Navires en détresse -Lieux de refuge

Patrick Chaumette

▶ **To cite this version:**

Patrick Chaumette. Navires en détresse -Lieux de refuge. Neptunus, 2016, 22 (2), pp.1-9. hal-03817373

HAL Id: hal-03817373

https://nantes-universite.hal.science/hal-03817373

Submitted on 17 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Neptunus, *e.revue*
Université de Nantes,
vol. 22, 2016/2
www.cdmo.univ-nantes.fr

Navires en détresse – Lieux de refuge

Patrick CHAUMETTE

CDMO - Université de Nantes[1]

Le ***Modern Express*** est un navire roulier construit en 2001, mesurant 164 mètres de long, immatriculé au Panama et armé par la société sud-coréenne Cido shipping. En janvier 2016, alors qu'il opère un transport de grumes (3600 tonnes) et des engins de travaux publics, entre Owendo (Gabon) et Le Havre, puis Anvers, il subit une forte gîte due peut-être à un déplacement de son chargement ou à une défaillance sur le système de remplissage des ballasts. La gite est de 40 à 50°, impressionnante. Le 26 janvier 2016, le navire est à 150 milles nautiques de la pointe nord-ouest de l'Espagne, au large de La Corogne, un appel de détresse est lancé. Le navire se trouve dans la zone SAR britannique, coordonnée par le centre de Falmouth ; les 22 membres d'équipage sont évacués par hélitreuillage par les secours en mer espagnols, deux hélicoptères EC 225 de la Sasemar, basé à La Corogne. La coordination internationale, RU – Espagne – France, fonctionne bien. Le 28 janvier, le remorqueur de haute mer *Abeille Bourbon*, basé à Brest, arrive sur zone pour assurer la sécurité aux abords du navire à la dérive vers les côtes françaises.

Dans le cadre de l'action de l'Etat en mer, le préfet maritime de Brest met l'armateur en demeure de prendre des mesures. La frégate ASM française Primauguet de la Marine Nationale est envoyée sur place, dotée d'un hélicoptère Lynx à bord. L'armateur réagit rapidement et par l'intermédiaire de don assureur (Gard P & I), contracte avec la société néerlandaise spécialisée, Smit International, dont les experts sont hélitreuillés à bord du Modern Express. Smit International affrète deux remorqueurs, le Centaurus, sous pavillon Antigua et Barbuda, le Ria de Vigo sous pavillon espagnol. L'Argonaute, bâtiment de soutien, d'assistance et de dépollution (BSAD), affrété par la Marine Nationale rejoindra la flottille. L'armateur et son P &I confient au cabinet parisien d'avocats Holman, Fenwick et Willan, le soin de représenter ses intérêts auprès des autorités françaises. Dans le cadre de l'assistance maritime, cette fois, la Marine Nationale apporte sa capacité d'hélitreuillage aux experts de Smit International.

Aucune pollution par hydrocarbures n'est à craindre ; il ne semble y avoir aucune voie d'eau dans la coque. Les conditions météorologiques sont particulièrement difficiles. Le 29 janvier, le câble passé entre l'un des remorqueurs et le navire casse ; le 30 janvier les experts de Smit International sont à nouveau hélitreuillés sur le roulier, mais ne peuvent que poursuivre une visite détaillée du navire.

[1] Programme européen Human Sea, ERC-2013 Advanced Grant n° 340770, 7ème PCRD SP2-Ideas *The development of human activities at sea - What legal framework ? "For a new maritime Law"*
http://www.humansea.univ-nantes.fr/

L'accès à la plage de manœuvre se fait de l'intérieur du navire, très fortement penché ; lors de la première intervention le chef d'équipe se blesse. Lors d'une intervention semblable en Alaska , le 2 juillet 2006, à bord du Cougar Ace, l'un des membres de l'équipe est décédé. Le 31 janvier, le navire est à 116 km du bassin d'Arcachon et poursuit sa dérive. Les autorités commencent à envisager l'hypothèse d'un échouement du côté de Moliets et Mimizan, sur une zone sableuse ; un échouage maîtrisé permettrait d'éviter tout rocher. Le plan Polmar Terre est déclenché dans 4 communes landaises. Le 1er février au matin, le navire est à 50 km au sud du bassin d'Arcachon, après 7 jours de dérive. A 11h la préfecture maritime de Brest annonce que le navire à 44 km des côtes, est relié au Centaurus. A 18h, le Modern Express fait route vers l'ouest à 2 nœuds et se trouve à 65 km de la côte, à hauteur de Biscarosse. **Mais pour quelle direction ?**
Les discussions ont été sérieuses pour fixer sa destination, entre la France et l'Espagne notamment, afin de prendre en compte des critères techniques et financiers. Il faut le redresser en rééquilibrant ses eaux de ballast peut être, le décharger redressé de préférence, avec le recours à une grue flottante. Une infrastructure industrielle est nécessaire.

Législation européenne

A la suite du naufrage du pétrolier maltais *Erika*, en décembre 1999, au large de de la Bretagne, l'Union européenne a renforcé sa législation en matière de sécurité maritime et transformé la directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993, 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. La Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 est relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. Son article 20 est relatif à l'accueil des navires ayant besoin d'assistance.
Le naufrage du pétrolier bahaméen Prestige, âgé de 26 ans, le 13 novembre 2002, au large de la Galice, a réactualisé cette question, puisque, après l'évacuation de l'équipage, les autorités espagnoles se sont efforcées de remorquer le navire en détresse vers le large, vers le Portugal d'abord, puis vers la France, avant qu'il ne se casse à 270 kms des côtes galiciennes. 77 000 tonnes de fioul se sont déversées, polluant les côtes du Portugal à la Bretagne sud. Le 26 janvier 2016, la Cour suprême espagnole a infirmé l'arrêt de la cour d'appel de Galice du 13 novembre 2013, en retenant la responsabilité civile du propriétaire libérien Mare Shipping Inc., de l'assureur britannique, London P & I, et a condamné pénalement le capitaine grec Mangouras, âgé à l'époque du naufrage de 67 ans, à deux années de prison.

La directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information a été modifiée par la directive 2009/17/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009, notamment son article 20. La directive souligne que *« l'absence de lieu de refuge peut avoir de graves conséquences en cas d'accident en mer »*. « Il convient, par conséquent, que les Etats membres établissent des plans pour permettre, si la situation l'exige, l'accueil de navires en détresse dans leurs ports ou dans tout autre endroit protégé dans les meilleures conditions possibles. » Ces plans doivent aussi, si nécessaire, inclure *« la fourniture de moyens et d'installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et le combat contre la pollution »*. En France, un décret, datant de février 2012, est *« relatif à l'accueil dans un lieu refuge d'un navire ayant besoin d'assistance* ». La directive européenne définit comme « lieu refuge » *« un port, une partie d'un port ou un autre mouillage ou ancrage de protection ou toute autre zone abritée, désigné par un Etat membre pour accueillir des navires en détresse »*.

Les Etats membres qui sont au courant de la présence de navires présentant un risque potentiel (les navires victimes d'accidents, enfreignant des exigences de notification, rejetant volontairement des polluants ou ayant fait l'objet d'un refus d'accès dans certains ports) doivent transmettre toutes les informations dont ils disposent aux Etats concernés. Les États membres doivent prendre toutes les mesures nécessaires et permises par le droit international pour faire face à un incident ou accident en mer, et amener les parties concernées (exploitant, propriétaire de la cargaison, capitaine) à coopérer

pleinement dans le but de minimiser les conséquences de l'événement. D'autre part, l'exploitant d'un navire doit informer immédiatement de tout incident ou accident portant atteinte à la sécurité du navire, de tout incident ou accident qui compromet la sécurité de la navigation, de toute situation susceptible de conduire à une pollution des eaux ou du littoral d'un Etat membre, de toute nappe de produits polluants et tout conteneur ou colis dérivant en mer. Parallèlement la directive introduit la possibilité d'interdire aux navires de quitter ou entrer dans les ports en cas de mauvaises conditions climatiques, et rend obligatoire l'établissement de ports de refuge dans les Etats membres afin d'accueillir les navires en détresse[2].

Les navires pénétrant dans la zone de compétence d'un service de trafic maritime doivent se conformer aux dispositifs d'organisation du trafic en place et approuvés par l'OMI, couvrant les zones sensibles, à forte densité de trafic ou dangereuses pour la navigation, et utiliser les services fournis par les services de trafic maritime. Les États membres devront s'assurer que ces autorités auront les moyens humains et techniques nécessaires pour s'acquitter de leurs tâches. Les États membres doivent coopérer pour assurer l'interconnexion et l'interopérabilité des systèmes d'information nationaux, en vue de pouvoir échanger, à tout moment et par voie électronique, les informations requises concernant le navire et sa cargaison. Chaque Etat membre désigne les autorités compétentes, les autorités portuaires et les centres côtiers à qui les notifications prévues par la présente directive doivent être adressées. Une coopération entre la Commission et les États membres, en vue de permettre le développement futur du système européen de suivi et d'information du trafic maritime doit être mise en place. Elle vise le développement des liaisons télématiques entre les centres côtiers et les autorités portuaires et l'extension de la couverture du système européen de suivi. L'amélioration de la gestion des informations maritimes, entrant dans les missions de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA – AESM), doit également être recherchée. En vue de veiller à une mise en œuvre satisfaisante de la directive, les États membres sont tenus de vérifier régulièrement le fonctionnement des systèmes d'information mis en place et doivent instaurer un régime de sanctions pécuniaires dissuasives, en cas de violation des obligations en matière de notification et d'installation d'équipements prévues par la directive. Les directives 2009/17/CE, du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 et 2011/15/UE du 23 février 2011 ont complété la mise en place du système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information[3].

L'incendie du porte-conteneurs MSC Flaminia en 2012.

Un incendie s'est déclaré à bord du MSC Flaminia, porte-conteneurs allemand, le 14 juillet 2012 alors qu'il était au centre de l'Atlantique Nord, ayant quitté le port de Charleston aux Etats-Unis, à destination du Havre, puis d'Anvers. L'explosion déclenche un incendie dans le panneau de chargement n^{o} 4. Une alerte est déclenchée par l'équipage, mobilisant les garde-côtes britanniques pour la coordination des secours. Un marin trouve la mort à la suite de ses blessures, un autre est porté disparu alors qu'il tentait d'éteindre le feu et un troisième est gravement brûlé. Trois marins blessés sont évacués en direction des Açores, par un navire de commerce, dérouté dans le cadre des opérations de secours, tandis qu'un autre navire de commerce, le pétrolier *DS Couronne* transporte le reste de l'équipage (Allemands, Polonais, Philippins) vers Southampton ou Falmouth au Royaume-Uni. Au total, six navires de commerce se sont déroutés, l'intervention d'hélicoptères étant impossible. Le 18

[2] Hornus H., Bosc R. et Allais V., *Navires en difficulté et recours aux lieux de refuge*, Ministère de l'écologie et du développement durable, La Documentation Française, Paris, 2003 – Van Hooydonck E., « Développements récents en matière de lieux de refuge pour navires en détresse » *DMF* 2006, pp. 662-682 - « The obligation to offer a place of refuge to a ship in distress » in Franckx, E. (Ed.), *Contemporary Regulation of Marine Living Resources and Pollution*, Antwerp/Apeldoorn, Maklu, 2007, pp. 85-128 - *Places of refuge*, Ed. Informa, 2010 – Rézenthel R. « Le décret du 2 février 2012 et l'accueil des navires en difficulté : Une décision lourde de conséquences pour les gestionnaires de ports », DMF 2012, n° 735, pp. 378-385

[3] Décret n° 2012-166 du 2 février 2012 portant désignation des autorités administratives compétentes en matière d'accueil dans les ports des navires ayant besoin d'assistance - Instruction du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental, *JORF* n°108 du 8 mai 2012 p. 8256.

juillet, une seconde explosion a lieu ; le feu n'est maîtrise que le 23 juillet. Le navire dérive durant quatre jours, puis est tracté par trois remorqueurs de la société néerlandaise Smit Salvage, mandatée par l'armateur. Ces remorqueurs parviennent à canaliser, puis contrôler le feu par des lances à eau, mais le *MSC Flaminia* prend une gîte de 11 degrés, due à la quantité d'eau embarquée. Le 28 juillet, le MSC Flaminia arrive à 140 milles nautiques des côtes anglaises. Le 24 août, le navire remorqué par le Fairmount Expedition et l'Anglian Sovereign, à 5 nœuds, arrive à 44 milles nautiques au sud-ouest de l'Angleterre, ayant perdu la moitié de sa cargaison, brulée ou perdue en mer. La température à bord est encore de 60°C. Le préfet maritime constate une combustion lente ; le navire ne présente aucun danger de pollution, aucune fissure sur la coque.

Le 10 août, la préfecture maritime de Brest reçoit l'expertise du Germanischer Lloyd, transmise aussi au Royaume-Uni, en Espagne, en Irlande, en Belgique : le navire est apte à naviguer et peut être remorqué. Le 24 août, la préfecture maritime autorise, à la suite de l'amélioration de la gîte (par transfert des eaux d'extinction de l'incendie vers les ballasts) et du contrôle de l'incendie, le passage en Manche, sous réserve de confirmation de cette amélioration par une inspection franco-anglaise à bord. Le 25 août, le navire entre dans les eaux territoriales françaises. La préfecture maritime autorise ultérieurement l'emprunt du rail du Pas de Calais, afin d'atteindre son port d'accueil allemand, le Jade Weser Port, nouveau port à conteneurs de Wilhelmshaven.

Le gestionnaire du navire Reederei NSB et le commandement général allemand des urgences maritimes ont annoncé que le bateau serait tracté jusqu'à une baie située au sud-est de la mer du Nord, à environ 12 milles de l'archipel allemand d'Heligoland pour vérifier l'état de la coque et de planifier le déchargement des 2 876 conteneurs, avant le remorquage jusqu'à Wilhelmshaven où se feront les réparations ou un démantèlement. Le 31 août, le cargo entrait dans la Manche, zone sous responsabilité britannique, tracté par un remorqueur et escorté par deux autres navires, à environ 55 km de la pointe anglaise de Penzance, pour entrer le lendemain 1er septembre vers midi, dans les eaux territoriales françaises, puis s'insérer dans le « rail », dispositif de séparation des trafics de la Manche, au nord de la fosse des Casquets, à la vitesse de 3 à 5 nœuds, pour passer le Pas de Calais deux jours plus tard, surveillé par le CROSS Gris Nez.

Aucun accès à un port français n'a été autorisé, en considérant qu'il n'y avait pas de situation d'urgence, la navire étant flottable et remorquable, que l'état de la coque restait incertain, ainsi que le contenu des boîtes restantes, potentiellement dangereuses. Plus de 50 % des 2 876 conteneurs transportés ont totalement brulé ou ont été fortement abimés. L'arrivée en Allemagne s'est faite deux mois après le premier incendie. La fumée était visible à des dizaines de kilomètres. La Flaminia transportait environ 40 tonnes de PCB, devant être débarquées au Havre, destinées à une usine française de l'Ain, unité agréée de décontamination. Ces PCB ont brulé dans l'incendie. D'autres produits dangereux étaient à bord.

La cause de l'incendie pourrait être l'utilisation frauduleuse d'un gaz frigorigène contaminé dans les compresseurs de certains systèmes de réfrigération de conteneurs. Quelques compresseurs de conteneurs frigorifiques ont en effet spontanément et violemment explosé pour des raisons peu claires, mais toujours après avoir été rechargés ou « complétés » à l'aide de gaz contaminé, alors qu'ils ne devraient normalement contenir que de l'huile polyol-ester et un réfrigérant de type R22 ou HFC-134a (1,1,1,2-Tétrafluoroéthane) non susceptibles d'exploser. Lors d'accidents antérieurs, l'analyse des restes d'unités réfrigérantes éclatées montre qu'elles ont été rongées par un composé chloré. Une « alerte de sécurité » des Lloyds a attiré l'attention sur le fait que la raréfaction sur les marchés a encouragé des usages frauduleux d'autres gaz risquant de provoquer des explosions.

Dans le cadre de l'application de la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002, modifiée en 2009, et en France dans le cadre de la procédure et planification ORSEC maritime conformément au décret du 2 février 2012 et à l'instruction SIG du 24 avril 2012, relatif à l'accueil dans un lieu-refuge d'un navire ayant besoin d'assistance, une autre démarche était-elle nécessaire. La société qui a armé le navire, par la voix de son président Helmut Ponath, s'est dite le 9 août 2012 « choquée de voir qu'un navire battant pavillon allemand n'obtenait pas la permission de rallier un port européen ». Ces procédures sont

réservées aux accidents maritimes majeurs, situations permettant à l'autorité maritime d'exercer la direction des opérations de secours en mer et de coordonner l'évaluation de la situation d'un navire en difficulté ainsi que des besoins d'assistance. « *Dans le cadre de ses attributions de police administrative générale en mer, son autorité s'exerce également à l'égard du capitaine du navire, de son propriétaire, de son exploitant ou de son représentant, auxquels elle a la capacité d'imposer les mesures prescrites à l'article L. 218-72 du code de l'environnement et à l'annexe 4 de la directive 2002/59/CE modifiée. Lorsque le navire fait l'objet d'un contrat d'assistance ou de remorquage, son autorité s'exerce dans les mêmes conditions à l'égard des prestataires, conformément à l'annexe 4 de la directive 2002/59/CE modifiée*. »

L'Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN) s'est demandée comment et pourquoi « la France pourrait se dérober à son devoir d'assistance en refusant l'accès à un port refuge », tel Brest. L'AFCAN a aussi dénoncé « l'absurdité d'être retenu comme port-refuge sans pouvoir obéir à son devoir d'assistance, quand l'occasion se présente », en raison selon cette association de « la présence de la base de sous-marins nucléaires » qui s'accommoderait mal du trafic et de l'activité induits par l'accueil du *MSC Flaminia*». L'association Robin des Bois, qui a rendu public le transport de PCB, avait avant cela jugé « profondément navrant » que les pays de l'Union européenne soient « incapables de proposer à l'armateur du *MSC Flaminia* des solutions pour mettre en sécurité le navire, faciliter l'expertise post-accidentelle, transvaser le fioul de propulsion, décharger les conteneurs, pomper et traiter les eaux d'extinction en fond de cales ».

Le *Maritime Maisie* décembre 2013 - avril 2014.

Le chimiquier *Maritime Maisie* a été abordé par le navire transporteur de voitures Gravity Highway, près de Ulsan en Corée, le 29 décembre 2013, et a été fortement endommagé par l'incendie qui s'en est suivi, durant près de trois semaines. L'abordage a lieu dans les eaux coréennes. Ce navire, armé par Aurora Tankers, sous pavillon de Hong-Kong, transportait 29 337 tonnes d'acrylonitrile, matière utilisé » pour fabriquer des plastiques et du caoutchouc synthétique et d'autres produits chimiques, a rapidement dérivé dans les eaux japonaises, avant d'être rattrapé et pris en charge par les remorqueurs chargés de son sauvetage. La Corée et le Japon se renvoient la prise en charge et l'accueil du navire, même si la structure du navire n'est plus capable de résister aux efforts imposés par la navigation. Le rapport du Lloyd's Register's Ship Emergency Service (SERS) du 17 février 2014 estime que la coque du navire a atteint ses capacités de résistance. Se référant à la Résolution OMI A.949(23), le secrétaire général Peter Hinchliffe de l'International Chamber of Shipping résume la situation : *"Les Lignes directrices sur le traitement des demandes de lieux de refuge a été convenu à l'OMI, mais souvent, quand un cas se présente, les États côtiers concernés adoptent une position de rejet basée sur un « Oui mais pas chez moi » "Not In My BackYard" (NIMBY) ; ceci contraste fortement avec ce qui se passe en matière d'assistance aux aéronefs ayant besoin d'assistance. Cette affaire actuelle montre que les récentes leçons n'ont tout simplement pas été tirés."*

La société classification britannique Lloyd's Register avait été appelée comme conseil par l'opérateur singapourien du navire, MSI Ship Management. Elle a précisé qu'une amélioration de la météo et des conditions de mer au mois de mars ont permis à ses inspecteurs de monter à bord du navire pour faire une évaluation des dommages. Le 28 avril 2014, le chimiquier en avarie *Maritime Maisie* est autorisé à rentrer dans le port d'Ulsan, en Corée du Sud, après plus de trois mois d'errance. Ni les autorités coréennes, ni les autorités japonaises ne lui avaient donné la permission de venir s'abriter pour décharger sa cargaison et son fuel de propulsion.

Le *MSC Napoli* en janvier 2007.

Lorsque le MSC Napoli, porte-conteneurs avait failli se rompre en pleine Manche, la France et le Royaume-Uni avaient coopéré. Le 18 janvier 2007, le CROSS Gris Nez avait reçu à 11h30 un appel de détresse émanant du navire, battant pavillon du Royaume-Uni. Le CROSS Gris Nez a relayé cet appel au CROSS Corsen. Le porte-conteneurs se trouvait à environ 100 kilomètres au nord de l'île d'Ouessant dans le rail descendant. Il venait d'Anvers et se rendait au Portugal. Ce navire, construit en 1991, de 275 mètres de long, avec à son bord 26 marins, a signalé une fissure de 1,50 mètres de long à tribord au niveau du compartiment machines. Le capitaine a décidé d'abandonner le navire et a demandé assistance afin d'évacuer son équipage. Les conditions météorologiques sont défavorables : creux de 4 à 6 mètres, un vent d'ouest de 60 km/h avec des rafales à 80 km/h. L'ensemble de l'équipage du MSC Napoli a été hélitreuillé par trois hélicoptères britanniques Sea King. Les marins ont été déposés sur la base anglaise de Culdrose. Le navire présente deux fissures sur chaque bord au niveau de la passerelle. Le porte-conteneurs transporte 2394 conteneurs, dont certains contiennent des matières dangereuses. Une trace de pollution de 5 kilomètres sur 100 mètres a été repérée à l'arrière du navire par un Falcon 50 de la marine nationale. Le MSC Napoli est pris en remorque par le remorqueur d'intervention Abeille Bourbon à 18h20, le 18 janvier. Le lendemain, en raison de l'état du porte-conteneurs et des conditions météorologiques, le convoi fait route à l'est nord-est à vitesse réduite, 2,5 nœuds (4,5 km/h). A 5h00, le convoi se trouvait à 65 km dans le nord de Trégastel (Côtes d'Armor). Le gouvernail du MSC Napoli est bloqué, ce qui empêche le navire d'être manoeuvrant. La météo sur zone est vent d'ouest de 55 km/h et creux de 4 à 5 mètres. Mais la remorque s'est rompue quand le convoi se trouvait à 32 milles nautiques (60km) dans le nord de Perros-Guirec (Côtes d'Armor). Une nouvelle remorque est passée. Le gouvernail reste bloqué et l'équipe d'intervention ne peut accéder au local barre. Une seconde remorque est passée avec l'Abeille Liberté. Le convoi fait route nord à 6,8 nœuds à l'ouest de Guernesey, en direction de Lyme Bay, destination qui a semblé la plus appropriée, après évaluation. Dans la ZEE britannique, le convoi a été pris en charge par la Maritime & Coastguard Agency (MCA). Dans la matinée du samedi 20 janvier 2007, les autorités britanniques ont pris la décision d'échouer volontairement le navire en baie de Lyme. L'opération a débuté dans l'après-midi. Elle a permis de poser le navire sur le fond, à environ 2 km de la côte. 97 conteneurs sont tombés à la mer, puis une centaine près du point d'échouage, quand la gite est devenue de 25°.

Les habitants des environs de Branscombe, sur la côte sud-ouest de l'Angleterre, Devon, se sont livrés la nuit du 21 au 23 janvier, à un important travail de fouille des conteneurs échoués. De nombreux objets échappés des conteneurs, tels des tonneaux, des chaussures, et même des motos, ont ainsi été récupérés par des habitants. Les forces de l'ordre sont restées impuissantes face au spectacle, cette pratique n'étant pas considérée comme illégale. Pour faire face, l'armateur du navire a engagé une société de sécurité. 200 tonnes de pétrole se sont échappées du navire, mais 3 000 ont pu être pompées. Le MSC Napoli, échoué depuis le 20 janvier, a été renfloué le 8 juillet 2007 et remorqué plus au large pour que l'état de sa coque soit examiné. Les 58.000 tonnes d'eau encore présentes dans les soutes du navire ont été pompées. Il a ensuite été remorqué un peu plus au large, puis à nouveau échoué. Pendant les opérations de sauvetage du navire, près de 2 300 conteneurs ont été déchargés et 4 000 tonnes d'hydrocarbures pompées. En août 2007, après qu'il soit coupé en deux morceaux, il a été décidé de remorquer sa proue vers Belfast, pour y être démantelée. La poupe du navire attend l'issue des négociations visant à son démantèlement. Les opérations de sauvetage, sont estimées à 50 millions de livres (73,53 millions d'euros). En octobre 2007, il est décidé de démanteler la poupe sur place, compte tenu du poids ; les travaux commencent en mai 2008 et durent cinq mois.

Retour sur le Modern Express et les Guidelines UE.

Dans la soirée du 1er février 2016, le convoi du Modern Express, remorqué par le Centaurus fait finalement route vers l'ouest à 3 nœuds, vers Bilbao, puisque les autorités espagnoles ont accepté que ce port l'accueille. Les autorités espagnoles ont demandé une caution de 21,50 millions d'euros pour laisser entre le navire au port. Le 3 février 2016, le *Modern Express* a été installé dans la zone de mouillage du port basque de Bilbao, à l'écart des autres navires de commerce. Après avoir été redressé

le 22 février 2016, il a été constaté que la cargaison n'avait pas bougé dans le roulier, contrairement à ce qui avait été supposé. En revanche, une grande quantité d'eau a été retirée de la coque dont la gîte reste inexpliquée pour le moment, car la cargaison ne serait pas désarrimée. Une grave erreur de ballastage semble envisagée.

Il est un peu étrange de présenter cette réussite, comme un échec de la politique internationale et européenne des lieux de refuge, au prétexte que des pays comme la France et l'Allemagne n'ont pas désigné des ports refuge, mais mis en place des procédure décisionnelle et de coopération adaptées à la diversité des circonstances, qu'il manque un remorqueur de haute mer à La Rochelle[4].

A l'occasion d'une réunion au Parlement européen, le 27 janvier 2016, une déclaration commune sur les orientations de l'Union européenne en matière de lieux de refuge pour les navires en détresse. Il s'agit d'améliorer par un guide line opérationnel, « *Places of Refuge EU Operational Guidelines* », la mise en œuvre de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, modifiée par la directive 2009/17/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009[5].

A la suite d'incidents maritimes récents impliquant des navires en détresse dans les eaux en dehors de la juridiction d'un État, les États membres de l'Union européenne, en collaboration avec la Commission européenne et l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA), a décidé de revoir le cadre de la coopération et la coordination entre les États dans de tels cas, d'améliorer les arrangements existants. En principe, chaque État participant à l'opération de réponse devrait examiner sa capacité à fournir un lieu de refuge. Ces lignes directrices opérationnelles ont été préparées dans un esprit de coopération renforcée et la coordination entre toutes les parties concernées, y compris les autorités des États membres et de l'industrie concernée.
Le guide line définit le rôle et les responsabilités de l'Etat coordinateur (CMS) et des Etats membres d'appui, Supporting Member States (SMS).

Les États membres d'appui, dans le traitement des procédures de demande Places of Refuge (PoR) comprennent: - les plus proches de la proximité du navire ayant besoin d'assistance et, le cas échéant, l'État du pavillon. Chaque SMS devrait veiller à ce que toute information pertinente sur l'évènement de mer soit passé à la CMS sans délai, à examiner toutes les demandes de la CMS pour assistance (logistique, expertise ou d'évaluation), à examiner une demande d'un lieu de refuge au sein de leur juridiction par le CMS ou l'assistant tel que mandaté par le propriétaire ? Les États membres limitrophes devrait examiner la possibilité d'accorder un lieu de refuge sur leur territoire - même si l'incident, à l'époque, se déroule en dehors de leur domaine de compétence. Il ne peut y avoir de refus d'accès à un lieu de refuge, qu'à la suite d'une inspection, et une évaluation des risques.

Le rôle des exploitants de navires, des agents de navires et affréteurs est envisagé par les lignes directrices opérationnelles sur les lieux de refuge de l'Union Européenne. Aux fins des présentes lignes directrices, l'«exploitant du navire» est le propriétaire ou le gestionnaire d'un ship, «agent de navire» est toute personne mandatée ou autorisée à fournir des informations au nom de l'opérateur, et «affréteur» est l'affréteur coque nue du navire.
L'exploitant doit communiquer avec l'autorité compétente et doit rester disponible pour la consultation et la coopération avec cette autorité, dès qu'il est informé de l'incident. L'opérateur décide de contracter avec les spécialistes externes, tels que les assistants, en vue des mesures d'intervention nécessaires de manutention. Il est important que les affréteurs et / ou agents maritimes contacte l'instance de coordination (CMS) à la première occasion pour discuter de l'incident et fournir des informations pertinentes. Les exploitants de navires doivent coopérer pleinement avec la CMS, conformément au droit national et international existant.

[4] Voir le site actumaritime.wordpress.com https://actumaritime.wordpress.com/2016/02/05/modern-express-nouvel-exemple-de-lechec-de-la-politique-des-ports-refuges/comment-page-1/
[5] http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/places-of-refuge/items.html?cid=316&id=2646

Pour l'application des lignes directrices, «expéditeur» désigne toute personne par laquelle ou au nom ou pour le nom duquel, un contrat de transport de marchandises a été conclu avec le transporteur. Les demandes initiales d'informations sur la cargaison à bord doivent être adressées au capitaine en première instance, qui devrait avoir des informations de la cargaison à bord, y compris son emplacement et la propriété grâce à une documentation à bord, notamment le manifeste et les connaissements. Si le capitaine a renoncé à son commandement et / ou n'est plus en mesure de fournir les informations, les propriétaires de cargaison / expéditeurs disposent des informations les plus précises sur la cargaison, ce qui est particulièrement important dans le cas des marchandises dangereuses.
Il est important de veiller à ce que les intérêts commerciaux ne deviennent pas le principal moteur pour le traitement des demandes PoR, ou la sélection d'un PoR potentiel.

L'État du pavillon doit être invité à coopérer avec l'autorité de coordination (CMS), s'il y a un besoin d'information spécifique sur les certificats du navire et toute autre documentation pertinente (à savoir la sécurité et la prévention de la pollution). Il y a une obligation pour le CMS de maintenir l'État du pavillon au courant des développements. L'État du pavillon peut aussi agir comme Etat d'appui, Supporting Member States (SMS).

Selon les circonstances et la suite de l'évaluation des risques, une zone ou le port peuvent être identifiés comme un PoR potentiel. Si un port ou une zone est identifié comme un PoR potentiel pour un navire ayant besoin d'assistance, les questions suivantes devront être pris en considération : la disponibilité d'un poste à quai approprié, désigné quai d'accueil d'urgence, ou autrement, le lieu pour accueillir le navire, le risque pour la sécurité et / ou la santé humaine, en particulier si le port ou la zone est à proximité d'espaces habités, les considérations techniques des opérations du port (évaluation par exemple du risque potentiel de longue interruption, le blocage des navires ou restreindre l'accès par les voies de navigation, les dommages à l'infrastructure). Si l'autorité compétente est différente responsable de l'autorité responsable dans le port ou la zone, la continuité de toutes les opérations vers le navire, cherchant un lieu de refuge en ce qui concerne l'interface navire / port, doit être maintenue sans perte. Cet interface navire / port concerne la gestion des déchets, la manutention, la sécurité et la sécurité, etc.

Le guideline aborde la question difficile de la compensation due à l'Etat côtier, au port, aux pollutions riveraines, en cas de dommage environnementaux, subis dans l'intérêt général de la sécurité maritime, des coûts induits dans l'opération d'assistance, comme l'enlèvement d'une épave ou son démantèlement. Les autorités compétentes peuvent demander des garanties financières, comme l'a fait le port de Bilbao. Mais elles ne peuvent refuser d'examiner la demande de lieu de refuge et d'y répondre en temps voulu, au prétexte de l'absence d'un certificat d'assurance, même si la directive 2009/20 du 23 avril 2009 impose une obligation d'assurance aux propriétaires de navires.

Le groupe de coopération des États membres sur les lieux de refuge, créé en vertu de la directive 2009/17 VTMIS (art. 20.3), se réunit régulièrement pour discuter et échanger l'expertise sur toutes les questions relatives aux navires ayant besoin d'assistance et de lieux de refuge, y compris les enseignements tirés utilement partagée au sein du groupe de coopération dans le but d'améliorer les mesures prises en général, et en application de ces lignes directrices. Selon les circonstances de telles discussions peuvent également impliquer les parties prenantes de l'industrie.

Le Modern Express est de toute évidence une réussite, comme avant le MSC Napoli. Le MSC Flaminia mérite un examen attentif, car il est arrivé à bon port, mais son errance aurait pu être plus courte. La Maritime Maisie semble un exemple d'absence de véritable coopération entre la Corée du Sud et le Japon, en dépit des résolutions de l'OMI. Le guideline européen pourrait-il être repris par l'Organisation Maritime Internationale, complétant le guidelines IMO de 2003 (Résolution A.949(23) ? La réalité découle de la rapidité de la circulation des informations, des moyens d'intervention nautiques mobilisables, enfin de la coopération des Etats côtiers.

Bibliographie :

ALBERTSON, P., « The United States approach to implementing the IMO guidelines on places of refuge », In: Chircop, A./ Linden, O. (Eds) –*Places of refuge for ships : Emerging environmental concerns of a maritime custom*. Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, pp. 489-505.
BISHOP, A., "Places of refuge: Environmental salvage". WISSWALL, JR., F.L. – *Maritime security vis-à-vis fair treatment of seafarers: A conundrum in the development of international maritime law*. In: Gutiérrez, N.A.M. (Ed.) – *Serving the rule of international law – Essays in honour of Professor David Joseph Attard*, London, Routledge, 2010, pp. 352-362.
CHIRCOP A./ LINDEN, O. (Eds), *Places of refuge for ships : Emerging environmental concerns of a maritime custom*. Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2006.
DUCHESNE Th., « Modern Express : un premier retour d'expérience », Le Marin, Rennes, 11 mars 2016, pp. 24-25.
NORDQUIST, M.H., « International law governing places of refuge for tankers threatening pollution of coastal environments », In: Ndiaye, T.M. & Wolfrum, R. (Eds), Mensah, A., *Law of the sea, environmental law and settlement of disputes*, Leiden, Martinus Nijhoff, 2007, pp. 497-520.
REZENTHEL R., « Le décret du 2 février 2012 et l'accueil des navires en difficulté : Une décision lourde de conséquences pour les gestionnaires de ports », *Droit Maritime Français*, 2012, n° 735, pp. 378-385.
VAN HOOYDONK E., « Les lieux de refuge pour les navires en détresse », *Droit Maritime Français* 2004, n° 652, pp. 808- 815.
Van HOOYDONK E., *Places of refuge*, Ed. Informa Law, Routledge, 2010.