canaries (cf. encadré ci-contre du CES des Canaries).

**Zona Marítima especialmente sensible (ZMES) des Iles Canaries**  
(CES des Canaries)

**I – Les raisons de l’institution d’une ZMES**

I-1. Intensité du trafic maritime : la situation géographique de l’archipel fait que les eaux canariennes sont un passage obligé entre Europe, Afrique et Asie. Ainsi en est-il pour tous les navires en provenance de la Méditerranée et à destination de l’Amérique latine. Rien qu’en ce qui concerne le trafic des hydrocarbures, on estime qu’annuellement 1500 navires citernes transitent ici entre les ports européens et le Golfe persique, certains de gros tonnage.

Deux grandes routes océaniques sont concernées :

- route Nord-Sud, fréquentée par tout type de navires, y compris des pétroliers de grandes capacités, susceptibles sur la voie du retour de procéder à des rejets illicites de résidus d’hydrocarbures en haute mer,
- route Est-Ouest de la Méditerranée ou de la Côte atlantique de l’Afrique vers l’Amérique latine.

A cela s’ajoutent les mouvements des bateaux de pêche locaux et les déplacements propres aux Iles Canaries.

I-2. Une sensibilité toute particulière du milieu maritime

La genèse de l’Archipel Canarien et sa position géographique font que le milieu océanographique local présente une biodiversité et un écosystème tout à fait original, mais fragile, à la conjonction des eaux tropicales et tempérées.

C’est cette originalité qui est à la base d’une « industrie touristique » déterminante pour l’économie de la région qui a reçu en 2003 près de 10 millions de touristes de toutes nationalités. Touristes qui sont à la fois utilisateurs des eaux territoriales pour leurs déplacements d’île en île dans l’archipel et pour leur consommation d’eau potable (conjointement avec les résidents locaux en constante augmentation) obtenue pour l’essentiel par désalinisation des eaux de mer.

**II – Les mesures de protection annoncées par la ZMES**

II-1. Obligation de signalement aux autorités maritimes des navires transportant des marchandises dangereuses ou potentiellement polluantes

Les navires en transit dans la zone ou à origine/destination des ports canariens peuvent communiquer avec les centres de coordination et de sauvetage de Las Palmas de Gran Canaria et de Santa Cruz de Tenerife sur la bande VHF assignée à cette fin. Le signalement est obligatoire pour les navires transportant des hydrocarbures de plus de 600 tonnes et pour tous ceux qui acheminent des marchandises dangereuses ou potentiellement polluantes, de façon à ce que les centres de contrôle pré-cités soient en mesure d’intervenir (24h/24) dans les délais les plus courts.

II-2. Établissement de « routes recommandées » pour les navires en transit

Deux routes sont proposées pour les navires en transit :

- l’une occidentale approximativement à mi-distance des îles de Tenerife et de Gran Canaria,

- l'autre orientale approximativement à mi-distance des îles de Gran Canaria et Fuerte Ventura, ceci dans le but de canaliser le trafic pour éviter les collisions et permettre, en cas de besoin, une intervention plus rapide des secours.

### II-3. Établissement de « zones restreintes à la navigation »

Excepté pour la pêche artisanale et certaines liaisons inter insulaires explicitement autorisées, sont interdites à la navigation :

- au titre de réserves de la biosphère : zones Nord-Est de Lanzarote, zone maritime de Las Palmas et de Hierro,
- au titre de zones de reproduction des cétacés : Sud-Ouest de Tenerife et Sud-Ouest de Gran Canaria.

Le classement en ZMES des Îles Canaries par l'OMI devrait être effectif en 2005, à l'exemple des Galapagos, de la Mer baltique de la Grande barrière de Corail d'Australie, des côtes rocheuses de Floride et des récifs de Camaguey à Cuba, ainsi que des eaux territoriales d'Europe occidentale incluant la mer cantabrique et les zones de pêche de Galice.

Dans le même objectif, la Communauté autonome des Canaries et les autorités locales des Açores et de Madère ont proposé conjointement un plan de protection des eaux maritimes de la *Région Macronésie*, incluant le contrôle des transports d'hydrocarbures.

## ⇒ Au Portugal

Le Portugal dispose de systèmes VTS portuaires uniquement dans les zones de juridiction des ports de Leixões, Lisbonne, Setúbal et Sines. Le système VTS côtier est inexistant. Le 15 décembre 2004 le Ministre des Affaires Maritimes a décidé de lancer un appel d'offres pour la fourniture d'un système VTS qui devra être opérationnel en 2007 et permettra d'étendre le contrôle du trafic maritime jusqu'à 50 miles, en incluant les eaux territoriales et la nouvelle Zone Contiguë à la ZEE. Structurante du point de vue de la sécurité maritime, cette décision se trouvait en instance depuis 1999, et l'absence de VTS au Portugal a été amplement critiquée à l'occasion des incidents provoqués par le pétrolier *Prestige*.

Le décret n° 630/2002 du Ministère de la Défense Nationale en date du 12 juin 2002, qui définit le régime d'utilisation du spectre radioélectrique par les stations de radiocommunications du service mobile maritime, réserve plusieurs canaux de communication VHF pour les services de contrôle du trafic maritime, notamment des systèmes VTS portuaires et côtiers.

La ZEE du Portugal est traversée par une partie des principales lignes de trafic maritime les plus fréquentées vers la Méditerranée, le nord de l'Europe, l'Afrique et l'Amérique. Le trafic peut être estimé à une moyenne de 100 navires/jour, entraînant un risque élevé et permanent d'incidents graves de pollution maritime causés par les navires. D'autre part, l'analyse des flux mondiaux de transport du pétrole montre qu'une grande partie du trafic de brut entre les centres de production et les grands centres de consommation, comme l'Europe du Nord, passe au large de la côte portugaise. Environ 12 pétroliers par jour traversent la ZEE portugaise, avec des itinéraires proches de la côte continentale, et on peut estimer que ce transit représente 30% du transport de brut mondial.

La mise en œuvre progressive du système VTS permettra au Portugal d'assurer la surveillance du trafic maritime conformément aux orientations de l'OMI et de la Directive 2002/59/CE, transposée dans le droit interne portugais par le Décret Loi 180/2004 du 27 juillet 2004.

La Marine de Guerre et l'Armée de l'Air du Portugal surveillent la zone territoriale maritime en utilisant des vedettes de surveillance, des corvettes, des frégates et des

avions, à une échelle néanmoins insuffisante, et avec des coûts financiers élevés pour un pays disposant de ressources limitées face à une ZEE très étendue.

Les capacités de surveillance maritime par des moyens aériens restent insuffisantes face aux besoins. Néanmoins, le gouvernement portugais a annoncé l'acquisition de cinq avions P-3 dotés de technologies plus avancées et destinés à remplacer six avions actuellement en service.

### II.2.3. La lutte contre les dégazages et déballastages illicites - le traitement des déchets

⇒ **Au Royaume-Uni**, outre les contrôles en mer sur les rejets des eaux de ballast et des sédiments (résidus d'hydrocarbures), les autorités portuaires britanniques développent un plan systématique de réception des déchets des navires conformément à la réglementation nationale de 1997 (*Port Waste Reception Facilities*).

⇒ **En France**, elle est assurée par les Douanes, les Affaires maritimes et la Marine nationale dans le cadre du dispositif prévu par le code de l'environnement et l'instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 relatif à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins polluants et plates-formes. Elle s'appuie sur le signalement par les ports des absences de décharge de résidus des navires, décharges obligatoires mais onéreuses, les ports disposant à cet effet d'équipements hétérogènes. Un bon exemple est fourni par le port de Nantes-Saint-Nazaire où le contrôle des navires déchargeant des hydrocarbures à la raffinerie de Donges est systématique pour tous les navires. Le nombre d'inspecteurs a été porté à 11 personnes. La vérification des contrôles dépend de la DRIRE (direction régionale de l'industrie, service de l'État). Par ailleurs, tous les navires accédant à la raffinerie font l'objet d'un nettoyage de leur cuve : cette opération est réalisée directement par la raffinerie de Donges qui dispose d'une station de traitement des eaux résiduelles de cuves de pétroliers. Toutefois, le suivi des navires ne peut être effectué que dans les eaux territoriales, même si les rejets en haute mer sont ultérieurement susceptibles de polluer les rivages. Pour sa part, le port de Brest dispose d'un équipement spécifique de déballastage utilisé principalement par les pétroliers qui viennent dans les chantiers de réparation navale du site.

**Les sanctions financières et la décentralisation des juridictions** : l'instauration de sanctions lourdes envers les responsables de dégazages est une mesure fortement dissuasive et de plus en plus appliquée.

La loi portant sur la zone de protection écologique au large des côtes françaises autorise la poursuite des infractions relatives aux rejets polluants des navires. Des tribunaux du littoral ont été instaurés. La proximité de ces procureurs du littoral avec les Préfets maritimes a permis de développer une politique répressive plus active. Ils n'hésitent pas à recourir au déroutement des navires. La mise sous caution du navire garantit le paiement des amendes en cas de condamnation. Après constatation aérienne de la pollution, le recours à des inspections à bord ou au port d'arrivée est de plus en plus fréquent. Les pollutions maritimes sous forme de dégazage font l'objet de plus en plus de sanctions financières lourdes ce qui entraîne une contre-attaque acérée des armateurs. Les amendes s'établissent autour de 200 000 € (cargos ayant fait l'objet de poursuites par le tribunal de grande instance de Brest : *Arroyofrio Dos* cargo portugais en mars 2004, *Gitta Kosan* en janvier 2004). Cf site du CEDRE pour obtenir un bilan des affaires en cours.

Le Parlement français a adopté en mars 2004 une nouvelle loi dont une partie porte sur la répression des rejets illicites d'hydrocarbures. L'objectif est de mieux sanctionner les dégazages. Le volet sécurité maritime de cette nouvelle loi prévoit un alourdissement systématique des peines. Les principales dispositions stipulent que :

- le capitaine français encourt jusqu'à 10 ans de prison,
- le capitaine et/ou l'armateur peut être condamné à une amende de 1 million d'euros.

En outre, le tribunal dispose de la faculté de remplacer la peine d'amende par le paiement d'une somme équivalente aux 2/3 de la valeur de la cargaison transportée. Le projet de loi prévoyait que de nouvelles peines complémentaires pouvaient être prononcées à l'encontre des personnes physiques ou morales, notamment des sanctions économiques et financières telles la confiscation du bâtiment ou des biens du condamné, mais ces mesures ont été supprimées de la loi sous la pression des armateurs.

Le parquet de Brest a fortement renforcé la répression ces derniers mois.

**La mise en place de coopérations régionales (source CEDRE) :** des accords et conventions touchant aux déballastages et autres rejets illicites couvrent les zones de la mer Baltique à la mer Méditerranée. Ces conventions et accords sont au nombre de quatre. Il s'agit de :

- la convention d' Helsinki sur la protection de l'environnement marin pour la mer baltique ,
- l'accord de Bonn pour la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures,
- l'accord de Lisbonne précité pour la coopération et la protection des côtes de l'atlantique Nord-Est contre la pollution,
- la convention de Barcelone pour la protection de la Méditerranée. La France est partie prenante des trois derniers accords cités.

**Les navires dépollueurs :** il en existe actuellement quatorze en Europe. Néanmoins ils se heurtent à quelques difficultés : les conditions météorologiques et le repérage des polluants qui n'est pas toujours aisé. Les nappes ont tendance à se désagréger, c'est pourquoi l'assistance aérienne est importante pour repérer les différentes plaques de pollution. Lors des accidents de l'Erika et du *Prestige*, les navires européens ont agité de concert et certains préconisent la construction commune de plus grands navires, également mieux équipés technologiquement.

⇒ **Au Portugal**, la surveillance des eaux territoriales incombe à la Marine de guerre qui dispose à cette fin de sept frégates, quatre patrouilleurs océaniques, treize canots rapides. Mais une fois les pollutions détectées, le matériel de traitement disponible est encore notoirement insuffisant.

#### II.2.4. L'identification des lieux de refuge

⇒ **Au Royaume-Uni (contribution des Forums Economiques du Pays de Galles)**

Au Royaume-Uni l'Agence Maritime des Gardes Côtes (MCA) ne procède pas à une pré-identification des ports pouvant servir comme lieux de refuge mais définit une intervention selon les circonstances le moment venu. Le SOSREP (Représentant du Secrétaire d'État) dispose d'un pouvoir dérogatoire et peut exiger que des ports acceptent



un navire et fassent office de lieu de refuge. Le système fonctionne tel que décrit ci-dessous (source MCA).

Les lieux de refuge sont des endroits où un navire ayant besoin d'assistance peut être amené afin de stabiliser son état (par exemple, par la réparation ou le transbordement de sa cargaison), évitant ainsi des dégâts additionnels pour le bateau (et des risques de pollution maritime ou côtière).

Dans le système britannique, le *Marine Safety Act 2003* (loi sur la sécurité maritime) confère au Représentant du Secrétaire d'Etat pour le sauvetage et l'intervention en mer (SOSREP) des pouvoirs d'intervention et de direction, en collaboration avec l'équipe de lutte contre la pollution (CPR) de la MCA.

Le SOSREP surveille tout incident survenant dans les eaux britanniques et présentant un risque significatif de pollution, et – soit directement soit à travers la MCA – oriente les navires vers des lieux de refuge lorsqu'il l'estime approprié.

Tout lieu sur les côtes du Royaume-Uni pourrait constituer un lieu de refuge et il ne serait pas judicieux d'exclure ou d'inclure à priori tel ou tel emplacement en tant que lieu potentiel de refuge.

Nous considérons également qu'il ne peut y avoir aucune liste ou classement prédéfinis des lieux de refuge, chaque incident présentant des caractéristiques uniques, évolutives et diverses.

Lorsqu'un navire ayant besoin d'aide sollicite un lieu de refuge, le SOSREP prend nécessairement en compte l'ensemble des facteurs liés à cet incident spécifique, tels que les conditions météorologiques, la situation géographique, le type de menace présenté par le navire et sa cargaison, en vue de déterminer le lieu de refuge le plus approprié et de minimiser les conséquences néfastes.

Cependant, en faisant cette estimation, le SOSREP s'appuie nécessairement sur des données recueillies antérieurement. Ces données se présentent sous la forme d'un inventaire partiel des côtes du Royaume-Uni, fournissant une analyse générique des endroits susceptibles de constituer des lieux de refuge pour les navires. Les renseignements sont compilés et actualisés par la MCA et concernent les ports, les rades, les mouillages, les baies ainsi que les anses, et recensent des informations détaillées sur chaque lieu.

⇒ **En France**, l'État français a établi un guide des lieux de refuge (ports ou rades) avec leurs caractéristiques et équipements d'accueil pour répondre à cette problématique. Cette liste a été élaborée en concertation avec les différents sites portuaires pour préciser leurs spécificités et faire un inventaire des moyens disponibles. Mais cette liste n'a pas vocation à être diffusée car, utilisée sans précaution, elle serait source de polémiques et chaque cas d'incident relève d'une approche particulière. Une procédure de concertation entre l'autorité maritime (Préfet maritime) et les ports est mise en place avec une analyse commune et une grille de criticité des solutions possibles. Le port contacté par le Préfet maritime a la capacité de refuser l'accueil du navire et peut en discuter les conditions. En cas d'opposition persistante l'arbitrage final revient au pouvoir politique. Pour préparer ces démarches, des protocoles sont en cours d'élaboration. A ce sujet, les représentants de la région Poitou-Charentes font remarquer que le port de haute mer de La Pallice paraît présenter de bonnes conditions d'accueil pour les navires en difficulté dans le golfe de Gascogne, moyennant les investissements nécessaires pour cela.

⇒ **En Espagne**, en vue de transposer la Directive 2002/59/CE, l'Espagne a adopté par un Décret Royal 210/2004 du 6 février, un système d'information sur le trafic maritime qui inclut cinq articles (20-24) sur les lieux de refuge. Le principe général posé est celui de l'appréciation par les autorités maritimes des risques en cours pour un accès à un lieu de refuge par comparaison avec les solutions alternatives de secours aux navires.

Le CES de Galice considère que le choix d'un port refuge doit découler de deux objectifs fondamentaux :

- servir d'abri pour accueillir les navires en difficulté,
- mais disposer aussi des moyens techniques pour traiter les cargaisons et assurer les réparations éventuelles, ce qui peut présenter un intérêt économique.

Cela veut dire que le choix d'un port refuge doit s'accompagner d'investissements substantiels en moyens techniques et humains estimé dans une fourchette de 500 à 1 000 millions d'euros pour la Galice.

⇒ **Au Portugal**, au début de la crise du *Prestige*, le Gouvernement portugais a empêché l'entrée du navire dans les eaux territoriales, car il ne disposait pas de ports refuge formellement localisés. L'existence de tels ports représenterait non seulement un progrès dans la sécurité maritime, mais aussi un facteur de soutien économique à des activités liées à la réparation navale (chantiers de Lisbonne ou de Sines par exemple). Cependant, à l'heure actuelle, le Portugal ne dispose pas de remorqueurs océaniques adéquats pour acheminer les navires en difficulté vers des ports refuge.

## II.2.5. Autres dispositifs de prévention

### ⇒ Les sociétés de classification

Le CES de Galice note que les récents naufrages ont mis à mal la crédibilité des sociétés de classification et de leur association internationale (*International Association of Classification Societies, IACS*) ce qui appelle un effort de standardisation des normes à appliquer. C'est ce à quoi s'applique déjà le groupe dit LAN intégré par les sociétés ABS, LR et DNV pour tenter d'homogénéiser leurs méthodes d'audit des navires. A cet effet, le CESR de Bretagne insiste sur la nécessité de bien distinguer les procédures de classification et de certification. Il faudrait empêcher qu'une même société de classification soit autorisée à cumuler le contrôle d'un bateau pour un armateur et effectuer une mission de service public (certification) pour ce même bateau.

L'ISQ de Lisbonne ajoute que c'est le manque de temps (les navires souhaitant toujours quitter rapidement les ports pour des raisons économiques) qui explique le plus souvent l'insuffisance des procédures suivies par les sociétés de classification.

### ⇒ La pertinence de la double coque

- La pertinence du choix en faveur **des navires à double coque** paraît avérée pour le CES de Galice. Toutefois, même si les informations techniques disponibles montrent que les navires à double coque sont plus sûrs que les monocoques, ils ne sont pas pour autant à l'abri de sinistres. De plus, comme près de 80 % des pétroliers navigant dans les eaux européennes sont monocoques, compte-tenu des coûts de fabrication et de la capacité des chantiers navals à y répondre, les délais de renouvellement de la flotte d'ici 2015 paraissent aujourd'hui encore très ambitieux.

- Sur ce point le CESR de Bretagne est beaucoup plus nuancé : l'aspect positif de l'interdiction des navires à simple coque est de mettre hors-circuit les vieux navires

généralement retenus pour transporter les produits les plus polluants. Néanmoins, pour beaucoup d'experts la double coque n'est pas la panacée. Le principal avantage de cette double coque réside dans la protection apportée en cas de chocs mineurs. Certains estiment même qu'au bout de 10-15 ans ces bateaux double coque seraient plus dangereux que les simples coques. Ces risques spécifiques sont la corrosion, la fatigue du métal, les risques d'explosion (les vapeurs d'hydrocarbures sont auto-explosives à des concentrations très faibles et par conséquent le dégazage des espaces vides est très dangereux), la non solidité des parois, les risques en cas de collision. La construction de ces doubles coques doit donc répondre à certaines normes de construction (qui doivent être définies de façon homogène et imposées universellement) et surtout faire l'objet par la suite de visites d'entretien.

- L'ISQ de Lisbonne a fourni sur ce sujet une note détaillée, reprise dans l'encadré ci-après.

### **Réflexions sur la double coque**

C'est à l'entrée et à la sortie des ports que les risques d'échouage ou de collision entre les navires sont les plus importants, lorsqu'il n'existe pas de service de pilotage ou de remorquage. Ces lieux correspondent à des eaux de faible profondeur souvent fortement encombrées, où généralement la majorité des collisions et les échouages ne sont pas violents (parce que se produisant à des vitesses réduites). Dans ces circonstances la double coque contribue à réduire le risque de déversement d'hydrocarbures ou de produits chimiques car, dans la plupart des cas, la coque intérieure reste intacte et évite le déversement du produit, démontrant ainsi la pertinence de la double coque.

Une bonne maintenance du navire revêt une importance primordiale en ce qui concerne la fiabilité opérationnelle, puisque l'armateur et les personnes chargées du navire (superviseur, capitaine et chef des machines) sont directement responsables d'assurer la sécurité maritime, lorsque la maintenance est réalisée de manière préventive ou effectuée de manière exceptionnelle en raison de situations fortuites ou de défauts cachés apparus entre-temps. La société de classification ou l'autorité de contrôle portuaire (*Port State Control*) sont également indirectement responsables des manquements de sécurité des navires lorsque les faits sont avérés et qu'il y a une insuffisance dans l'exécution de leurs tâches d'inspection.

La construction navale mondiale, pour des raisons économiques liées à la concurrence internationale, tend à réduire l'adoption de mesures préventives aussi bien au niveau de la conception des projets, du choix et de l'utilisation des matériaux, qu'en ce qui concerne la protection anticorrosion des surfaces et des tuyauteries, ce qui accélère le mécanisme de dégradation des matériaux employés. Les défauts structurels et les fuites sont ainsi liés à des conditions de rupture souvent détectées à temps mais dissimulées intentionnellement.

Une des explications possibles de ces insuffisances pourrait être liée à la difficulté d'exécution des inspections internes des parois des réservoirs, car elles impliquent de multiples opérations de lavage, de dégazéification et de ventilation des réservoirs, afin de permettre aux experts d'accéder en toute sécurité. A cela s'ajoutent les difficultés d'accès à certaines zones où l'espace est très réduit pour les experts/inspecteurs et le matériel nécessaire à leur intervention, surtout quand des équipements portables de contrôle, par ex. des appareils à ultrasons, rayons X, etc. sont requis. Ces conditions limitent l'efficacité de l'action des inspecteurs, en raison d'un ensemble de facteurs matériels et psychologiques, les atteintes aux conditions

de sécurité ou d'intégrité structurelle des navires ne pouvant de ce fait pas être mises en évidence.

Pour les navires à double coque les conditions d'inspection entre la coque extérieure et la coque intérieure sont plus difficiles, ce qui aggrave davantage encore les facteurs empêchant une bonne exécution de l'inspection du navire.

Pour un tirant d'eau constant défini dans la phase de projet, la mise en œuvre d'une coque double élève le centre de gravité et réduit ainsi la réserve de stabilité du navire par rapport à un navire à coque simple. D'autre part l'effet de surface libre sur la charge liquide et les réservoirs de ballast, pendant les opérations portuaires, risque d'entraîner une perte de stabilité et une élévation du pont du navire, en particulier s'il n'existe pas une cloison longitudinale de séparation des réservoirs de chargement ou de ballast du navire.

La double coque est plus susceptible de générer de petits défauts liés aux tensions résiduelles résultant de la construction, de la fatigue, des défauts de fabrication, ou de la corrosion résultant d'un manque d'application de protection anticorrosion dans l'espacement intérieur de la double coque.

L'existence de tuyauteries de circulation de la charge liquide, à l'intérieur de la double coque, implique un contrôle soigné et l'application répétée de peinture anticorrosion pour éviter tout risque de perforation et de fuite de produits chimiques ou de pétrole dans l'eau de ballast des réservoirs à double coque. Cela pourrait occasionner une pollution de l'eau de ballast et entraînerait une pollution de l'eau de mer à l'occasion d'un déballastage. Un tel évènement serait d'autant plus grave en zone portuaire.

En raison de leur conception et disposition, les réservoirs à double coque facilitent l'accumulation de sédiments susceptible de réduire la stabilité lorsque la répartition des dépôts se produit de manière très différente entre les réservoirs latéraux opposés. La détection de l'accumulation de sédiments n'est possible que dans le cadre d'inspections de routine, difficiles à réaliser, comme cela a déjà été indiqué. Ce phénomène n'aura cependant pas de répercussions si les navires disposent de systèmes de traitement de l'eau de ballast incluant un hydrocyclone de séparation de solides.

Dans le cas de collision ou d'échouage d'un navire à double coque, il sera plus difficile de le réparer et de le remettre à flot qu'un navire à simple coque.

En ce qui concerne la consommation d'énergie nécessaire à la propulsion et les émissions de gaz qui en résultent, les navires à double coque ont des consommations supérieures, sans oublier des coûts de développement et d'investissement plus élevés.

L'exigence de la double coque pourrait être évitée grâce à des constructions de meilleure qualité, le respect de la sécurité, une formation adaptée, moins de renouvellement des équipages et si les sociétés de classification, les assureurs et les autorités chargées du contrôle portuaire assumaient pleinement leurs responsabilités.

*Source : ISQ Lisbonne*

#### ⇒ **Qualification et formation du personnel :**

La plupart des accidents maritimes sont causés par des erreurs humaines. C'est pourquoi la formation des hommes et l'amélioration des conditions de travail doivent faire partie intégrante de la politique de prévention des accidents maritimes. La Directive 2001/25/CE du Parlement européen et du Conseil (4 avril 2001), modifiée par la Directive 2003/103/CE du Parlement européen et du Conseil (17 novembre 2003), détermine les normes minimales de formation, de certification et de veille des gens de mer servant à bord des navires communautaires. Elle vise à assurer la mise en œuvre simultanée et cohérente dans tous les États membres de la Convention de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) sur les normes de formation, de certification et de veille de 1978. Lors des contrôles des navires au titre de l'État du port, la vérification de la qualification des équipages entre dans le champ de compétences des inspecteurs. Toutefois, les informations recueillies localement tendent à montrer que les inspections restent avant tout techniques.

A cet égard le CESR de Poitou-Charentes considère qu'il faudrait revoir le système de recrutement des inspecteurs des Affaires Maritimes et des officiers de port adjoints en rendant plus attractives ces deux professions de façon à attirer notamment des officiers de la marine marchande qui, de par leur formation et leurs expériences professionnelles sur les navires de commerce, apparaissent les plus opérationnels. Quant au contenu de la formation, il est à repenser suivant les normes de l'OMI et de l'Union européenne.

Toujours au chapitre de la qualification, les représentants du CESR de Bretagne relèvent que les gens de la mer français (et nord européen), membres de la Confédération européenne des syndicats, sont inquiets de la transposition envisagée dans le domaine maritime de l'article 129 du Traité de Maastricht (1992). Cela se traduirait, en France par la mise en œuvre du **RIF** (Registre International Français), nouveau pavillon pour les navires impliquant, entre autres dispositions, que le capitaine et son substitut pourrait être les seuls marins français à bord. Ce processus de libéralisation déjà engagé dans les transports pourrait être élargi à l'ensemble des services connexes à travers la « Directive Bolkestein », projet très discuté actuellement. Le mécontentement engendré par le projet de RIF, en France, s'est déjà traduit par de nombreuses actions et expressions, complétées de rencontres avec le Gouvernement français. Des négociations sont en cours tandis que l'Assemblée Nationale et le Sénat ont engagé au printemps 2005 l'examen de ce projet de Loi.

Parallèlement, le **projet de Directive sur les services portuaires** de la Commission européenne a également suscité des remous dans la profession maritime européenne. Rejetée en novembre 2003 par le Parlement européen, cette Directive intégrant la notion « d'auto-assistance » a fortement mobilisé les personnels concernés. Ce projet qui introduit la concurrence à l'intérieur et entre les ports est, selon les intéressés, susceptible d'accentuer la précarité du travail par la sous-traitance et le dumping social. Ces craintes sont à mettre en parallèle avec les propos du Professeur VARELA LAFUENTE, auditionné par le groupe de travail qui soulignait le constat : « d'équipages sous les standards de formation, d'équipages non professionnels, ce qui provoque des risques supplémentaires en cas de situation critique, où le problème de la langue utilisée entre les marins est cruciale ».

#### ⇒ **Entraînement des équipes d'interventions :**

Dans ce domaine le Royaume-Uni paraît disposer d'un système beaucoup plus complet que les autres pays du RTA à partir de programmes de cours systématiquement dispensés auprès des autorités portuaires locales par les agents du *CPR Branch*, tout particulièrement en ce qui concerne la pollution par hydrocarbures.

---

## II.3. GESTION DES CRISES

---

Dans chacun des pays du RTA la gestion des crises étant, pour l'essentiel, assumée par le gouvernement central ce paragraphe est présenté par État membre.

### II.3.1. Royaume-Uni (contribution du Pays de Galles)

#### ⇒ Autorités compétentes

Plusieurs organisations jouent un rôle dans la réponse face à la pollution au Royaume-Uni. Ce sont des organisations de niveau national qui travaillent ensuite avec les pouvoirs locaux concernés :

La **MCA** coordonne l'action en cas de pollution causée par la navigation maritime.

Les **ports, installations pétrolières et offshore** ont une responsabilité statutaire pour les opérations de nettoyage dans leurs juridictions, au niveau 2 pour les ports et au niveau 3 pour les installations offshore (voir ci-dessous pour une explication sur les niveaux).

Le **régulateur chargé de l'environnement** est responsable de la coordination des interventions face à la pollution causée par des sources à terre.

Les **collectivités locales** – *Environment and Heritage Service* (Service de l'Environnement et du Patrimoine) en Irlande du Nord – ont accepté une responsabilité non statutaire pour le nettoyage des côtes.

Les plans d'intervention des différentes organisations impliquées, qu'il s'agisse du niveau national, régional ou local, doivent être compatibles pour être associés si cela s'avère opportun.

L'un des principaux éléments venus compléter récemment ce dispositif de commandement et de contrôle est la nouvelle *Salvage Control Unit* (Unité de surveillance des sauvetages). Cette unité est sous la direction du **SOSREP** qui supervise, contrôle et si nécessaire intervient lors des opérations de sauvetage, s'il existe un risque significatif de pollution. Le **SOSREP** travaille avec une très petite équipe de conseillers. Son objectif est d'encourager les contrats de sauvetage et elle requiert de la part du sauveteur l'établissement d'un plan de sauvetage soumis à son agrément avant qu'une action puisse être engagée. Le **SOSREP** intervient directement si l'action de sauvetage ne s'inscrit pas dans l'intérêt public, et l'absence de réaction du **SOSREP** implique son accord tacite.

L'équipe *Counter Pollution and Response* (CPR) (Lutte contre la pollution) gère d'importants stocks de matériels répartis dans divers lieux stratégiques sur l'ensemble du Royaume-Uni comme indiqué ci-dessous :

<b>Matériel</b>	<b>Localisation</b>
Matériels de lutte anti-pollution marine – incluant les matériels de sauvetage et de réponse chimique	Milford Haven
Équipements de nettoyage des côtes	Southampton et Inverness
Barrages	Southampton, Inverness, Oban, Llanelli, Truro, Ely, Darlington et Belfast
Dispersant	11 lieux répartis au Royaume-Uni .

Cet organisme dispose également de moyens de surveillance aérienne et d'épandage de dispersant. Des missions de surveillance aérienne sont régulièrement effectuées dans la zone de lutte contre la pollution au Royaume-Uni et, en cas d'incident notifiés, des aéronefs sont déployés afin d'évaluer le volume et l'étendue des rejets et d'identifier les navires contrevenant aux lois nationales ou internationales.

La MCA possède quatre remorqueurs en alerte pendant toute l'année. L'étude de risques réalisée en 2001 dans le cadre d'un rapport sur les dispositions à prendre en matière de remorquage d'urgence a identifié un besoin pour ce type de bateau dans les îles du Nord, les Minches, les accès sud-ouest et le Pas-de-Calais (géré et financé conjointement avec les autorités françaises). Ces bâtiments sont en alerte 24 heures sur 24, 365 jours par an afin de pouvoir faire face aux incidents de navigation se produisant dans leur zone.

#### ⇒ **Système d'assistance mis en place en cas de naufrage ou de dégazage sauvage**

En cas d'incident, le dispositif mis en place au Royaume-Uni est le suivant :

L'information initiale relative à l'incident est en général transmise à l'une des 18 stations de la Garde-côte Royale (HMCG) du Royaume-Uni à partir de différentes sources, telles que le bateau en difficulté, des navires passant à proximité, des témoins ou la population. Si nécessaire, la Garde-côte Royale lance les opérations de recherche et de sauvetage et sa mission est prioritaire par rapport à toute autre forme d'action. Elle informe également le CPSO compétent s'il existe une pollution ou une menace de pollution, par exemple en raison d'un navire dérivant, échoué, etc. Le CPSO décide ensuite des mesures à entreprendre, active le niveau d'intervention requis et alerte les personnels correspondants du CPR. En cas d'incident majeur, la MCA peut mobiliser la *Marine Emergency Information Room* (MEIR) (Cellule maritime d'urgence et d'information) avant d'envoyer du personnel et des matériels sur place. Trois principaux centres de contrôle peuvent être mis en place :

*La Salvage Control Unit* (SCU) (Unité de contrôle du sauvetage) – Sous la direction du Représentant du Secrétaire d'État pour le sauvetage et l'intervention en mer (SOSREP) qui supervise et doit approuver toutes les opérations de sauvetage en mer et peut intervenir en cas de besoin.

*Le Marine Response Centre* (MRC) (Centre des opérations maritimes) – Sous la direction de la MCA, chargé de la coordination de l'ensemble des opérations de lutte anti-pollution en mer et de nettoyage.

*Le Shoreline Response Centre* (SRC) (Centre des opérations côtières) – Sous la direction des autorités locales, avec le soutien technique de la MCA. Ce centre coordonne les opérations de nettoyage des côtes.

Grâce à sa souplesse, le Plan d'intervention national (NCP) ne requiert pas la mobilisation de l'ensemble de ces cellules pour chaque incident. L'intervention sera dictée par le type et l'importance de l'incident.

Un Groupe Environnement peut également être mis en place aussitôt après l'incident s'il existe la probabilité d'une menace réelle pour la mer et le littoral. Ce groupe est chargé de conseiller les trois unités de contrôle en matière d'environnement. Il est composé de représentants des instances statutaires de protection de la nature, du régulateur pour l'environnement, et des services gouvernementaux chargés de la pêche.

Au Royaume-Uni, les pollutions sont caractérisées selon le système des niveaux (*tiers*) adopté au plan international :

**Niveau 1** : Pollution de faible ampleur faisant appel à des ressources locales pour toutes les opérations de nettoyage

**Niveau 2** : Pollution d'ampleur moyenne, nécessitant la mise en place de ressources et d'une assistance au niveau régional.

**Niveau 3** : Pollution de grande ampleur, nécessitant la mise en place de ressources et d'une assistance au niveau national.. Dans ce cas, le Plan national d'intervention est activé.

L'équipe de lutte contre la pollution (CPR) de la MCA gère un ensemble d'accords-cadres avec des experts techniques afin d'apporter un soutien à la MCA lors d'incidents. Des logiciels sont utilisés pour modéliser la trajectoire et l'évolution des nappes de pétrole et de produits dangereux. Ces informations aident à la prise de décisions au niveau de la MCA, afin de déterminer la réponse la plus appropriée aux divers types de menaces susceptibles de toucher les intérêts du Royaume-Uni. La MCA est également en mesure de faire face aux risques chimiques grâce au *Chemical Hazards Advisory Group* (Groupe de conseil pour les risques chimiques) et au *Hazardous & Noxious Substance (HNS) Response Team* (Équipe de lutte contre les substances nocives et dangereuses) composée de marins spécialement formés.

### **II.3.2. France (contribution des CESR de Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine)**

#### **⇒ Autorités compétentes**

- **État : sur information des CROSS** (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage), le Préfet maritime de l'Atlantique a autorité pour mettre en place les moyens de lutte contre la pollution et mobiliser certains organismes (tel le CEDRE). S'agissant de la prévention des pollutions, il peut prendre un certain nombre de mesures réglementaires et opérationnelles (surveillance du trafic, déploiement de remorqueurs d'alerte, intervention d'office). En cas de pollution déclarée, c'est lui qui dirige les opérations de lutte contre la pollution dans le cadre du plan POLMAR-MER.
- **Régions, Collectivités locales** : elles sont responsables de la propreté du littoral, mais se retrouvent parfois un peu exclues du processus (POLMAR-TERRE) en cas de pollution. La coordination avec les services de l'État apparaît nécessaire pour une meilleure information. Elles ont souvent à gérer l'afflux de bénévoles.
- **Acteurs socio-professionnels** : à côté des officiers de ports, pilotes, personnel portuaire et des remorqueurs de haute-mer, les professionnels de la mer peuvent intervenir sur réquisition du Préfet maritime. C'est ce qui s'est passé par exemple avec les pêcheurs de Saint-Gilles en Vendée, du bassin d'Arcachon en Gironde ou au Pays-Basque pour le ramassage du pétrole en mer.



### ⇒ Dispositifs mis en place lors des naufrages ou lors des dégazages illicites

- **Le Plan Polmar-mer** : le Préfet maritime déclenche le plan Polmar-Mer en cas de pollution du milieu marin. Ce plan offre des moyens juridiques et financiers. Il permet ainsi la mobilisation de moyens non spécialisés des administrations et l'affrètement ou la réquisition de moyens privés. Ces matériels sont, par exemple, des barrages flottants, des pompes...
- **Le Plan Polmar-terre** : ce dispositif est confié aux Préfets de départements. Il existe un plan Polmar-terre par département. Les moyens matériels mis à la disposition des Préfets relèvent principalement du ministère de l'équipement – Secrétariat État aux transports et à la mer.
- **Le remorqueur "Abeille"** : la Marine nationale affrète à Brest ce remorqueur de forte puissance capable d'intervenir rapidement au profit de navires en difficulté sur décision du Préfet maritime. Ce remorqueur est en cours de remplacement.
- **La mise en demeure du Préfet maritime** : dans le cadre de la lutte contre les pollutions ou menaces de pollutions accidentelles en mer, l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976 confère au Préfet maritime le pouvoir de mettre en demeure l'armateur ou le propriétaire du navire de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin au danger dans un délai qu'il détermine. Passé ce délai, ou même d'office en cas d'urgence, l'État fait exécuter les mesures imposées par la situation (cf site de la Préfecture maritime de l'atlantique).
- **Le BISCAYE PLAN** : une coopération franco-espagnole.  
Une structure de coordination franco-espagnole facilite l'échange d'informations et retient les enseignements des événements de mer. Le *BISCAYE PLAN*, accord technique de coopération franco-espagnol, en matière de sauvetage et de lutte anti-pollution, signé à Bayonne le 25 novembre 1999 par le vice-amiral NAQUET-RADIGUET, alors Préfet maritime de l'Atlantique, et M. FERNANDO CASAS, Président de la société de sauvetage maritime espagnol (SASEMAR), a pour but de faciliter la mise en œuvre des moyens appartenant aux deux structures nationales.

L'accord définit :

- une autorité désignée à l'avance, chargée de coordonner l'action conjointe ;
- les principes et les procédures de coopération dans les opérations de sauvetage maritime et de lutte contre les pollutions de toute nature.

Le *BISCAYE PLAN* permet l'échange systématique d'informations, l'organisation annuelle d'exercices communs et l'unicité de direction opérationnelle en cas d'accidents ou de fortune de mer.

### II.3.3. Espagne (contribution des CES de Galice, des Canaries et du Pays Basque)

Le cadre général pour les « catastrophes extraordinaires » est contenu dans la loi 2/85 sur la protection civile.

Dans le domaine spécifiquement maritime la compétence appartient d'abord à l'administration de l'État sous l'égide du Ministère des transports.

Ce dernier dispose :

- de la Direction générale de la marine marchande qui bénéficie elle-même des services de la SASEMAR ;

- des ports de l'État et Autorités portuaires afférentes.

Intervient aussi la Direction générale de la Protection civile du Ministère de l'intérieur et la Marine Royale.

A l'échelle régionale, les Administrations autonomiques disposent de services correspondant, tels aux Canaries : la Direction générale de la Sécurité et des Secours et le Centre de Coordination des Secours et de la Sécurité (CECOES).

Enfin, au niveau local interviennent les *Diputaciones forales* et Municipalités (*Ayuntamientos*).

Les CES espagnols du RTA considèrent qu'il serait nécessaire qu'il existe un organigramme précisant la chaîne des prises de décisions et des informations afférentes pour éviter les dysfonctionnements face aux catastrophes. A cette fin, un plan général d'intervention devrait être conçu pour répondre, de façon coordonnée, aux différents types d'événements.

Une étude de cas détaillée et complète est fourni par le CES basque dans l'encadré ci-après

### **La Communauté autonome basque face à la catastrophe du *Prestige***

Dès le moment du naufrage du *Prestige* le 19 novembre 2002, la catastrophe qui se produit immédiatement sur les côtes de Galice, l'inquiétude et l'incertitude face à l'ampleur du désastre et ses réelles répercussions, et la crainte d'une possible arrivée du pétrole dans le Golfe de Gascogne, ont conduit les autorités basques à mettre en place un dispositif de surveillance et de prise de décision en fonction de l'évolution des événements. Une Commission Mixte rattachée à la Vice-présidence, composée de représentants de l'Environnement, de l'Agriculture et de la Pêche, des Transports et des Travaux Publics, de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme, de la Santé et de l'Intérieur, a donc été créée le 26 novembre 2002, avec pour objectif :

- surveiller l'évolution de la situation,
- prévenir les événements et leurs conséquences possibles,
- gérer l'information correspondante,
- coordonner les actions éventuelles que l'administration de la Communauté autonome serait susceptible de devoir mettre en œuvre.

Le dispositif mis en place par le Gouvernement basque acquiert un caractère interinstitutionnel en intégrant des représentants de la Présidence et de l'Environnement des deux *Diputaciones Forales* concernées, de Guipuzcoa et de la Biscaye, lorsque des premiers signes de pollution commencent à apparaître sur le littoral basque au cours de la première semaine du mois de décembre. Une nouvelle phase de travail se met alors en place, caractérisée par des actions de surveillance et d'intervention face au risque maintenant réel de la présence de fioul sur les côtes basques.

Dès le début, des contacts et des flux d'information formelle ont été établis avec l'administration générale de l'État, avec les administrations des Communautés autonomes touchées ou potentiellement affectées ainsi qu'avec d'autres organismes. Des informations ont été recueillies et transmises auprès des organismes les plus compétents en la matière, comme le CEDRE, pour être en mesure d'anticiper et de prendre les décisions les plus adéquates.

Les canaux de communication avec les autres communautés du littoral cantabrique étaient permanents, en particulier avec les Asturies, afin de localiser les bouées dérivantes permettant d'effectuer un suivi en temps réel de la trajectoire prévisible des nappes de

pétrole à partir du moment où leur présence avait été constatée dans le Golfe de Gascogne. Des rapports de suivi permanent de l'évolution de la marée noire ont été réalisés.

**Les critères fondamentaux, au nombre de quatre, qui ont présidé aux travaux et actions de la Commission Interinstitutionnelle et de l'ensemble du dispositif afférent furent les suivants :**

- Agir comme si la Communauté Autonome ne devait compter que sur elle-même face à la menace concernant le littoral et la côte basque, en mobilisant les moyens humains et matériels pouvant être engagés et mis à disposition par les administrations basques. Étant donné la dimension de la tragédie touchant la Galice, et la concentration sur cette zone de moyens étatiques et internationaux, il aurait été illogique d'attendre une intervention de l'État ou le déplacement des équipes et des moyens matériels pour faire face à l'arrivée de la marée noire sur la côte cantabrique.
- Ne pas gérer la crise dans un schéma de répartition des compétences entre l'État et la Communauté Autonome, mais en prenant ses propres responsabilités en agissant directement sur le littoral comme si elle disposait de l'autorité en la matière. A l'inverse, une approche du type « Je ne suis pas compétent, c'est à l'État d'agir » aurait entraîné un envahissement de la côte par le pétrole.
- Bloquer la plus grande partie possible du pétrole en mer, sachant que l'impact écologique et socio-économique d'une pollution à terre serait beaucoup plus important, comme le conseillait l'expérience acquise lors de catastrophes précédentes.
- Fournir à la société basque une information véridique, transparente, la plus large possible, sur l'évolution de la situation. Ne jamais dissimuler les dangers, risques et menaces possibles, ne pas minimiser non plus le problème et envisager toujours le pire scénario possible. Les prévisions les plus pessimistes quant à l'arrivée des rejets polluants, tant sur le littoral cantabrique que sur la côte basque, ont été largement dépassées dans la réalité à partir de la première semaine de février 2003.

Dès l'arrivée des premiers rejets, le 2 janvier 2003, **le Plan territorial d'intervention anti-pollution marine de la Communauté Autonome** a été activé. Il prévoit la mise en place de deux postes de commandement opérationnel de structure très similaire, un pour les opérations à terre et l'autre pour les opérations en mer.

**Dispositif Opérationnel Terre**

Dirigé par le Département de l'Intérieur, ce dispositif était principalement chargé du nettoyage des plages, des criques et des rochers ainsi que de la coordination des autorités locales. Un Plan d'action face à la pollution a été mis en œuvre, suivant lequel le nettoyage a été effectué dans un effort dosé, en évitant les concentrations de ressources humaines et matérielles et les actions désorganisées.

Quatre niveaux d'action ont été définis en fonction de la quantité de pétrole devant être retirée. Au cours de la crise l'ensemble des effectifs des structures de nettoyage professionnel, des services de nettoyage courant des plages des *Diputaciones Forales*, des services de nettoyage des municipalités concernées et des services spécialisés de nettoyage forestier locaux et municipaux furent mobilisés, sans en arriver à l'utilisation de bénévoles pour laquelle cependant les mesures et les équipements nécessaires avaient été organisés.

Un plan de récupération, transport, traitement et stockage du pétrole déposé sur les côtes avait également été élaboré.

Le Département de la Santé et de la Consommation a réalisé des analyses afin de contrôler et de garantir la qualité des aliments commercialisés, ainsi que des échantillonnages et des criblages de sable à différentes profondeurs ; il a également effectué une évaluation du risque d'exposition aux Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP), figurant sur les listes

des composés les plus toxiques, établies par l'ONU et l'OMS, ainsi qu'une étude épidémiologique sur les personnes exposées à ces substances.

Les mesures nécessaires relatives à l'interdiction de la pêche et des activités liées aux fruits de mer, de la baignade et de l'accès aux plages ont également été prises.

#### Dispositif Opérationnel en Mer

Au sein de ce dispositif, dirigé par le Département des Transports et des Travaux Publics, il convient de mettre particulièrement l'accent sur les moyens et actions destinés à la surveillance, à la mise en place de barrages anti-pollution et surtout à l'organisation du dispositif de récupération du pétrole par les bateaux de pêche.

Bien que la haute mer, le domaine côtier ou le secours maritime ne fassent pas partie de ses compétences, étant confronté de manière immédiate au problème de cette immense nappe de pétrole à la dérive, baptisée « Minorque » en raison de la similitude de sa forme et de ses dimensions, le gouvernement basque s'est employé à y faire face, en développant la coordination et la solidarité, en agissant partout où cela s'avérait nécessaire, en Cantabrie, aux Asturies ou dans les eaux françaises.

Une structure opérationnelle de surveillance et de repérage en mer a été mise en place avec les hélicoptères de la Ertzaintza (police basque autonome), les navires de surveillance et d'inspection de la pêche, un bâtiment de l'unité maritime de la Ertzaintza et trois remorqueurs chargés du repérage, de l'identification et du balisage à l'aide de bouées dérivantes permettant un suivi en temps réel du déplacement de la nappe, tant dans les eaux basques que dans celles de la mer Cantabrie ou des Asturies. On a procédé par ailleurs à la collecte, à l'installation et à la mise en œuvre des barrages de protection dans les zones écologiquement sensibles, compte tenu du fait que le fuel en émulsion dans l'eau n'est pas visible à la surface et peut donc se déplacer sans être détecté.

Mais l'effort majeur et le plus porteur réalisé dans le cadre du dispositif Mer a été la mobilisation de la flotte de pêche, avec la collaboration des confréries de marins pêcheurs, afin de procéder à une récupération directe du pétrole permettant de limiter le problème à la zone marine. Sous le commandement du Gouvernement basque, un grand nombre de bateaux de pêche côtière, non seulement de la Communauté autonome basque, mais également de la Cantabrie, équipés de matériels et de dispositifs expérimentés pour la circonstance, optimisés et améliorés sur place par l'Institut Technologique de la Pêche et de l'Alimentation AZTI afin de permettre la récupération des nappes de pétrole flottantes, a travaillé de manière permanente, dans la mesure où les conditions de navigation le permettaient. Cette « pêche au fioul » s'est avérée la méthode la plus efficace et la plus judicieuse pour éliminer le pétrole en émulsion dans l'eau. Pour la récupération dans les criques et les petits estuaires, où le faible tirant d'eau ne permettait pas de faire intervenir les bateaux de pêche, il a été fait appel à la participation de la Fédération des Embarcations Nautiques de Sport.

La phase cruciale de la crise a débuté à la fin du mois de janvier où, face aux informations inquiétantes relatives à l'avancée de la nappe principale, il a été décidé d'organiser et de mettre en œuvre la sortie de la flotte de pêche basque avec plus de deux cents bateaux afin de récupérer le pétrole en mer. En prévision d'arrivages importants de fuel sur le rivage, le traitement du pétrole déchargé dans les ports a été structuré. Le pire des scénarios envisagés s'est réalisé les 5, 6 et 7 février, même s'il convient de noter que les résultats positifs ont été supérieurs aux attentes grâce à l'efficacité des mesures prises pour lutter contre la pollution. En 16 jours, les chalutiers ont récupéré 17 110 tonnes de déchets, avec des journées où les prises ont atteint plus de 2 000 tonnes, pour un total de déchets récupérés de 21 000 tonnes.

Le dispositif en mer a joué un rôle-clé. Si on considère le rapport entre les quantités de pétrole échouées sur le rivage et les quantités de déchets à évacuer des plages, qui était de 1 à

3 en Galice et pouvait atteindre de 1 à 10 sur le littoral de la CAPV (Communauté Autonome du Pays Basque) en raison de la fragmentation plus importante de la nappe liée à l'éloignement du lieu d'émission. Cela signifie que, dans l'hypothèse où les 21 000 tonnes de fuel émulsionné récupérées en mer par les chalutiers, auxquelles il convient d'ajouter les 40 tonnes des bateaux de plaisance, s'étaient échouées, cela aurait représenté entre 63 000 et 210 000 tonnes de déchets sur les côtes. Ce sont des chiffres impressionnants si on les compare aux 3 047 tonnes qui ont été recueillies par l'ensemble des services de nettoyage à terre (selon des données d'avril 2004). Si le dispositif en mer n'avait pas été mis en œuvre, la pollution sur la terre ferme aurait été sans commune mesure avec celle qui s'est réellement produite, et on aurait dû parler alors d'une catastrophe d'une ampleur similaire à celle qui a touché la Galice en novembre et décembre.

Cette action préventive fondamentale réalisée par les pêcheurs, exprimée en données concrètes, implique que 75 % du pétrole ayant pénétré dans le Golfe de Gascogne a pu être retiré, ce qui a permis aux côtes d'Euskadi d'être sensiblement moins touchées entre la Galice et la France, malgré la trajectoire défavorable des vents et des courants qui poussaient la grande marée noire dans leur direction. Ainsi les chiffres concernant les quantités de résidus ramassés sur le littoral sont de 3 047 tonnes dans la CAPV (chiffres d'avril 2004), 4 368 tonnes dans les Asturies, 8 551 tonnes en Cantabrie, 14 118 tonnes en France, et 55 535 tonnes en Galice (derniers chiffres du mois de mai 2003). Selon les données calculées par AZTI en date du 19 mai 2003, le ratio fioul récupéré en mer sur tonne de résidus ramassé à terre, dans notre Communauté Autonome, est de 9,21, soit des valeurs très largement supérieures aux chiffres enregistrés dans les autres régions touchées, 0,6 en Cantabrie, 0,46 en Galice, 0,18 en France et 0,17 dans les Asturies.

Sur le total du pétrole du *Prestige* récupéré en mer, 63% a été récupéré par les bateaux de pêche et 37% par les navires anti-pollution. Les bateaux équipés de systèmes d'aspiration ont montré une efficacité limitée face au fioul en émulsion dans l'eau. Les chiffres parlent d'eux-mêmes lorsqu'on met en parallèle l'efficacité des meilleurs navires européens, préparés pour ce genre de tâches, et ce que la flotte de pêche est parvenue à réaliser en utilisant des dispositifs artisanaux.

En ce qui concerne les mécanismes de coopération et de coordination logistique, ils ont bien fonctionné, et il en va de même pour les échanges d'information entre les différents acteurs dans tous les domaines. Un déficit en matière d'informations communiquées par l'administration centrale a pu être constaté, relatif au manque de données sur les quantités de pétrole impliquées dans le naufrage, celles qui étaient susceptibles d'entrer dans le Golfe de Gascogne et celles qui pouvaient déjà s'y trouver. L'absence de telles données d'une importance cruciale dans le choix des approches adéquates pour face à la crise dans toute son ampleur a constitué un handicap certain, dans la mesure où cette absence rendait difficile l'appréhension de l'envergure réelle des problèmes à résoudre, l'évaluation des moyens et le degré de confiance des actions à entreprendre.

Par rapport aux 20 000 à 25 000 tonnes annoncées initialement, les calculs réels, qui furent ensuite reconnus par les autorités de l'État espagnol, sont parvenus à un total de 40 000 à 50 000 tonnes, chiffres correspondant aux résultats des observations et chiffres spectaculaires enregistrés par les autorités basques et relatifs aux quantités récupérées en mer. Si la Commission Interinstitutionnelle n'avait pas travaillé sur la base du scénario le plus pessimiste, les dispositifs opérationnels Terre et Mer mis en œuvre n'auraient probablement pas été à la mesure de l'ampleur du problème.

Le montant définitif des coûts supportés par les administrations basques jusqu'au 31 décembre 2003 s'élevait à 51 494 409 €. Il conviendra d'ajouter à cette somme les coûts résultant d'opérations de nettoyage ultérieures et ceux afférents aux actions légales en demande d'indemnisation des dommages liés à la pollution, ainsi qu'une somme de 3,7

millions d'euros qui représente, pour l'exercice 2004 et 2005, le budget relatif à l'étude stratégique d'évaluation de l'impact environnemental de la marée noire sur les ressources naturelles et sur la côte basque. Les tâches exécutées par les administrations basques et relevant de la compétence de l'État n'ont toujours pas été réglées par ce dernier.

*Source : CES Basque*

#### **II.3.4. Portugal (Contributions de l'USALGARVE et d'ISQ)**

Au Portugal, il apparaît d'abord nécessaire de renforcer dans le cadre d'un Plan national de sécurité maritime et côtière, la coordination entre l'action :

- de la Marine de guerre (Ministère de la défense) et de l'Institut de Secours aux Naufragés qui intervient à ses côtés pour porter secours aux navires en détresse en mobilisant leurs moyens respectifs ;
- de l'Institut Portuaire des Transports Maritimes ;
- du Ministère de l'Environnement ;
- des autorités locales : Capitainerie des Ports, Protection Civile et Pompiers (inspecteurs régionaux du SNPBC).

Les collectivités locales et les socio-professionnels ne sont pas actuellement associés à ces dispositifs.

Des moyens supplémentaires sont à l'évidence nécessaires, difficile à chiffrer faute d'un plan d'action global au niveau national. D'après ISQ, il faudra consacrer au moins 500 M € pour l'achat de remorqueurs, l'aménagement de ports refuge, les équipements de traitement des effluants à terre, etc..., ceci sans compter les coûts de mise en œuvre du système VTS et des navires en construction pour la Marine de guerre, prévus sur les prochaines années. Les partenaires portugais considèrent qu'en raison de ces coûts élevés et de la faiblesse relative de l'économie du pays, ces investissements dans la sécurité maritime devraient bénéficier d'une subvention majoritaire de la part de l'Union européenne, la plus grande partie du trafic maritime qui traverse la ZEE du Portugal ayant pour destination ou origine des ports situés plus au nord de l'Europe.

---

## II.4. REPARATIONS ET INDEMNISATIONS

---

### ⇨ Royaume-Uni

*La Marine Accident Investigation Branch* (MAIB) (Division d'Enquête sur les Accidents Maritimes), qui fait partie du Ministère des Transports, étudie et réalise les enquêtes relatives à tous les types d'accidents maritimes se produisant à bord de bateaux britanniques ou mettant en cause ces derniers, ou d'autres bateaux dans les eaux territoriales du Royaume-Uni.

En ce qui concerne le rôle de la MAIB, l'objectif fondamental d'une enquête accident vise à en déterminer les circonstances et les causes afin d'améliorer la sécurité en mer et d'éviter d'autres accidents dans le futur. Il ne s'agit pas ici d'établir une quelconque responsabilité ou faute, à moins que ceci ne s'avère nécessaire pour répondre à l'objectif fondamental.

La responsabilité en matière d'accidents est une affaire complexe. Les événements qui suivirent l'échouement du *Sea Empress* (voir les détails dans l'encadré ci-après) ne sont toujours pas explicités 8 ans après et sont révélateurs de la nature de ces questions. La responsabilité peut être à la fois pénale et civile.

L'Agence gouvernementale de l'Environnement du Royaume-Uni a engagé une procédure pénale dans le cadre de la loi sur les ressources en eau (*Water Resources Act*) de 1991. Cette législation prévoit une notion de stricte responsabilité à partir du moment où les faits générateurs de pollution sont prouvés (la seule défense possible étant le fait d'avoir évité des pertes humaines). A la suite d'un procès où elle a plaidé coupable en reconnaissant sa responsabilité sans notion de faute, et d'un recours en appel, l'autorité portuaire de Milford Haven a été condamnée à une amende de 750 000 livres.

L'autorité portuaire de Milford Haven a fait l'objet d'un recours devant la juridiction civile, présenté conjointement par le FIPOL (Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) et Skuld, l'assureur du propriétaire du navire, réclamant le remboursement des 34 millions de livres versés au titre des demandes d'indemnisation, ainsi qu'une somme supplémentaire de 4 millions de livres destinée à couvrir les versements futurs, plus frais et intérêts. Cette procédure est toujours en cours. On notera cependant que même si le FIPOL fournit une source de financement initial des actions mises en oeuvre après une pollution, ce financement fera l'objet d'une action en recours du FIPOL envers des tiers.

Texaco, propriétaire de la cargaison de pétrole, a également entamé une action en justice en réclamant une indemnité de 16 millions de livres plus frais et intérêts en compensation de la perte de la cargaison et d'autres frais supplémentaires résultant du sinistre. Cette procédure est également encore en cours. Il convient de noter que Chevron Texaco est l'un des principaux clients du port de Milford Haven et qu'il continue à utiliser ses installations.

## ECHOUEMENT du *Sea Empress*

Le pétrolier *Sea Empress* chargé de 130 018 tonnes de *Forties* (pétrole brut léger), a heurté les récifs à l'entrée de la baie de Milford Haven à 20h 07 le 15 février 1996. Un pilote était à bord et le navire pénétrait dans le port par le chenal ouest. Même après que le moteur principal ait été arrêté, que les machines aient été mises en arrière toute et que les deux ancres aient été jetées, le bateau a continué sur son erre et est venu s'échouer à environ 5 encablures au nord-est de l'impact initial. Le temps était beau et clair avec un vent ouest nord ouest force 4/5.

Il s'agissait d'un navire équipé de cuves de ballast latérales mais non d'une double coque. Les cuves de ballast et de cargaison à tribord ont été endommagées lors du premier échouement, présentant une large brèche à l'avant et une forte gîte à tribord. Du pétrole s'échappait des réservoirs endommagés.

Le plan d'urgence de l'autorité portuaire Milford Haven et le plan d'intervention national de l'Unité de contrôle de la pollution marine (*Marine Pollution Control Unit*) furent mis en oeuvre tous deux très rapidement. En quelques heures, les responsables du *Sea Empress* acceptèrent l'offre d'un consortium de sauvetage selon les termes de l'accord de sauvetage standard de la Lloyd's "No Cure - No Pay" (LOF95).

Le *Sea Empress* fut emmené dans des eaux plus profondes où il put être ancré et maintenu en position avec l'aide des remorqueurs portuaires de Milford Haven. Ceci put être réalisé sans perte supplémentaire de la cargaison. L'intention était d'alléger le navire au plus vite pour lui permettre de pénétrer dans le port et de décharger le reste de sa cargaison. Un pétrolier adapté pour le transfert de la cargaison fut identifié et les préparatifs de l'opération commencèrent à bord du *Sea Empress*. L'annonce d'un avis de coup de vent amena la décision de tourner et de stabiliser à nouveau le navire endommagé afin qu'il soit face au vent. Cette opération fut réalisée le 17 février tandis que les préparatifs pour le transfert de la cargaison continuaient. C'est à la suite de ce changement de position que le contrôle du navire fut perdu et qu'il vint s'échouer sur Saint Ann's Head.

Les efforts déployés par les sauveteurs pendant les quatre jours qui suivirent pour reprendre le contrôle du navire demeurèrent infructueux et il s'échoua à nouveau à plusieurs reprises sur les Middle Channel Rocks et sur Saint Ann's Head. C'est seulement le 21 février qu'il put à nouveau être récupéré et renfloué avec succès. Il accosta dans le port de Haven où le reste de sa cargaison fut déchargé.

Il n'y eut pas à déplorer de mort ou de blessé grave.

Il s'est avéré que la cause de l'échouement initial était due à une erreur du pilote.

Les principaux facteurs qui empêchèrent les opérations de sauvetage de se dérouler rapidement furent, à part le mauvais temps, la puissance et la manœuvrabilité insuffisantes des remorqueurs, ainsi qu'une compréhension insuffisante des courants de marée dans cette zone.

Le premier échouement entraîna une fuite de brut d'environ 2 500 tonnes, et 69 300 tonnes supplémentaires furent perdues durant les opérations de sauvetage.



## ⇒ France

- Exemple 1 : *l'Amoco-Cadiz*  
92 communes et deux départements (Côtes d'Armor et Finistère) ont assigné pénalement la « Standard Oil » en septembre 1978. Ils ont obtenu 35 millions d'euros après 14 ans de procès (pour un coût de 15 millions d'euros). Les factures ont été remboursées et des dommages punitifs ont été infligés pour destruction du littoral. Il est néanmoins à noter que rien que pour l'État, le coût de cette pollution a été supérieur à 70 millions d'euros...
- Exemple 2 : *l'Erika*  
Les procédures d'indemnisation des victimes de *l'Erika* (source : Martin Ndende, Annuaire de droit maritime et océanique, Centre de Droit maritime et océanique, tome XXI, 2003).

## Σ International

Trois types de procédures ont été engagés par les victimes de *l'Erika* : certaines victimes se sont constituées parties civiles devant le juge pénal. D'autres ont saisi les juridictions civiles. Enfin, la majeure partie des victimes devant trouver une solution financière rapide s'est tournée vers le droit maritime international, en sollicitant le FIPOL, institué par la Convention du 18 décembre 1971 et réformé par le protocole modificatif du 27 novembre 1992.

Concernant la première procédure, une quarantaine d'associations de préservation de l'environnement, le Conseil Général de Vendée, la Région des Pays de la Loire se sont constitués partie civile devant le juge pénal. Les inconvénients de cette procédure sont que les parties civiles risquent des repréhensions en cas de non-lieu. De même, en cas d'acquiescement, la personne acquittée peut demander des dommages et intérêts (même si dans le cas de *l'Erika* cela peut paraître peu probable). Un dernier inconvénient est le fait qu'étant parties civiles dans la procédure, les victimes ne peuvent plus être entendues comme témoins alors qu'elles sont les premières concernées et informées.

Concernant la seconde procédure, aucune décision ne sera prise tant que le pénal n'aura pas rendu son verdict et en sera donc dépendante. L'objectif de cette procédure est d'obtenir une indemnisation plus importante en ne limitant pas la responsabilité à l'affréteur du navire, mais aussi aux autres opérateurs impliqués dans la catastrophe (société de classification, armateur...).

La troisième procédure est une procédure extra-judiciaire, le recours au FIPOL. 35% des demandes concernaient le secteur de la pêche et de l'aquaculture, 47% le tourisme, 16% de dommages aux biens et 2% l'indemnisation des opérations de nettoyage. Or, le FIPOL n'indemnise qu'un certain type de dommages : les dépenses liées aux opérations de nettoyage, les dommages aux biens contaminés par les hydrocarbures, l'évacuation des matières collectées, le manque à gagner pour les pêcheurs ou hôteliers mis dans l'impossibilité de travailler ou ayant subi une perte de clientèle, les préjudices environnementaux (uniquement remise en état). Sont donc exclus : l'atteinte à l'image de marque d'une région ou des communes sinistrées, le préjudice écologique pur et tous les dommages non quantifiables, ayant un caractère subjectif. Les victimes doivent faire parvenir leurs demandes dans un délai maximal de 3 ans. La procédure est rigoureuse et nécessite que les victimes aient tenu une comptabilité très précise. D'où les nombreuses difficultés rencontrées par des PME ou associations pour se faire indemniser suite à la catastrophe de *l'Erika*.

Σ National

Lors de la pollution de l'*Erika*, le gouvernement français est intervenu en se substituant au Fonds d'Indemnisation pour dédommager les victimes et avancer l'argent pour entamer la remise en état des dommages environnementaux. De même, l'État collabore avec les associations de protection de l'environnement pour le sauvetage de la faune et l'information du public.

Σ Régional

Des associations se sont constituées afin de protéger les intérêts des habitants des communes touchées par la pollution.

- Exemple 3 : Le Prestige

**L'engagement des procédures d'indemnisations internationales :**

Les victimes de la pollution du *Prestige* ont la possibilité de demander une réparation des préjudices à la fois auprès du FIPOL et en justice. Dans les deux cas, les dossiers sont complexes à monter et les victimes qui se sont organisées collectivement ont de meilleures chances d'obtenir réparation.

**FIPOL :**

La procédure engagée auprès du FIPOL a l'avantage d'être plus rapide, mais le montant des remboursements est plafonné et tous les dommages ne sont pas recevables : en particulier, la convention actuelle qui lie les Etats au FIPOL n'inclut pas les dommages aux écosystèmes touchés par la pollution. Par ailleurs, les pertes financières et les dépenses liées à la pollution ne sont recevables que sur présentation d'une longue série de justificatifs, parfois difficiles à réunir.

L'enveloppe globale, forfaitaire, a été fixée pour le *Prestige* à 171.5 millions d'euros, participation de l'assureur du propriétaire du navire comprise. Le taux de remboursement, compte tenu du nombre de dossiers déposés, est encore à ce jour fixé à 15% (il est toujours susceptible de varier selon le nombre et le montant des demandes qui seront finalement déposées au plus tard à la fin de l'année 2005).

A la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2004, l'Espagne avait déjà déposé 516 demandes d'indemnisation pour un montant total de 671 millions d'euros et la France 226 demandes pour 81.3 millions d'euros. Parmi les victimes françaises, les secteurs de la pêche et de l'ostréiculture (137 dossiers) se sont fortement mobilisés à la différence de celui du tourisme (49 dossiers).

**Justice :**

Dans le cas du *Prestige*, deux instructions sont menées en parallèle en France (Brest) et en Espagne (Corcubion). Les victimes peuvent se porter partie civile dans les procédures engagées par ces deux parquets, mais le recours en justice reste un parcours long, coûteux et à l'issue aléatoire.

**Les aides**

Les fonds européens n'ont pas pu être mobilisés au début de la crise, mais ont ensuite contribué au financement d'opérations de sortie de crise et de retour

d'expériences (IFOP, FEDER Interreg IIIB « Espace Atlantique » pour 13 millions d'euros et FEDER INTERREG IIIB « Sud-Ouest Européen »).

Les aides de l'État ont pris plusieurs formes :

Le fonds POLMAR est essentiellement destiné au financement des opérations de nettoyage et de dépollution. Les pêcheurs et les ostréiculteurs associés au plan POLMAR qui ont participé à ces opérations ont pu bénéficier d'indemnités de réquisitions pour les aider à faire face aux conséquences économiques de la pollution.

Parallèlement, les professionnels ont obtenu au cas par cas une diminution ou un report de charges, et des mesures d'aides spécifiques ont été prises en partenariat avec les collectivités locales.

Enfin, l'État français, qui a déposé une demande d'indemnisation auprès du FIPOL pour les opérations de nettoyage qu'il a engagées dans le cadre de POLMAR, a annoncé qu'il reverserait ensuite aux victimes la totalité des indemnités qu'il recevrait de ce fonds. L'État espagnol a adopté une position différente en indemnisant les victimes avant même de déposer une demande de remboursement au FIPOL.

#### **Chiffres au 17/11/2004**

France :	328 dossiers de particuliers	22,5 M€
	1 dossier de l'État	<u>67,5 M€</u>
		90 M€
Espagne :	635 dossiers de particuliers	162 M€
	4 dossiers de l'État	<u>634 M€</u>
		796 M€
Portugal :	1 dossier de l'État	3,3 M€
	TOTAL	889 M€

Les aides des collectivités locales :

Le Conseil régional d'Aquitaine et les trois Conseils Généraux du littoral ont adopté des plans d'urgence pour lutter à court terme contre la pollution, en contribuant au nettoyage, et à moyen et long terme, en accordant des aides aux professionnels touchés et en contribuant aux campagnes de communication visant à restaurer l'image de leurs activités (qualité des produits de la mer, conditions d'accueil touristique...).

Plus ponctuellement, un fort élan de solidarité s'est manifesté et a conduit diverses structures, privées ou publiques, à proposer des aides financières ou matérielles aux victimes de la pollution.

#### **⇒ Espagne**

##### **- Nettoyage de la pollution**

Après le naufrage du *Prestige* priorité a été donnée en Galice au nettoyage des rochers car les dépôts accumulés se détachent progressivement pour aller souiller des zones déjà traitées. Au nettoyage manuel en première phase vient s'ajouter le lavage à l'eau de mer sous pression. L'utilisation d'eau à haute température est sans doute nécessaire pour des raisons en fin de compte esthétiques sur les installations

portuaires et promenades (*paseos*) maritimes, mais est susceptible de provoquer de graves dommages sur les organismes (coquillages, etc.) qui adhèrent aux côtes rocheuses.

- **Indemnisations**

Le système actuel de responsabilité limitée ne permet pas de satisfaire les demandes d'indemnisation présentées, avec l'exclusion qui plus est des « dommages écologiques ». S'agissant des derniers sinistres enregistrés en Galice (cf. II.5. ci-après) :

- les demandes d'indemnisations pour le naufrage de l'*Aegean Sea* en 2002, ont dépassé 62 000 millions de pesetas et les indemnisations payées ont à peine atteint 3 000 millions de pesetas,
- pour le *Prestige*, les réclamations de la seule partie espagnole excèdent déjà 800 millions d'euros... alors que le plafond disponible venant des assureurs et du FIPOL est inférieur à 200 millions de \$ (au cours actuel de l'ordre de 160 millions d'euros).

- **Recours Judiciaires : exemple du Pays Basque après la catastrophe du *Prestige***

Le Gouvernement Basque, aux termes de l'accord du 4 février, a autorisé l'administration de la Communauté Autonome Basque à comparaître dans le cadre des procédures pénales et civiles déjà ouvertes ainsi que dans celui des recours administratifs qui pourraient être engagés, tant pour demander réparation pour l'ensemble des dommages de toute nature pouvant être provoqués ou susceptibles de se produire suite aux rejets du *Prestige* dans la CAV que pour établir les responsabilités s'il y avait lieu.

Les *Diputaciones forales* de Biscaye et Guipúzcoa, comme la mairie de Donostia Saint-Sébastien, administrations basques touchées également par les dommages entraînés par la marée noire du *Prestige*, ont adopté des accords similaires et ont procédé à la comparution conjointe des institutions basques touchées par la catastrophe.

En mars 2003, les institutions basques ont donc engagé un recours afin d'exercer des **actions pénales et civiles** dans le cadre de l'enquête de la première chambre d'instruction de Corcubiión (La Corogne) diligentée contre le capitaine du *Prestige*, pour délit présumé de désobéissance à l'autorité et d'action contre les ressources naturelles et l'environnement, et également contre le Directeur général de la marine marchande pour délit présumé d'action contre les ressources naturelles et l'environnement. Il s'agit ici de démarches de longue durée.

Les administrations basques sont également intervenues en tant que parties intéressées dans le **processus de sanctions administratives** initié par la Capitainerie Maritime de La Corogne à l'encontre du capitaine du *Prestige* et de son armateur, mais cette démarche est actuellement suspendue du fait de l'existence d'une action en cours au pénal.

Étant donné la lenteur des recours engagés, et la limitation de la couverture offerte par les fonds internationaux – 15 % de la totalité des demandes d'indemnisation présentées au titre des préjudices subis en relation directe avec la pollution, payables sur trois ans (FIPOL) – on a envisagé la possibilité de présenter des demandes d'indemnisation auprès d'autres responsables de la catastrophe non impliqués dans le recours pénal de Corcubiión. Après avoir fait appel à un conseil juridique aux États-Unis, il a été décidé d'engager un recours contre le *American Bureau of*

*Shipping*, société de classification susceptible d'avoir fait preuve de négligence dans l'établissement du certificat attestant du bon état du *Prestige*.

Les institutions basques concernées, le Gouvernement basque, les *Diputaciones forales* de Biscaye et Guipúzcoa et la Municipalité de Donostia-Saint Sébastien, ont engagé le 8 mai 2003 une procédure civile aux Etats-Unis en assignant devant le Tribunal Fédéral de Houston la société de classification du Prestige, ABS, en demande d'indemnisation pour préjudice subi pour « pas moins de 50 millions de dollars », sachant que, outre ce qui concernait les dommages directs et les coûts déjà occasionnés et dûment enregistrés, le tribunal avait pour mission de statuer sur la valeur totale du coût de rétablissement du statu quo économique et environnemental des zones touchées, en incluant les investissements adéquats nécessaires pour y parvenir.

Cette action judiciaire contre ABS n'exclut pas la possibilité d'autres recours à l'égard d'autres entités et n'interfère pas non plus avec la comparution et la défense des intérêts des institutions basques dans le cadre de l'enquête pénale en cours au tribunal de Corcubión.

En janvier 2004, le Tribunal Fédéral de Houston a décidé le transfert de la demande à la Cour Fédérale de New York, saisie de la demande postérieure également déposée contre la société de classification ABS par le Royaume d'Espagne en date du 16 mai, afin qu'un même tribunal puisse instruire les deux affaires et que l'on évite ainsi que des sentences divergentes, voire même contradictoires ne puissent être prononcées par deux tribunaux différents.

Le 2 avril 2004, la Cour Fédérale de New York s'est prononcée en faveur du regroupement des deux procédures dans cette même juridiction, mais elle a refusé la confusion des deux recours, telle qu'elle avait été demandée par ABS, en estimant que chaque recours comportait des éléments différenciés qui justifiaient l'existence indépendante de chacun d'entre eux. Le verdict est attendu dans le courant de l'année 2005.

Sur le plan pénal, le Gouvernement Basque a demandé au tribunal de Corcubión que soit étudiée la méthode appliquée par ABS lors de l'inspection du *Prestige* afin de déterminer si celle-ci présentait des éléments de nature pénale.

Le Gouvernement Basque est également intervenu auprès de la Commission Européenne concernant les procédures entreprises en vue de la révocation de l'homologation de la société de classification du *Prestige*, ABS, afin de déterminer si les normes appliquées par ABS correspondent ou non aux spécifications minimales auxquelles doivent satisfaire les organisations habilitées à effectuer des missions d'homologation et de certification liées à la délivrance de certificats internationaux.

Le 13 mai, le Gouvernement Basque a décidé de demander à la Direction générale de la marine marchande du Ministère du Développement de proposer à la Commission Européenne d'initier la procédure de révocation de l'homologation de ABS en tant que société de classification reconnue en Europe.

Dans ce contexte, le Gouvernement Basque a établi des conclusions et recommandations qui ont été transmises à la Commission Européenne par le biais de l'administration de l'État espagnol.

Il y est indiqué entre autres que la succursale de ABS en Espagne a été dissoute le jour même où les institutions basques ont rendu public le recours déposé au tribunal

de Houston. Il est également demandé de considérer l'ensemble du dossier relatif au dernier grave accident maritime survenu dans l'UE, le 1<sup>er</sup> janvier 2004 en Sardaigne, où le chimiquier *Panam Serena*, battant pavillon des Bahamas et certifié par ABS en août 2003 a explosé, entraînant l'incendie de 200 tonnes de benzène et la mort de deux membres d'équipage. Le dossier présente également des données et des faits relatifs à des sinistres tendant à accréditer le fait que cette société ne respecte pas ses obligations en matière d'inspection de navires, en particulier en ce qui concerne la corrosion et les défauts de structure. De nombreux navires inspectés par cette société ont dû en effet être immobilisés suite à des contrôles locaux qui ont constaté des déficiences :

- Chimiquier *Pazar*, immobilisé à Santander le 03-06-2002, avec 27 déficiences.
- Pétrolier *Genmar Alta*, immobilisé à Québec le 14-02-2002, avec 6 déficiences.
- Vracquier *Marabou*, immobilisé à Valence le 01-10-2002 avec 16 déficiences.
- Cargo général *Trio Véga* immobilisé à Santa Cruz de Tenerife le 12-12-2002, avec 24 déficiences.
- Pétrolier *Irina 2*, immobilisé à Gand le 08-02-2003, avec 23 déficiences.
- Cargo général *Zorer Kardesler*, immobilisé à Barcelone le 07-04-2003, avec 9 déficiences.
- Cargo général *Sotiria*, immobilisé à Bilbao le 15-05-2003, avec 21 déficiences.
- Vracquier *Archangelos Sea*, immobilisé à Amsterdam le 07-08-2003, avec 78 déficiences.
- Cargo général *Nécati Kavalkan*, immobilisé à Naples le 22-09-2003, avec 11 déficiences.
- Cargo général *Kirkclareli*, immobilisé à Naples le 23-12-2003, avec 10 déficiences.
- Porte-conteneurs *Canmar Endurance*, immobilisé à Fos sur mer le 17-02-2004, avec 8 déficiences.

⇒ **Le Portugal** n'a pas connu d'accidents ayant justifié un recours au FIPOL. Toutefois, en février 2003, l'organisation écologiste QUERCUS a proposé la création d'un fonds national pour disposer de montants immédiatement disponibles, afin d'engager les moyens humains et matériels nécessaires en cas de catastrophes maritimes de même nature que celle qui a impliqué le *Prestige*. Sous l'égide de l'Autorité Maritime, une équipe composée d'armateurs, de syndicats de travailleurs maritimes, de spécialistes en sécurité maritime et environnement, devrait être réunie pour proposer un cadre légal à cette fin.

---

## II.5. LES SINISTRES

---

⇒ **Royaume-Uni (Pays de Galles) : *Sea Empress* le 15 février 1996 ; cf. encadré ci-avant**

⇒ **France**

**Accidents et naufrages maritimes ayant touché les régions françaises du RTA**  
(source CEDRE)

**1967** : Le *Torrey Canyon*, pétrolier libérien, chargé de 119 000 tonnes de brut, s'échoue entre les îles Sorlingues et la côte britannique. Malgré une mobilisation de tous les moyens de lutte disponibles, plusieurs nappes de pétrole dérivent en Manche, venant toucher les côtes britanniques et françaises. Il se révélera plus tard que certains des dispersants utilisés pour la lutte étaient plus toxiques que le pétrole.

**1976** : Le 15 octobre 1976, le pétrolier est-allemand *Boehlen*, transportant 9 500 t de pétrole brut coule au large de l'Île de Sein pris dans une violente tempête. Le pétrole, réchauffé à 40-45°C pour faciliter le pompage au déchargement, s'échappe en grande partie des citernes. Le plan Polmar est déclenché. De vastes nappes de pétrole affectent le rivage de l'Île de Sein avant d'atteindre les côtes bretonnes, menaçant la faune (poissons, mollusques et crustacés) locale.

**1976** : Le 13 mars 1976, à la suite d'un fort coup de vent, *Olympic Bravery* se brise, déversant environ 1 200 t de fuel de ses soutes. Du dispersant est épandu en mer alors que les côtes ouessantines sont polluées sur 4 km. L'armée intervient et nettoie le littoral souillé avec des pelles et des seaux. A partir du 2 mai, le fuel de soute restant (400 t) est réchauffé et récupéré par pompage.

**1978** : Le 16 mars 1978, à la suite d'une avarie de barre et de négociations trop longues avec un remorqueur allemand, après deux tentatives infructueuses de remorquage, le pétrolier libérien *Amoco Cadiz* s'échoue sur les roches de Portsall, dans le Nord Finistère, chargé de 227 000 tonnes de brut. L'ensemble de la cargaison s'échappe au fur et à mesure que le navire se disloque sur les brisants, polluant 360 km de littoral entre Brest et Saint Briec.

**28 avril 1979** : le pétrolier libérien *Gino* transportant 32 000 tonnes de noir de carbone coule au large de l'Île d'Ouessant. à la suite d'une collision, par épais brouillard, avec le pétrolier norvégien Team Castor. Environ 1 000 t de pétrole, provenant d'un réservoir endommagé, sont déversées par le Team Castor. 17 navires anti-pollution vont épandre du dispersant sur la nappe de fuel.

**7 mars 1980** : le pétrolier malgache *Tanio*, chargé de 26 000 tonnes de fuel, se casse en deux par le milieu, au nord de l'île de Batz (Finistère) par une forte tempête et des creux de 7 mètres. Au moins 6 000 tonnes de fuel sont répandues à la mer.

**12 décembre 1999** : pris dans des conditions météorologiques défavorables, le pétrolier maltais *Erika*, chargé de 31 000 tonnes de fuel lourd se casse en deux à une trentaine de milles au sud de la pointe de Penmarc'h (sud Finistère).

**31 octobre 2000** : un chimiquier battant pavillon italien coule dans les eaux internationales, à la limite entre les eaux françaises, britanniques et anglo-normandes.

**12 novembre 2001** : Le porte-conteneur *Melbridge Bilbao* s'échoue à pleine vitesse (17 nœuds) sur l'Île de Molène, en plein milieu du futur parc marin d'Iroise. Néanmoins, le fond est essentiellement sableux et l'échouement intervenant à basse mer, le navire sera remorqué vers le port de commerce de Brest et dépollué.

### **Estimation des dégazages sauvages dans les régions françaises du RTA**

Données uniquement sur la façade atlantique : Entre 2000 et 2002, environ 300 pollutions par dégazage ont été signalées par des rapports de pollution de l'observation aérienne (polrep). 30 bateaux ont été identifiés et trois ont été condamnés (source CEDRE).

## **⇒ Espagne**

### **Accidents et naufrages qui ont touché la Galice (la côte Nord)**

#### **- En 1970**

- Nom du cargo : *Polycommander*
- Produit déversé : Pétrole
- Nombre de tonnes déversées dans la mer : 50 000

#### **- En 1976**

- Nom du cargo : *Urquiola*

- Produit déversé : Pétrole
- Nombre de tonnes déversées dans la mer : 101 000

**- En 1978**

- Nom du cargo : *Andros Patria*
- Produit déversé : Pétrole
- Nombre de tonnes déversées dans la mer : 47 000

**- En 1992**

- Nom du cargo : *Mar Egeo*
- Produit déversé : Pétrole
- Nombre de tonnes déversées dans la mer : 74 000

**- En 2002**

- Nom du cargo : *Prestige*
- Produit déversé : Fioul lourd
- Nombre de tonnes déversées dans la mer : 32 000

**Accidents et naufrages qui ont touché les Canaries**

- En décembre 1989, le pétrolier iranien *Khark-5*, transportant 80 000 tonnes, est parvenu à transférer une grande partie de sa cargaison sur un autre pétrolier, au nord des Canaries..
- En janvier 1990, le pétrolier espagnol *Aragón*, avec un chargement de 250 000 tonnes, est parvenu à transférer sa cargaison à la raffinerie Cepsa de Tenerife, après avoir perdu 25 000 tonnes qui entraînent une marée noire sur Madère. .

**Estimation des coûts des sinistres**

***Mar Egeo* :**

Date de l'accident : 1/12/92  
 Rejets (t) : 74.000  
 Km de côtes touchés : 100  
 Durée du processus de compensation : 9 ans  
 Nombre de plaintes : 4 600  
 Coût total estimé des dommages : nd  
 Demandes d'indemnisation : 62 396  
 Indemnisations payées : 2 952 (millions de pesetas)

**Coût total de la catastrophe du *Prestige* :**

Pêche et Fruits de mer	128,8 millions d'euros
Autres activités secteur privé	100 millions d'euros
Nettoyage des côtes	183,6 millions d'euros
Nettoyage de la mer	314, millions d'euros
Récupération du fioul existant sur un bateau	99,3 millions d'euros
Autres pertes	8,4 millions d'euros

Total 834,8 millions d'euros

**Source: FIPOL (rapport du 11 février 2004)**



⇒Portugal

Tableau récapitulatif

	Date	Zone de l'Accident	Nature du Polluant	Quantité répandue	Type de Bateau	Pavillon	Cause de l'Accident
ARAGON	29/12/1989	à 33 milles de l'Île de Madère	Brut	25 000 tonnes	Pétrolier	Espagnol	Avarie
JACOB MAERSK	29/01/1975	A l'entrée du Port de Leixões, Porto (Portugal)	Brut Charbon (Bunker C)	801 000 tonnes de Brut 4 000 tonnes Bunker C	Pétrolier	Danois	Échouement
GOLDEN DRAKE	29/01/1972	à 100 milles au Sud des Açores	Brut	31 000 tonnes	Pétrolier	Libérien	Explosion



### **III. CONCLUSION ET PROPOSITIONS**

Si les deux premières parties du Rapport ont été construites autour du triptyque : avant/pendant/après les catastrophes, c'est à dire : prévention, gestion des crises, réparations et indemnisations, les propositions du groupe de travail s'ordonnent de façon transversale à partir de quatre entrées opérationnelles :

- entrée réglementaire : le cadre juridique et son application,
- entrée humaine et sociale : de la formation, des entraînements aux conditions de travail,
- entrée économique : responsabilité, indemnisation, investissement en prévention,
- entrée culturelle et organisationnelle : de la sensibilisation à la prise en compte permanente des impératifs de la sécurité du transport maritime.

---

### III.1. L'ENTREE REGLEMENTAIRE

---

L'idée directrice est que, plutôt que « d'empiler » des réglementations supplémentaires, il convient de s'en tenir à un cadre clair, unifié, opérationnel et contrôlé. Trois niveaux, emboîtés, sont à distinguer.

#### III.1.1. Le niveau mondial

Par nature, il est fondamental et premier, compte tenu du caractère international du transport maritime. Des politiques seulement « zonales », dans les eaux territoriales des États-Unis ou de l'Union-Européenne par exemple, ne sont en effet qu'un pis-aller, repoussant les navires et les trafics à risque vers d'autres zones géographiques moins contrôlées.

⇒ A ce niveau, la seule coordination efficace passe par **un renforcement du rôle de l'OMI**, organisation dont le siège est à Londres (ce qui est plus que symbolique) et où les États-européens (à condition d'être unis) et la Commission elle-même pour l'instant seulement « observateur » sont en mesure de jouer un rôle majeur :

- d'une part en raison du poids des flottes européennes (sensiblement renforcé avec le dernier élargissement) qui atteint 30 % désormais du total mondial,
- d'autre part en raison du trafic maritime de marchandises ayant pour origine ou destination un port de l'Union-Européenne : 35 % (source AESM) actuellement.

⇒ La stratégie de base à poursuivre est de faire que l'OMI (et les autres organisations internationales de l'ONU concernées : CNUCED, OMC, OIT), à côté du principe fondateur de promotion de la liberté des mers et d'ouverture internationale du commerce maritime, apportent une attention au moins équivalente aux questions de sécurité et de protection des mers, d'autant que le manque d'harmonisation dans l'application des standards de sécurité engendre des conditions de concurrence inégales.

Même si les progrès peuvent apparaître encore très lents, l'action coordonnée des États européens a permis d'obtenir des résultats significatifs à l'exemple :

- de la reprise par les États-Unis et par l'OMI, du calendrier européen accéléré de retrait des navires anciens à simple coque,

- de la création d'une dotation complémentaire au FIPOL par intégration, à une échelle plus vaste, du projet communautaire de fonds complémentaire (COPE).

Le groupe de travail soutient la proposition présentée par de nombreux spécialistes de droit communautaire (cf I.1.1), de substituer à la représentation des États membres celle de l'Union européenne elle-même.

Ce processus pourrait avoir un effet amplificateur et accélérateur : décision acquise à la majorité qualifiée dans l'Union européenne, qui serait défendue ensuite comme proposition unique de l'Union européenne à l'OMI.

⇒ Dans l'**application concrète des réglementations de l'OMI**, ce sont les différents MOU qui fixent les procédures locales de contrôle. Le MOU de Paris –dont le périmètre dépasse déjà celui de l'Union Européenne- peut et doit servir de référence pour une généralisation des règles appliquées ici à d'autres zones géographiques où l'influence européenne reste déterminante. Trois avancées complémentaires apparaissent toutefois nécessaires :

- permettre à l'OMI, comme c'est déjà le cas avec l'OACI de vérifier directement par des audits, à son initiative, dans les pays signataires, la mise en œuvre des procédures de contrôle par les États (du pavillon et du port) en application des codes en vigueur,
- internationaliser, préciser et harmoniser les standards de sécurité ainsi que les procédures de vérification à exiger des sociétés de classification des navires, tout en renforçant la sélection de ces dernières,
- mutualiser l'usage des bases de données qui permettent de repérer les navires à risques (liste noire) mais aussi, à l'instar de ce que font les États-Unis, les navires a priori sécurisés (liste blanche).

Sur toutes ces orientations, les socio-professionnels du RTA demandent qu'une action forte et coordonnée soit donc engagée au plus tôt par les États membres de l'Union européenne en direction de l'OMI où la pondération des voix pourrait être d'ailleurs corrigée afin de diminuer l'influence des États abritant des « Pavillons de complaisance ».

S'agissant de la **façade atlantique**, les partenaires du RTA soutiennent la demande des États concernés (cf. supra point II-2-2) d'obtenir de l'OMI le classement des eaux territoriales et de la zone économique exclusive européenne en zone maritime particulièrement sensible (Z.M.S.). Ceci conforterait internationalement l'accord franco-espagnol de Malaga sur le déroutement des navires à risques en transit.

### III.1.2. Le niveau européen

⇒ Motivée par les catastrophes récurrentes qui ont frappé les côtes européennes, la **politique commune de la sécurité maritime** a connu des avancées très significatives avec les paquets Erika I et Erika II. Le vote des règlements et des directives, à la majorité qualifiée chaque fois que cela est possible, a permis cette progression. Pour aller plus loin, il conviendrait de faire entrer dans cette même procédure des questions qui –dans la rédaction et l'interprétation actuelle des traités- restent du ressort des décisions à l'unanimité.

Ainsi, en est-il de la réglementation concernant **d'éventuelles sanctions pénales** pour les responsables de pollutions caractérisées. Anticipant sur l'esprit de l'article III-271 du Traité

Constitutionnel<sup>7</sup>, la Commission, en 2004, a fait au Conseil des propositions en ce sens qui, depuis le dernier élargissement, ont été bloquées notamment par la Grèce, Chypre et Malte. On est là au cœur même du devenir de la politique de sécurité maritime européenne :

- ou bien l'entrée de ces pays, du fait de leur rôle en matière de transport maritime, est une chance historique pour l'Europe d'aller plus loin par l'exemplarité de ses approches,
- ou bien l'entrée de ces pays freine le processus, voire entraîne une régression.

C'est bien entendu là une décision éminemment politique. Les organisations socioprofessionnelles représentées dans le RTA considèrent à cet égard qu'un échéancier précis et rigoureux doit être fixé afin que les nouveaux adhérents appliquent dans leur totalité les règles communes en matière de sécurité maritime.

⇒ Pour donner un caractère plus opérationnel à la politique de sécurité maritime, l'Union Européenne a mis en place (comme en ce qui concerne le transport aérien et le transport ferroviaire) une **Agence** spécifique (AESM). Cette dernière est, pour l'instant, avant tout préoccupée par ses moyens de fonctionnements (recrutements, aménagement du siège, etc...) comme cela ressort des auditions du groupe de travail.

Au delà se pose une question d'orientation, l'AESM doit-elle :

- développer des moyens en propres : corps « de contrôle des contrôleurs » dans les ports européens, navires d'intervention pour faire face aux sinistres, services juridiques mutualisés pour mener à bien les procédures d'indemnisation, etc... dans une approche directement opérationnelle,
- ou essayer de coordonner et d'harmoniser les services afférents préexistants (ou embryonnaire) dans les États membres.

Le groupe de travail considère que la deuxième voie est sans doute, aujourd'hui, la plus réaliste, ce qui n'exclut pas d'aller un jour vers un système intégré de « garde-côtes européenne », à l'instar de ce que font avec succès les États-Unis d'Amérique, par généralisation du système déjà en vigueur au Royaume-Uni avec, le cas échéant « l'eupéanisation » des personnels chargés de l'inspection maritime.

Dans l'immédiat, l'AESM a un rôle éminent à jouer sur l'application effective, dans chaque Etat membre, de la réglementation européenne, des normes communes qui en découlent, et de rendre compte, auprès de la Commission, des difficultés d'application afférentes.

---

<sup>7</sup> Ce dernier pose en effet dans son § 2 que : « Lorsque le rapprochement des dispositions législatives et réglementaires des États membres en matière pénale s'avère indispensable pour assurer la mise en œuvre efficace d'une politique de l'Union dans un domaine ayant fait l'objet de mesures d'harmonisation, la loi-cadre européenne peut établir des règles minimales relatives à la définition des infractions pénales et des sanctions dans le domaine concerné. Elle est adoptée selon la même procédure que celle utilisée pour les mesures d'harmonisation en question ».

### III.1.3. Le niveau des États membres

Reste entière en effet la question de l'**application effective** des politiques de sécurité maritime dans chaque pays. Le groupe de travail a pu mesurer que les écarts dans l'application des réglementations sont très sensibles :

- d'une part, dans le système de transposition en droit national du droit communautaire,
- d'autre part, dans la réalité d'application des textes en vigueur, tenant tant aux moyens administratifs et humains disponibles, aux équipements nécessaires, qu'à des « pratiques locales » plus ou moins rigoureuses.

Pour aboutir à l'objectif souhaité une action est à mener :

- « par le haut », à partir des institutions européennes (la Commission au tout premier rang dans le suivi de la mise en œuvre du droit communautaire de la sécurité maritime) et des gouvernements des États membres,

mais aussi

- « par le bas », sous la pression des collectivités locales et des populations concernées, pour exiger une application continue et efficace de la réglementation en vigueur.

A cette fin, la création d'associations telles que VIGIPOL en Bretagne est apparue au groupe de travail comme une voie d'action pertinente, à laquelle les socio-professionnels du RTA sont prêts à s'associer.

Ainsi, en premières priorités, - et à la suite du CES européen<sup>8</sup> - les socio-professionnels du RTA demandent que soient respectés les engagements pris en matière :

- de fréquence, de renforcement et de ciblage des contrôles des navires par l'État du port,
- d'exigences et d'encadrement envers les sociétés de classification,
- de vérification de la qualification des gens de mer et d'agrément des certificats de compétences délivrés dans et hors de l'Union européenne,
- du suivi et de la régulation du trafic maritime (*Safeseanet*), incluant la généralisation du système d'identification automatique (AIS), la modernisation de la signalisation maritime (bouées, baliseurs, aides radio-électriques...), la généralisation d'un numéro d'appel unique pour les secours, etc...
- d'études et de sélection des lieux de refuge, plusieurs partenaires du RTA insistant en outre sur la dimension industrielle et économique associée pour ce qui relève des réparations et des capacités de traitement des cargaisons,
- de mise en commun des échanges de données en vue de renforcer l'efficacité d'une autorisation préalable pour l'accès aux eaux européennes et, corrélativement, de bannissement des navires à risques,
- d'obligation de déchargement des déchets polluants dans les ports et, en contre partie, du renforcement de la surveillance des rejets illicites en mer,

Pour faire respecter l'ensemble de ces engagements, il est indispensable de mettre en place des systèmes de recours de la part des victimes et de sanctions pour les contrevenants.

---

<sup>8</sup> cf CES européen. **La sécurité maritime**, les cahiers du CES, Bruxelles 2003.

---

## III.2. L'ENTREE HUMAINE ET SOCIALE

---

L'idée directrice est que, la grande majorité des accidents ayant une cause humaine de même que les « erreurs » encore trop souvent commises dans la gestion des crises, c'est là une entrée essentielle.

- **La formation** est à développer à tous niveaux, que cela concerne : :
  - les gens de mer,
  - les intervenants portuaires,
  - les services de secours,
  - les administrations en charge des décisions à prendre,
  - avec, dans chaque cas, un contrôle effectif des certifications et des compétences acquises.
- **L'entraînement**, la capacité d'expertise, le retour d'expérience, sont à mutualiser (cf. le rôle du CEDRE en France ou, du MCA au Royaume-Uni)
- **Les conditions de travail et leur contrôle** (par ratification et application des conventions de l'OIT) notamment vis à vis d'équipages manifestement en dessous des normes requises, est une voie essentielle sur laquelle le groupe de travail propose d'approfondir les investigations et réflexions dans le cadre d'une deuxième phase de travaux du RTA.

---

## III.3. L'ENTREE ECONOMIQUE

---

L'idée directrice est que, non seulement les victimes des sinistres (désormais « à répétition » sur la côte-atlantique !) soient intégralement dédommagées des frais engagés et pertes subies mais, plus encore, qu'en exposant les opérateurs du transport maritime à payer de fortes indemnités s'ils provoquent une pollution, ceci les incite à investir dans la sécurité des navires.

### III.3.1. Les indemnisations

⇒ D'un point de vue général, **il n'est plus acceptable que le droit du transport maritime soit le seul à maintenir le principe d'une responsabilité financièrement limitée**, héritage désuet d'une tradition qui proportionnait, en cas d'accident, la responsabilité des propriétaires de navires aux montants des investissements qu'ils avaient engagés. Comme c'est pratiquement déjà le cas aux États-Unis, et comme y tend le système du FIPOL avec l'instauration du Fonds complémentaire, la couverture des dommages subis **doit être totale** (comme en ce qui concerne les accidents terrestres ou aériens), qu'il s'agisse :

- du remboursement des frais engagés pour lutter contre le sinistre et nettoyer les zones polluées y compris en ce qui concerne la prise en charge de personnels mobilisés par des collectivités publiques
- du remboursement, également, des frais engagés pour le transfert, le stockage et l'élimination des déchets ramassés en mer et sur terre ;
- du dédommagement des pertes économiques subies par toutes les professions touchées (pêche, conchyliculture, tourisme, services portuaires...), tant à court terme dans les mois qui suivent la catastrophe qu'à plus long terme, compte tenu des effets différés (perte d'image dans le tourisme ou de consommation pour certains produits marins), avec prise en charge en conséquence des campagnes de communication visant à palier ces effets négatifs.

- du préjudice écologique, vis à vis duquel il est nécessaire de définir une méthodologie rigoureuse d'évaluations pouvant servir de fondement à la jurisprudence à appliquer ;
- du dommage « social », suivant les propositions du CEDRE, qui demande encore à être explicité et précisé, avec le cas échéant l'introduction de franchises de garanties différenciées pour les professionnels et la population, comme c'est déjà le cas face aux « catastrophes naturelles » en droit français.

Pour ce faire, le FIPOL doit disposer de fonds immédiatement disponibles et de réserves à appeler en cas de besoin, en proportionnant et modulant le prélèvement en vigueur sur les importations d'hydrocarbures, prélèvement qui reste globalement d'un taux marginal par référence au prix final des cargaisons, plus encore aujourd'hui avec la remontée des cours du pétrole.

Toutefois, cette couverture illimitée, garantie par le FIPOL, ne doit pas aboutir à exonérer de leur propre responsabilité les opérateurs du transport maritime. L'intervention du FIPOL est donc à concevoir :

- d'abord comme un système d'avances devant l'inévitable lourdeur des recours et procédures,
- plus exceptionnellement comme un recours ultime en cas de défaillance avérée face à leurs obligations de la chaîne des opérateurs, ainsi que dans les **cas** –rares- où le propriétaire du navire est dégagé de toute responsabilité (fait de guerre, cataclysme naturel...).

Comme c'est déjà le cas aux États-Unis, l'intervention du FIPOL devrait s'appliquer aussi aux hydrocarbures de soute de tous types de navires (et pas seulement des pétroliers), ce qui pourrait s'étendre, au delà des rejets consécutifs à des accidents, aux conséquences des « dégazages » sauvages.

De plus, toujours à l'exemple des États-Unis, l'OMI (ou à défaut et dans l'attente, les seuls États de l'Union européenne) doivent mettre en place un système du même ordre pour la pollution occasionnée par des produits autres que les hydrocarbures (en application de la convention HNS).

⇒ Dans la mise en œuvre concrète des procédures d'indemnisation, les socio-professionnels du RTA demandent :

- que les États concernés soient l'interface et le relais entre les victimes des pollutions, le FIPOL et les opérateurs responsables de la pollution,
- qu'une règle claire soit définie stipulant que les États ne se positionnent qu'en créanciers de second rang, c'est-à-dire ne présentent leurs créances qu'une fois les autres victimes remboursées, ce qui permettra à ces dernières de bénéficier de plus de moyens financiers,
- qu'à cet effet des experts supplémentaires soient recrutés pour accélérer le traitement des dossiers,
- que des structures relais soient mises en place (ou soutenues lorsqu'elles existent déjà) dans chaque branche professionnelle, à la fois pour mieux informer les ressortissants et mutualiser les coûts de montage des dossiers d'indemnisation,
- que priorité soit donnée aux créances dites de subsistance (c'est à dire à l'indemnisation des professionnels de la mer, du tourisme et des collectivités locales qui subissent, proportionnellement, les pertes les plus lourdes),
- qu'un système de médiation et d'appel soit mis en place pour permettre à une victime insatisfaite de son indemnisation de s'adresser à un interlocuteur qualifié avant d'aller en justice.



### III.3.2. Les responsabilités

⇒ Les recours en responsabilité, tant civile que pénale, limités aujourd'hui au seul capitaine du navire, à son propriétaire et à leurs assurances, doivent pouvoir être étendues à **l'ensemble de la chaîne des opérateurs impliqués** : exploitant, gérant, affréteur mais aussi sociétés de classification, États du pavillon et États du port qui ont délivré les certificats et effectué les contrôles exigés par la réglementation internationale.

Dans ce but, des recours contre les États du pavillon, responsables du permis de navigation (ou de son équivalent international) devraient être systématique auprès du (TIDM-ITLOS) comme le prévoit explicitement la convention de Montego Bay, procédure qui n'est, en fait, jamais engagée par « complaisance avec les pavillons de complaisance » !

⇒ De façon plus précise et opérationnelle sont nécessaires :

- de définir une co-responsabilité financière de la structure gestionnaire du pavillon et du chargeur (comme ce fut le cas avec la société Total-Fina après le naufrage de l'Erika),
- de clarifier la chaîne des responsabilités entre les différentes parties-prenantes du transport maritime de marchandises dans le cadre d'un système de responsabilité nécessairement solidaire,
- d'imposer aux armements (à l'exemple des États-Unis) de souscrire un contrat de services/moyens de lutte contre les sinistres et de désigner un interlocuteur antipollution qualifié avant toute entrée en zone économique exclusive (ou en zone à risques, quand cette dernière n'existe pas),
- d'exiger de la part des propriétaires de navire non seulement une assurance, mais aussi une assurance-caution immédiatement mobilisable, sans immobilisation excessive de capitaux pour l'assuré.

⇒ Dans le cas particulier **des dégazages illicites**, en contrepartie de l'obligation des États du port d'offrir des services adéquats, pour recueillir les déchets dans des délais raisonnables et à des coûts accessibles (grâce à une redevance principalement forfaitaire acquittée par tous les navires touchant au port, qu'ils utilisent ou non les capacités proposées...) pour les inciter à le faire, le contrôle et la sanction des rejets en mer devraient être drastiques, à l'exemple de la politique engagée par la France désormais.

Les moyens de surveillance existent (système optique de jour comme de nuit) et sont à mobiliser en attendant l'installation obligatoire de transpondeur (« mouchard ») les pompes des navires. Quand aux sanctions, actuellement peu contraignantes, elles doivent être systématiquement renforcées en allant, au delà des amendes forfaitaires (assorties dans l'attente du paiement, d'une immobilisation du navire ou du versement d'une caution), vers une mise en cause directe des commandants de navire et une véritable réparation du dommage causé en application du principe pollueur-payeur, comme dans le cas des pollutions accidentelles.

L'objectif final, dans une approche économique de la sécurité du transport maritime n'est pas, devant la prétendue « fatalité » des catastrophes, de se donner-seulement les moyens de « réparer »; mais, devant les risques financiers auxquels ils s'exposent, d'inciter l'ensemble des opérateurs à investir dans la sécurité du transport des marchandises à risques ; et en conséquence, d'amener les chargeurs à intégrer cet impératif dans leurs coûts réels d'acheminement. L'occurrence du risque zéro est impossible, mais elle peut être significativement réduite en s'en donnant les moyens.

---

## III.4. ENTREE CULTURELLE ET ORGANISATIONNELLE

---

L'idée directrice est, ici, qu'au-delà du regain d'attention pour la sécurité maritime qui suit - éphémèrement - chaque catastrophe majeure, un intérêt soutenu soit constamment apporté sur cette question d'intérêt majeur, en promouvant une véritable « culture de la sécurité ».

Plusieurs volets ont retenu l'attention des groupes de travail.

### III.4.1. Recherche, expérimentation, innovation

Le premier concerne l'amélioration des connaissances susceptibles de concourir à la sécurité maritime, tant :

- dans la conception même de la construction des navires, tout particulièrement ceux qui devront acheminer des marchandises à risques, à partir d'un principe général de doublement des équipements de sécurité : double motorisation, double système d'intervention, etc...S'agissant plus particulièrement de la question des navires à simple ou double coque, la diversité des remarques formulées par les partenaires du RTA montre qu'il est encore nécessaire d'approfondir les investigations sur ce point,
- dans la traçabilité des cargaisons transportées afin que les risques potentiels soient immédiatement évalués en cas de sinistre,
- dans le suivi de la dérive des nappes (courantologie, bouées de repérages, etc...),
- dans l'analyse des produits, des risques afférents et des traitements à engager en conséquence, avec la mise en place d'une banque de données d'un haut niveau scientifique,
- dans la conduite des techniques de collecte des déchets en mer qui ont montré leur efficacité lors des naufrages de l'Erika et du Prestige, notamment dans la collecte de fuel à partir de bateaux dédiés à d'autres activités, moyennant les adaptations adéquates, la formation des équipes (pour les pêcheurs notamment) et leurs indemnisations journalières en cas de mobilisation face aux crises,
- dans le ramassage, y compris mécanique, des déchets à terre et le nettoyage des rivages,
- dans le management des équipes mobilisées, notamment en ce qui concerne l'encadrement des bénévoles,
- dans la manière d'informer les populations au cours de sinistres,
- dans le choix des sites de stockage des déchets collectés et dans celui des modes d'élimination à privilégier,
- dans les méthodes d'estimation des dommages et préjudices subis,
- dans la connaissance de l'état écologique des littoraux à partir d'inventaires qui doivent être établis et régulièrement mis à jour, en vue de « restaurations » après sinistres.

### **III.4.2. Plans de prévention et d'intervention**

Même si, d'une crise à l'autre, des progrès se manifestent, l'impression d'ensemble reste encore celle d'une grande improvisation face aux événements.

Bien que toutes les occurrences ne puissent être prévues, à l'instar des Plans de prévention et d'intervention prescrits dans les réglementations de type SEVESO face aux risques industriels, une planification et une coordination des différents acteurs devraient être mises en œuvre sous la responsabilité des États membres. Cela inclut la conduite à prévoir (et à tenir !) notamment face au choix des lieux de refuge, ainsi que la structuration à définir dans les chaînes de commandement et de responsabilité entre les diverses autorités compétentes.

Dans ce cadre, l'expérience montre qu'il est indispensable d'introduire une plus grande réactivité dans le déclenchement mais aussi dans la levée des plans d'intervention, pour ne pas pénaliser plus longtemps encore l'activité des zones sinistrées.

Sur tous ces thèmes les socio-professionnels du RTA pensent qu'un programme ambitieux d'études doit être arrêté par l'Union européenne et les États membres avec des financements conséquents.... bien que d'un montant relativement modestes au regard du coût final des catastrophes subies.

A cette fin, le groupe de travail souligne la nécessité d'établir ou approfondir des démarches de coopération entre États et des échanges d'expériences entre zones maritimes et affirme son intérêt devant la mission d'expertise initiée par la CRPM (Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe) dans le cadre du programme INTERREG III B espace atlantique<sup>9</sup>.

### **III.4.3. L'association des populations et des professionnels concernés**

La sécurité maritime n'est pas seulement l'affaire des pouvoirs publics centraux. A l'échelle régionale, une planification d'interventions en cas de crises est également à prévoir. Les populations concernées par l'intermédiaire des élus locaux et des associations spécialisées, les socio-professionnels par leur organisations respectives doivent être intégrés dans ces plans d'intervention, tant en ce qui concerne la transparence de l'information que la mobilisation des compétences et des bonnes volontés.

Toutefois, un encadrement strict des bénévoles et une formation préalable adaptée sont indispensables dans la mesure où les déchets ramassés peuvent être nocifs et aussi parce que l'action des bénévoles peut parfois, par inexpérience, perturber le travail des professionnels et accentuer les dommages (enfouissement des boulettes de fioul, absence de tri des déchets par exemple...).

Les socio-professionnels du RTA sont, pour leur part, et avec l'appui de leur réseaux respectifs, prêts à s'associer à la définition d'un code « de bonne conduite » à tenir en cas de sinistre. Il n'en reste pas moins que c'est en faveur des mesures de prévention qu'ils considèrent que leur engagement doit être prioritaire.

---

<sup>9</sup> cf. premier compte rendu présenté au séminaire sur la coopération interrégionale en matière de sécurité maritime de Poitiers en octobre 2004

**ANNEXES**

## **1 - LISTE DES AUDITIONS ET DES EXPERTS CONSULTÉS**

Le groupe de travail tient à remercier tous les experts qui ont accepté d'apporter leurs concours à cette étude. Il est bien entendu que les opinions avancées dans le rapport n'engagent que les partenaires du RTA.

### **Liste des auditions du groupe de travail sur la sécurité maritime**

- 15 mars 2004                      Saint-Jacques-de-Compostelle  
Audition du Professeur Manuel VARELA LAFUENTE  
Universidade de Vigo  
Thématique : « Seguridad marítima : riesgo y responsabilidad »
  
- 28 juin 2004                      Bilbao  
Audition de M. Marcel-Yves LE GARREC  
Secrétaire général du Port Autonome de Bordeaux  
Thématique : « Les ports refuges »
  
- 1<sup>er</sup> octobre 2004                  Lisbonne  
Audition de M. Michel GIRIN  
Directeur du CEDRE (Centre d'études et d'expérimentations sur les  
pollutions accidentelles des eaux)  
Thématique : « Expériences des naufrages de l'ERIKA et du  
PRESTIGE  
Audition de M. Joachim MENZE  
Agence européenne de sécurité maritime (AESM)  
Thématique : présentation du rôle et des missions de l'AESM
  
- 10 janvier 2005                  Cardiff  
Audition de M. Jean-Christophe HATTENVILLE  
Directeur Commercial du Port de Brest, Chambre de Commerce et  
d'Industrie de Brest

### **Liste des experts sollicités par les partenaires du RTA**

#### **CESR d'Aquitaine :**

MM. FAVE et PUJO, CMA-CGM  
M. François Xavier RUBIN DE CERVENS, Chef du Centre de Sécurité des Navires, Direction Régionale des Affaires Maritimes  
M. Hervé LEPORS, Responsable du Service Maritime et Hydrologique, Direction Départementale de l'Équipement des Pyrénées-Atlantiques  
M. le Commandant FOLLIN, Port de Bordeaux  
M. Marcel-Yves LE GARREC, Secrétaire général du Port de Bordeaux  
M. Antoine VIALARD, Professeur Université de Bordeaux-IV  
M. Gérard COLIBEAU, CCI Port de Bayonne

#### **CESR de Bretagne :**

M. Marc MINNI, Délégué national des officiers de port (CGT)

#### **CESR de Poitou-Charentes :**

M. Henri POISSON, Directeur Régional des Affaires Maritimes Poitou-Charentes  
M. Jean-Luc VEILLE, Directeur Régional Adjoint/DRAM

M. Franck LE MERCIER, Chef du CSN de La Rochelle  
M. Jacques FROISSART, Commandant du Port de La Rochelle/Capitainerie de La Rochelle Pallice  
M. Pascal COURTHEOUX, Commandant du Port Adjoint/Capitainerie de La Rochelle Pallice

**CES de Cantabrie**

Mariano NAVAS y Mariano REVESTIDO, Autoridad Portuaria de Santander  
Francisco LÓPEZ DORIGA y José Luis GAMBOA, Capitanía Marítima de Santander  
Vice-Presidencia del Gobierno de Cantabria  
Dirección Regional de Puertos

**CES de Canarias :**

Juan Carlos MORENO MORENO, Titular de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias.

**CESR de Galice :**

Albino PRADA, Universidade de Vigo  
José Manuel SOBRINO, Universidade de A Coruna  
Manuel VARELA, Universidade de Vigo  
Maria Xosé VASQUEZ, Universidade de Vigo  
Luis SUÁREZ-LLANOS, Universidade de Santiago de Compostela  
Carlos MONCLÚS, Xunta de Galicia

**CES Vasco :**

Gouvernement Basque/Governo Vasco/Eusko Jaurlaritza

**Welsh Economic Forums**

Ted SANGSTER, Port of Milford Haven, Wales

**ISQ :**

João EMILIO, Escola Nautica

**USALGARVE/CGTP-IN :**

Graco TRINDADE, Piloto de Barra, Oficial da Marinha Mercante, Sindicatos dos Capitães, Oficiais Pilotos, Comissários, Engenheiros da Marinha Mercante e Oficiaismar  
Josué MARQUES, Mestre pescador, Sindicato dos Trabalhadores do Mar do Sul

**- Les administrateurs et collaborateurs mobilisés**

Par ailleurs, les membres du groupe de travail, son président Santiago LAGO PEÑAS, son vice-président Robert SANQUER, le rapporteur Pierre DELFAUD, tiennent à remercier tout particulièrement

- Leticia ROIS MADARRO, Chargée d'études, et Maité COSNARD, Coordinatrice du réseau

- Les administrateurs et collaborateurs des institutions partenaires du RTA : Sarah KENDALL, Janick BEREL, Gilles DESPRESLE, Cécilia RONCUCCI, Carole GARRY, Angelina ARTIAGA, Etienne LAMARCHE, Agnès BRAHIM-GIRY, Martine CHAILLAT, Pilar DE LA HERA JAUDENES, Carlos VALCARCEL RODRIGUEZ, José Francisco ARMESTO PINA.

**2 - LISTE DES CONVENTIONS ET PROTOCOLES ADOPTÉS PAR L'OMI**

<b>Organisation responsable</b>	<b>Année</b>	<b>Convention maritime internationale relative aux ports</b>	<b>Acronyme ou abbréviation</b>
<b><u>BRUSSEL CONVENTION</u></b>	<b><u>1952</u></b>	International Convention relating to the Arrest of Sea-Going Ships	<b><u>ARREST OF SEA-GOING SHIPS</u></b>
	<b><u>1957</u></b>	International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea going Ships, and Protocol of signature	<b><u>LIABILITY OF OWNERS OF SEA GOING SHIPS</u></b>
<b><u>ONU - UN</u></b>	<b><u>1982</u></b>	United Nations Convention On the Law Of the Sea	<b><u>UNCLOS</u></b>
<b><u>OMI - IMO</u></b>	<b><u>1965</u></b>	Convention on Facilitation of International Traffic	<b><u>FAL</u></b>
	<b><u>1966</u></b>	International Convention on Load Line sand its Protocol <u>1988</u>	<b><u>LL</u></b>
	<b><u>1969</u></b>	International Convention on Tonnage Measurement of Ships	<b><u>TONNAGE</u></b>
	<b><u>1969</u></b>	International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties	<b><u>INTERVENTION</u></b>

	<u>1969</u>	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage	<u>CLC 69</u>
	<u>1971</u>	International Convention on the establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage	<u>FUND 71</u>
	<u>1971</u>	Convention relating to Civil Liability to the field of Maritime Carriage of Nuclear Material	<u>NUCLEAR</u>
	<u>1971</u>	Special Trade Passengers Ships agreement	<u>STP</u>
	<u>1972</u>	Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other matter	<u>LDC</u>
	<u>1972</u>	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions et sea	<u>COLREG</u>
	<u>1972</u>	International Convention for Safe Containers	<u>CSC</u>
<u>OMI - IMO</u>	<u>1973</u>	Protocol on Space Requirements for Special Trade Passengers Ships	<u>SPACE STP</u>
	<u>1974</u>	Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea	<u>PAL</u>



	<b><u>1974</u></b>	International Convention for the Safety of Life at Sea	<b><u>SOLAS</u></b>
	<b><u>1975</u></b>	IMO Resolution A 321 (IX) on Ship control	<b><u>SHIP CONTROL</u></b>
	<b><u>1976</u></b>	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims	<b><u>LLMC</u></b>
	<b><u>1978</u></b>	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships of 1973 as modified by the Protocol	<b><u>MARPOL 73/78</u></b>
	<b><u>1978</u></b>	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers,	<b><u>STCW</u></b>
<b><u>OMI-IMO</u></b>	<b><u>1979</u></b>	The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels,,	<b><u>SFV</u></b>
	<b><u>1979</u></b>	International Convention on Maritime Search and Rescue	<b><u>SAR</u></b>
	<b><u>1988</u></b>	Convention for the Suppression of Unlawful Act Against the Safety of Maritime Navigation	<b><u>SUA</u></b>
	<b><u>1989</u></b>	International Convention on Salvage	<b><u>SALVAGE</u></b>

<b><u>1993</u></b>	IMO Assembly Resolution A 741 (18) on International Safety Management Code	<b><u>ISM Code</u></b>
<b><u>1995</u></b>	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel	<b><u>STCW-F</u></b>
<b><u>1996</u></b>	International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea	<b><u>HNS</u></b>
<b><u>1999</u></b>	IMO Resolution A 882 (21) on Port State Control	<b><u>PORT STATE CONTROL</u></b>
<b><u>2000</u></b>	Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances	<b><u>HNS PROTOCOL</u></b>
<b><u>2001</u></b>	International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships	<b><u>AFS</u></b>
<b><u>2001</u></b>	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage	<b><u>BUNKERS</u></b>
<b><u>2002</u></b>	International Ship and Port Facility Security Code	<b><u>ISPS CODE</u></b>

	<b><u>2004</u></b>	Resolution IMO A 949 (23), Guidelines on Places of Refuge for Ships in need of Assistance	<u>PLACE OF REFUGE</u>
	<b><u>2004</u></b>	Wreck Removal Draft Convention,	<u>WRDC</u>
	<b><u>2004</u></b>	International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments	<u>BALLAST WATER</u>
<b><u>MOU</u></b>	<b><u>1982</u></b>	Paris Memorandum of Understanding on Port State Control	<u>PARISMOU</u>
	<b><u>1992</u></b>	Latin American Agreement on Port State Control of Vessels	<u>VINA DEL MAR MOU</u>
	<b><u>1993</u></b>	Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region	<u>TOKYOMOU</u>
	<b><u>1996</u></b>	Memorandum of Understanding on Port State Control in the Carribean Region	<u>CARRIBEAN MOU</u>
	<b><u>1997</u></b>	Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region	<u>MEDMOU</u>
	<b><u>1998</u></b>	Memorandum of Understanding on Port State Control for the Indian Ocean Region	<u>INDIAN OCEAN MOU</u>

	<b><u>1999</u></b>	Memorandum of Understanding on Port State Control in the West and Central African Region	<u>WEST AND CENTRAL AFRICAN MOU</u>
<b><u>MOU</u></b>	<b><u>2000</u></b>	Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region	<u>BLACK SEA MOU</u>
<b><u>CNUCED - UNCTAD</u></b>	<b><u>1974</u></b>	United Nations Convention on a Code of conduct for Liner Conferences	<u>CODE FOR LINER CONFERENCES</u>
	<b><u>1980</u></b>	United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods	<u>MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS</u>
	<b><u>1986</u></b>	United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships	<u>REGISTRATION OF SHIPS CONVENTION</u>
	<b><u>1993</u></b>	International Convention on the Arrest of Ships	<u>ARREST OF SHIPS</u>
<b><u>UNCITRAL</u></b>	<b><u>1968</u></b>	International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924 and the Protocol to amend the International Convention for the Unification of Law relating to Bills of Lading,	<u>HAGUES RULES-VISBY RULES</u>
	<b><u>1978</u></b>	United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea	<u>HAMBURG RULES</u>

	<b><u>1991</u></b>	United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade	<u>LIABILITY OF TERMINAL OPERATORS</u>
	<b><u>1993</u></b>	International Convention on Liens and Mortgages	<u>LIENS AND MORTGAGES CONVENTION</u>
<b>OIT/ ILO</b>	<b><u>1973</u></b>	C 137 Convention concerning the Social Repercussions of New Methods of cargo Handling in Docks	<u>DOCK WORK</u>
	<b><u>1976</u></b>	C 147 Convention concerning minimum standard in Merchant Ships	<u>MERCHANT SHIPPING</u>
	<b><u>1979</u></b>	C 152 Convention concerning Occupational Safety and Health (Dock work)	<u>OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH</u>
	<b><u>1987</u></b>	C 163 Convention concerning seafarers' welfare at Sea and in Ports	<u>SEAFARERS' WELFARE</u>

### **3 - LISTE DES RÈGLEMENTS ET DIRECTIVES ADOPTÉS PAR L'UNION EUROPÉENNE**

→ **Directive n° 76/464 du Conseil. 4 mai 1976.**

Concerne la pollution causée par certaines substances dangereuses déversées dans le milieu aquatique de la Communauté.

→ **Résolution du Conseil. 26 juin 1978.**

Pour l'adoption d'un programme d'action des Communautés européennes en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures dans la mer.

→ **Directive n° 79/409 du Conseil. 2 avril 1979.**

Concerne la conservation des oiseaux sauvages.

Appelée « Directive oiseaux ».

Définit des Zones Spéciales de Conservation, constitutives du réseau Natura 2000.

→ **Décision de la Commission n° 80/686. 25 juin 1980.**

Relative à la création d'un comité consultatif en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures à la mer.

→ **Décision de la Commission n° 85/208. 25 mars 1985.**

Modifie la décision 80/686 relative à la création d'un comité consultatif en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures à la mer.

→ **Décision du Conseil n° 86/85. 6 mars 1986.**

Pour l'établissement d'un système communautaire d'information pour le contrôle et la réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures et autres substances dangereuses dans la mer ou dans les eaux intérieures.

→ **Décision de la Commission n° 87/144. 13 février 1987.**

Modifie la décision 80/686 relative à la création d'un comité consultatif en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures dans la mer.

→ **Décision du Conseil n° 88/346. 16 juin 1988.**

Modifie la décision 86/85 pour l'établissement d'un système communautaire d'information pour le contrôle et la réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures et autres substances dangereuses dans la mer ou dans les eaux intérieures.

→ **Règlement n° 613/91 du Conseil. 4 mars 1991.**

Relatif au changement de registre des navires à l'intérieur de la Communauté.

→ **Directive n° 92/43 du Conseil. 21 mai 1992.**

Concerne la conservation des habitats naturels, ainsi que de la faune et de la flore sauvages.  
Appelée « Directive habitat ».  
Définit des Zones Spéciales de Conservation, constitutives du réseau Natura 2000.

→ **Règlement n° 2158/93 de la Commission. 28 juillet 1993.**

Relatif à l'application des amendements à la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi qu'à la convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires aux fins du règlement (CEE) n° 613/91 du Conseil.

→ **Directive n° 93/75 du Conseil. 13 septembre 1993.**

Relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports de la Communauté ou en sortant, et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

→ **Règlement n° 2978/94 du Conseil. 21 novembre 1994.**

Concerne la mise en œuvre de la résolution A747 de l'OMI relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé.

→ **Directive n° 94/57 du Conseil. 22 novembre 1994.**

Établit des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

→ **Directive n° 94/58 du Conseil. 22 novembre 1994.**

Concerne le niveau minimal de formation des gens de mer.  
(Introduit, dans le droit communautaire, les dispositions de la convention STCW de 1978)

→ **Directive n° 95/21 du Conseil. 19 juin 1995.**

Concerne l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port).  
(Intègre les dispositions du Mémorandum de Paris dans l'ordre juridique communautaire).

→ **Directive n° 96/40 de la Commission. 25 juin 1996.**

Institue un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port.

→ **Décision de la Commission n° 96/513. 29 juillet 1996.**

Application, sur demande de la France, de l'article 5 §4 de la directive n° 93/75/CEE du Conseil relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant, et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

→ **Directive n° 97/34 de la Commission. 6 juin 1997.**

Modifie la directive n° 93/75 sur les conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant, et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

→ **Décision du Conseil. N° 98/392. 23 mars 1998.**

Concerne la conclusion par la Communauté européenne de la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et de l'accord du 28 juillet 1994 relatif à l'application de la partie XI de ladite convention.

→ **Directive n° 98/18 du Conseil. 17 mars 1998.**

Établit des normes et règles de sécurité pour les navires à passagers.

→ **Directive n° 98/25 du Conseil. 27 avril 1998.**

Modifie la directive n° 95/21 du Conseil sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par État du port).

(Mise à jour de la directive n° 95/21 quant aux conventions applicables en matière de contrôle ☞ inclut tous les amendements intervenus pour la convention SOLAS 74, MARPOL 73/78, STCW 78 et le Mémoire de Paris.)

→ **Directive n° 98/42 de la Commission. 19 juin 1998.**

Modifie la directive n° 95/21 du Conseil sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par État du port).

(Donne une nouvelle liste des navires à inspecter prioritairement)

→ **Directive n° 99/97 de la Commission. 13 décembre 1999.**

Modifie la directive n° 95/21 du Conseil sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par État du port).

→ **Directive n° 2000/59 du Parlement européen et du Conseil. 27 novembre 2000.**

Concerne les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

(Possibilité de retenir un navire qui soit ne certifie pas qu'il a déposé ses déchets et résidus dans le port, soit qui n'atteste pas qu'il a la capacité d'aller au port suivant pour le faire.

Objectif : réduire le nombre de situations de dégazage sauvage.)



→ **Décision du Parlement européen et du Conseil. N° 2850/2000. 20 décembre 2000.**

Établit un cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle.

→ **Directive n° 2001/25 du Parlement européen et du Conseil. 4 avril 2001.**

Concerne le niveau minimal de formation des gens de mer et la délivrance de leurs titres.

→ **Décision du Conseil. N° 2001/792. 23 octobre 2001.**

Institue un mécanisme communautaire visant à favoriser une coopération renforcée dans le cadre des interventions de secours relevant de la protection civile.

→ **Directive n° 2001/96 du Parlement européen et du Conseil. 4 décembre 2001.**

Établit des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers.

→ **Directive n° 2001/105 du Parlement européen et du Conseil. 10 décembre 2001.**

Modifie la directive n° 94/57 du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

(Renforce l'encadrement des sociétés de classification en introduisant une procédure de suspension ou de retrait de l'agrément par la Commission.)

→ **Directive n° 2001/106 du Parlement européen et du Conseil. 19 décembre 2001.**

Modifie la directive n° 95/21 du Conseil sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port).

(Obligation pour les États membres d'inspecter certaines catégories de navires présentant des risques importants et de refuser l'accès à leurs ports des navires ayant été immobilisés à deux reprises, au cours des deux années précédentes, pour manquement aux règles de sécurité.)

→ **Règlement n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil. 18 février 2002.**

Relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abroge le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil.

→ **Directive n° 2002/25 de la Commission. 5 mars 2002.**

Modifie la directive n° 98/18 du Conseil établissant des règles et des normes de sécurité pour les navires à passagers.

→ **Décision de la Commission. N° 2002/221. 14 mars 2002.**

Modifie la décision n° 96/587 relative à la publication de la liste des organismes agréés qui ont été notifiés par les États membres conformément à la directive n° 94/57 du Conseil.

→ **Règlement n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil. 27 juin 2002.**

Institue une Agence européenne pour la sécurité maritime.

→ **Directive n° 2002/59 du Parlement européen et du Conseil. 27 juin 2002.**

Relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'informations, et abroge la directive n° 93/75 du Conseil.

Relative aux lieux de refuge : demande aux États membres d'établir des plans-types.

→ **Décision du Conseil. N° 2002/762. 19 septembre 2002.**

Autorise les États membres à signer et à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention « hydrocarbures de soute »), ou à y adhérer.

→ **Règlement n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil. 5 novembre 2002.**

Institue un Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifie les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (pour y inclure des références au COSS).

→ **Directive n° 2002/84 du Parlement européen et du Conseil. 5 novembre 2002.**

Porte modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires.

→ **Règlement n° 2012/2002 du Conseil. 11 novembre 2002.**

Institue le Fonds de solidarité de l'Union Européenne.

(Objectif : permettre à la Communauté de répondre de façon rapide, efficace et souple à des situations d'urgence).

→ **Décision du Conseil. N° 2002/971. 18 novembre 2002.**

Autorise les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (convention HNS), ou à y adhérer.

→ **Règlement n° 782/2003 du Parlement européen et du Conseil. 14 avril 2003.**

Interdit les composés organostanniques sur les navires.

→ **Règlement n° 1726/2003 du Parlement européen et du Conseil. 22 juillet 2003.**

Modifie le règlement (CE) n° 417/2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque.

→ **Directive n° 2003/103 du Parlement européen et du Conseil. 17 novembre 2003.**

Modifie la directive n° 2001/25 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

→ **Décision du Conseil. N° 2004/246. 2 mars 2004.**

Autorise les États membres à signer ou à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le Protocole de 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou à y adhérer, et autorise l'Autriche et le Luxembourg à adhérer, dans l'intérêt de la Communauté européenne, aux instruments de référence.

→ **Règlement n° 415/2004 de la Commission. 5 mars 2004.**

Modifie le règlement n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil instituant un Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires.

→ **Règlement n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil. 31 mars 2004.**

Relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

→ **Règlement n° 789/2004 du Parlement européen et du Conseil. 21 avril 2004.**

Relatif au changement de registre des navires de charge et des navires à passagers à l'intérieur de la Communauté, et abroge le règlement n° 613/31 du Conseil.

## **1. PREVENTION : APPLICATION DE LA LEGISLATION ET EVOLUTIONS**

### **1.1. Application de la législation pour la Sécurité du trafic maritime**

- **dans votre pays, des directives européennes**
  - le contrôle des navires
  - la surveillance du trafic maritime
  - lutte contre les dégazages sauvages
  - l'identification des ports ou baies de refuges pour les navires en avarie
  
- **dans votre région, de la réglementation nationale (éventuellement de la réglementation régionale)**
  - le contrôle des navires
  - la surveillance du trafic maritime
  - lutte contre les dégazages sauvages
  - l'identification des ports ou baies de refuges pour les navires en avarie
  - les contentieux judiciaires en cours

### **1.2. Améliorations nécessaires**

- nationales
- régionales ...

Pour chaque point : Quelles insuffisances ? Quels dispositifs ou réglementations manquent ? Quels coûts supplémentaires sont à envisager et qui doit les supporter.

### **1.3. Autres dispositifs de prévention ?**

- pertinence des critères de classification applicable aux sociétés de classification
- pertinence de la double coque
- qualification et formation du personnel
- ...

## **2. GESTION DES SINISTRES**

### **2.1. Autorités compétentes**

Préciser les compétences de chaque intervenant dans la gestion d'un sinistre :

- Etat,
- Région
- Collectivités locales
- Acteurs socioprofessionnels

### **2.2. Dispositifs mis en place lors des naufrages ou lors des dégazages sauvages**

Etude de cas des interventions lors des naufrages et des dégazages : quelle organisation dans votre région ?

- les dispositifs existants et leur application

- forces / faiblesses
- quelles coordinations interrégionales ou transnationales ?

### **2.3. Les améliorations et les clarifications**

#### Propositions

- atouts
- insuffisances
- recherches et procédés à mettre en place
- quels coûts supplémentaires sont à envisager et qui doit les supporter.

## **3. LES INDEMNISATIONS ET LES REPARATIONS**

### **3.1. Procédures suivies, organisation**

- Fipol
- National
- Régional

### **3. 2. Indemnisations obtenues**

- Comparatif /demandé
- Dommages indemnisés, non indemnisés notamment en lien avec les recours
- Délais

### **3.3. Propositions**

- Effets attendus
- Procédures
- Recours

## **Annexe**

### **Etat des lieux des accidents maritimes et estimation des dégazages sauvages**

#### **1. Accidents et naufrages maritimes ayant touché votre région**

- Date :
- Nom du cargo :
- Contexte et raisons de la catastrophe :
- Produits déversés :
- Tonnage déversé dans la mer :
- Dégâts causés :
- Estimation des coûts (si possible)

#### **2. Estimation des dégazages sauvages dans votre région et coût pour la collectivité**

## 5 - BIBLIOGRAPHIE

### Principaux documents utilisés par le Rapporteur :

- ⇒Assemblée Nationale (France) : **Rapport sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritime des produits dangereux et polluants et l'évaluation de leur efficacité**, 10 juillet 2003, Assemblée Nationale, Paris.
- ⇒BELLAYER-ROILLE : **Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne**, 2000,
- ⇒Centre de Recherche et de Documentation Européenne de l'Université Montesquieu-Bordeaux IV : **L'Europe des Transports**, actes du colloque, octobre 2004 Bordeaux-Agen (France) à paraître (2005) Documentation Française (Paris)
- ⇒Conférence des Régions Périphériques Maritime d'Europe (CRPM) : **Rapport de la Mission d'Expertise sur la coopération transnationale en matière de sécurité maritime**, novembre 2004, Rennes
- ⇒Conseil Économique et Social Européen : **La sécurité maritime**, cahiers du CES 2003 Bruxelles
- ⇒CES d'Aquitaine : **la pollution du Prestige Aquitaine un an après**, juin 2004, CESR Bordeaux
- ⇒CESR des Pays de la Loire : **les conséquences économiques et environnementales de la marée noire**, décembre 2000, CESR Nantes
- ⇒LE GARREC Marcel-Yves : **L'intervention de l'autorité portuaire dans le contrôle des navires**, communication aux 3èmes rencontres juridiques des Affaires maritimes (2003), Port autonome de Bordeaux
- ⇒VIALLARD Antoine : **Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?** communication devant l'Association française du droit maritime, avril 2003.

### Principaux sites web consultés :

- ⇒Association française des Commandants de navire (AFCAN)
- ⇒Association française du droit maritime (AFDM)
- ⇒Commission européenne (EUROPA)
- ⇒Fonds international pour la pollution par hydrocarbures (FIPOL)
- ⇒Organisation Maritime internationale (OMI-IMO)