

N° 441

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000

Annexe au procès-verbal de la séance du 27 juin 2000

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la mission commune d'information chargée d'examiner l'ensemble des questions liées à la **marée noire** provoquée par le naufrage du navire « Erika », de proposer les améliorations concernant la réglementation applicable et de définir les mesures propres à prévenir de telles situations,*

TOME II : Annexes

Par M. Henri de RICHEMONT,
Sénateur.

(1) Cette mission commune d'information est composée de : Mme Anne Heinis, président, MM. Henri Le Breton, Louis Le Pensec, vice-présidents, Fernand Demilly, Gérard Le Cam secrétaires, Henri de Rlichemont, rapporteur, François Autain, Jean Bizet, André Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Guy Branger, Marcel Charmant, Charles-Henri de Cosse-Brissac, Philippe Darniche, Luc Dejoie, Mme Marie-Madeleine Dieulangard, MM. Michel Doublet, Bernard Dussaut, Michel Esneu, Thierry Foucaud, René Garrec, Alain Gérard, Daniel Goulet, Pierre Hérisson, Bernard Joly, Patrick Lassourd, Jean-François Le Grand, Guy Lemaire, François Marc, Marc Massion, Louis Moinard, Philippe Nogrix, Jacques Oudin, Ladislas Poniatowski, Jean-Pierre Raffarin, Philippe Richert, Josselin de Rohan, Claude Saunier, Pierre-Yvon Tremel, François Trucy.

Environnement.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
ANNEXE I - LISTE DES AUDITIONS ET DES DÉPLACEMENTS DE LA MISSION	4
ANNEXE II - SIGLES UTILISÉS DANS LE PRÉSENT RAPPORT (ASSORTIS D'ÉLÉMENTS DE LEXIQUE)	12
ANNEXE III - INTERVENTION DU PRÉFET MARITIME DEVANT LA MISSION D'INFORMATION SÉNATORIALE LE LUNDI 15 MAI 2000	16
ANNEXE IV - CARTE DE LA ROUTE SUIVIE PAR L'ERIKA	24
ANNEXE V - RAPPORT DE MER DE L'ABEILLE FLANDRE	25
ANNEXE V BIS - JOURNAL DE BORD DE L'ABEILLE FLANDRE	34
ANNEXE V TER - LETTRES DU COMMANDANT DE L'ABEILLE FLANDRE	51
ANNEXE VI - RAPPORT DU COMMANDANT G. FIGUIERE EN DATE DU 16 JUIN 2000	57
ANNEXE VII - PROTOCOLE D'ACCORD SUR LE TRAITEMENT DE L'ÉPAVE DE L'ERIKA	75
ANNEXE VIII - RAPPORT DE M. MANS JACOBSON, ADMINISTRATEUR DU FIPOL	79
ANNEXE IX - RAPPORT DE M. GREENWOOD, PRÉSIDENT DU GROUPE INTERNATIONAL DES P AND I CLUBS	95
ANNEXE X - RAPPORT DE M. IAN WHITE, DIRECTEUR DE L'ITOPF EXPOSÉ À L'ATTENTION DE LA MISSION D'INFORMATION DU SÉNAT AU NOM DE L'ITOPF	101
ANNEXE XI - RAPPORT DE M. GIRIN, DIRECTEUR DU CEDRE	123
ANNEXE XII - RAPPORT DE M. HORROCKS, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL, INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, SUR LA FLOTTE MONIALE	130
ANNEXE XIII - CHARTE DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS MARITIMES PÉTROLIERS	141
ANNEXE XIV - PROPOSITION DE LA SOCIÉTÉ « SERVICES ET TRANSPORTS » SUR LE CONCEPT DES « NAVIRES PÉTROLIERS À DOUBLE COQUE SÈCHE »	146

**ANNEXE XIV BIS - LETTRES DU BUREAU VERITAS EN DATE DU 31 MAI
2000 SUR LA PROPOSITION DE « SERVICES ET TRANSPORTS »..... 159**

**ANNEXE XV - CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SÉCURITÉ
(CODE I.S.M)..... 161**

**ANNEXE I -
LISTE DES AUDITIONS ET DES DÉPLACEMENTS
DE LA MISSION**

Mercredi 22 mars

- M. Pierre BONASSIES, Professeur de droit maritime à l'Université d'Aix-en-Provence.

Mercredi 29 mars

- M. Bertrand THOUILIN, Directeur des transports maritimes « Total Elf », Directeur juridique « Trading Shipping », responsable de la cellule de crise « Erika », et Me Emmanuel FONTAINE.

- M. Pierre MITTON, Chef du bureau du contrôle des navires et des effectifs (sous-direction de la sécurité maritime au Ministère de l'Équipement, des transports et du logement : mer).

Mercredi 5 avril

- MM. Patrick BORE et Joël BOUTEROLLE, « Barry Rogliano Salles » (Courtier).

- M. Georges TOURRET, Directeur du Bureau Enquêtes accidents (METL) et M. Jean-Louis GUIBERT, Secrétaire général de l'Institut Français de Navigation.

Jeudi 6 avril

- M. Edouard BERLET, Délégué Général du Comité Central des armateurs de France, accompagné de Mme Françoise ODIER, Directeur juridique du Comité Central des armateurs de France.

Mercredi 19 avril

- M. Philippe ANSLOT, ingénieur, société « Services et transport ».

- M. Christian SERRADJI, Directeur des affaires maritimes et des gens de mer (METL, Mer).

Jeudi 20 avril

- M. George GREENWOOD, Président de l'International Group (P and I Club), M. Lloyd WATKINS, Secrétaire de l'International Group, Mr. Chris HAVERS, Président du sous-comité sur la pollution maritime ainsi que MM. Ian WHITE et Clément LAVIGNE, représentants de l'ITOPF (International Tanker Oil Pollution Federation).

Mercredi 26 avril

- M. Régis BEAUGRAND, Sous-Directeur de la sécurité maritime (METL, Mer).

- M. Jean LABESCAT, Directeur général des Abeilles Internationales.

Jeudi 27 avril

- M. Bernard DUJARDIN, Contrôleur d'Etat.

Mercredi 3 mai

- M. Patrick de la MORINERIE, assureur, Axa Global Risk.

- M. Philippe TREPANT, Président de l'Union française des industries du pétrole, accompagné de Mme Marie-Noëlle MASSAL, Directeur des relations extérieures (affaires économiques), et de M. Gérard GARDES, Directeur logistique.

Jeudi 4 mai

- M. Chris HORROCKS, Secrétaire général de l'International Chamber of Shipping.

Mercredi 10 mai

- MM. Emmanuel GLASER, sous-directeur du droit public et international, et Frédéric HEBERT, adjoint au chef du bureau du droit international (Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie).

- M. Bernard ANNE, Directeur de la division marine du Bureau Veritas, accompagné par M. Luc GILLET, Directeur opérationnel marine, et par M. Philippe BOISSON, Conseil juridique du Bureau Veritas, division marine.

- M. Christopher B.KENDE, attorney at law, Cozen and O'Connor.

Mercredi 17 mai

- M. Alain GRILL, Président de la Chambre syndicale des constructeurs.

- Commandant Jacques LOISEAU, Président de l'Association française des capitaines de navires (AFCAN), Commandant Bertrand APPERRY, Consultant code ISM, et Commandant Charles CLADEN, Commandant de l'Abeille Flandres.

Jeudi 18 mai

9 h 30 : M. Jean-Paul GUENOLÉ, chef du centre de sécurité des navires du Havre.

11 h 00 : M. Alfons GUINIER, Secrétaire Général de l'Association des Armateurs européens.

Mercredi 24 mai

- M. Jean-Marc POYLO, président de « Services et Transport », accompagné de M. François-Xavier POYLO, directeur en charge de l'exploitation, et de M. Philippe ANSLOT, ingénieur.

- Commissaire en chef Jean-Yves Le HINGRAT, chef du bureau « Approvisionnement de la flotte et affrètements » (Marine nationale).

- Commandant Lucien BEKOURIAN, Président de l'Association des capitaines au long cours.

Jeudi 25 mai

- M. Patrick PAYAN, Président de la Fédération française des pilotes maritimes, accompagné de M. Claude HUAUT, Secrétaire général.

- Commandant Francis BRÉVAULT, capitainerie du port du Havre.

Mardi 30 mai

- M. Jean-Pierre CHEVÈNEMENT, ministre de l'Intérieur.

Mercredi 31 mai

- M. Jean-Pierre PAGE, Directeur au Lloyd's Register of shipping (France).
- M. Philippe MARCHAND, directeur d'*Equasis*.
- M. Hugues du ROURET, Président-directeur Général de la société des pétroles SHELL, accompagné de M. Jean KOPERNICKI, vice-président « Shipping » de la société STASCO et du Commandant Alain CHENU, responsable de la coordination des activités d'affrètement de SHELL-France.
- M. Michel QUIMBERT, Président du Port autonome de Saint-Nazaire et M. Gérard PATEY, Directeur du Port autonome de Saint-Nazaire.
- M. Jean-Serge ROHART, avocat, Président de l'Association française du droit maritime (AFDM) et M. Luc GRELLET, avocat.

Mercredi 7 juin

- M. Charles COPPOLANI, Contrôleur d'Etat.
- M. Paul RONCIÈRE, Secrétaire général de la Mer
- M. Michel GIRIN, Directeur du Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE).
- Amiral Yves LAGANE, Préfet Maritime de la Manche et de la Mer du Nord.

Mardi 13 juin

- M. Philippe BOENNEC, maire de Pornic.
- M. Pierre LEFEBVRE, expert maritime.
- Commandant Georges FIGUIÈRE, Capitaine au long cours.

Mercredi 14 juin

- M. André RICOLLEAU, maire de Saint-Jean-de-Monts.
- M. Jean-Michel BELZ, maire de Quiberon.

Mardi 20 juin

- M. Jean-Claude GAYSSOT, ministre de l'équipement, des transports et du logement.

Mercredi 21 juin

- M. Olivier MOCH, directeur général adjoint de Météo-France et M. Philippe DANDIN, chef de la subdivision « Prévision Marine ».

DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS PAR LA MISSION

DÉPLACEMENT À LONDRES

le

MARDI 9 MAI 2000

Participants

Sénateurs : M. Louis LE PENSEC, vice-président de la mission d'information ;
M. Henri de RICHEMONT, rapporteur de la mission d'information.

Entretiens

M. Mans JACOBSSON, Administrateur du FIPOL (Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures).

M. William A. O'NEIL, Secrétaire général de l'OMI (Organisation maritime internationale).

M. Jean-Marc SCHINDLER, Représentant de la France auprès de l'OMI.

MM. de la RUE et Jan CHETWOOD, Solicitors, cabinet INCE and Co.

DÉPLACEMENT À BREST

le

LUNDI 15 MAI 2000

Participants

Sénateurs : Mme Anne HEINIS, présidente de la mission d'information ;
M. Henri de RICHEMONT, rapporteur de la mission d'information
M. Louis LE PENSEC, vice-président de la mission d'information ;
Mme Yolande BOYER, sénateur du Finistère.
M. Fernand DEMILLY, secrétaire de la mission d'information ;
M. Gérard LE CAM, sénateur des Côtes d'Armor

Entretiens

M. NAQUET-RADIGUET, Vice-amiral d'escadre.

M. AUJOLET, adjoint protection défense.

M. CARADEC, représentant du FIPOL et M. MERRI-JACQUEMIN.

M. DURIEUX, adjoint opérations.

M. GIRIN, directeur du CEDRE.

M. MARSA, chef de la division environnement.

M. MERLE, adjoint action de l'Etat en mer.

M. METAYER, adjoint logistique, et M. FAUVEL.

M. NOCQ, capitaine de vaisseau.

M. SEILER, capitaine au long cours.

M. VELUT, commissaire en chef.

DÉPLACEMENT À BRUXELLES

le

LUNDI 29 MAI 2000

Participants

Sénateurs : M. Henri LE BRETON, vice-président de la mission d'information ;
M. Louis LE PENSEC, vice-président de la mission d'information ;
M. Gérard LE CAM, secrétaire de la mission d'information ;
M. Henri de RICHEMONT, rapporteur de la mission d'information.

Entretiens

M. Prudencio PERERA MANZANEDO, directeur de la Direction de la qualité de l'environnement et des ressources naturelles, avec M. Alessandro BARISICH, chargé de la protection civile à la Direction de la sûreté nucléaire et de la protection civile, Direction générale de l'environnement de la Commission européenne.

M. Marc STRAUSS, conseiller transports-équipement de la représentation française auprès de l'Union européenne.

M. François LAMOUREUX, directeur général de la Direction générale énergie et transports de la Commission européenne, avec Mme Georgette LALIS, directrice de la Direction transport maritime de la Direction générale énergie et transports de la Commission européenne.

**ANNEXE II -
SIGLES UTILISÉS DANS LE PRÉSENT RAPPORT
(ASSORTIS D'ÉLÉMENTS DE LEXIQUE)**

1^{ère} page annexe II

2^e page annexe II

3è page annexe II

4^e page annexe II

**ANNEXE III -
INTERVENTION DU PRÉFET MARITIME
DEVANT LA MISSION D'INFORMATION SÉNATORIALE
LE LUNDI 15 MAI 2000**

**Intervention du préfet maritime devant la mission d'information
sénatoriale le lundi 15 mai 2000**

Je vous propose d'aborder dans l'ordre les trois domaines étudiés par votre commission pour vous faire part d'un certain nombre de mes réflexions que j'éclairerai au moyen des enseignements qu'il me semble possible de tirer du naufrage de l'Erika et surtout de la lutte antipollution qui a suivi.

Auparavant, permettez-moi de vous rappeler **le rôle du préfet maritime**, tel qu'il est prévu dans le **décret du 9 mars 1978**. Ce décret, pris quelques jours avant le naufrage de l'Amoco Cadiz, met en place une organisation originale. Comme vous le savez, nombreuses sont les tâches qu'effectue l'Etat, en mer. **Cinq administrations** sont plus concernées par la mer : le ministère de l'équipement, des transports et du logement, le ministère de l'agriculture et des pêches, le ministère des finances, le ministère de l'intérieur et, bien sûr, le ministère de la défense, avec la gendarmerie, la gendarmerie maritime, et la Marine, en charge de mettre en œuvre les moyens militaires de haute mer ou spécialisés dans le service public, car, comme vous le savez, la Marine nationale assume au-delà de ses tâches militaires, une mission de service public, mission à laquelle elle consacre chaque année environ 20 % de son activité.

L'originalité de cette organisation réside dans le fait que chaque administration programme, emploie et contrôle ses propres moyens, navals ou aériens nécessaires dans le cadre de ses propres missions en mer.

Le préfet maritime est un préfet de la mer « **dépositaire de l'autorité de l'Etat, délégué du gouvernement, et représentant direct du premier ministre et de chacun des ministres**. A ce titre, il a **autorité de police administrative générale en mer...** Il est investi **d'une responsabilité générale dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat...** Il **coordonne l'action en mer des administrations, et, en tant que de besoin, la mise en œuvre de leurs moyens** ». C'est pour cela qu'il conduit les opérations de sauvetage, de lutte contre la pollution ou de maintien de l'ordre public.

Vous êtes bien placés pour le savoir, la façade Atlantique est l'une des voies maritimes les plus fréquentées du monde : **plus de 150 bateaux empruntent chaque jour le dispositif de séparation de trafic d'Ouessant, soit un toutes les dix minutes environ**, transportant notamment près d'**un million de tonnes de pétrole et de produits dangereux**. Pendant près d'**un tiers de l'année, les conditions climatiques y sont sévères**, et il n'est sans doute pas inutile de rappeler que les côtes françaises, placées sous les vents dominants, y sont particulièrement vulnérables. L'accident de l'Erika vient s'ajouter à une liste d'accidents très graves et tristement célèbres survenus dans les dernières décennies.

En matière de prévention des accidents, le préfet maritime de l'Atlantique dispose d'un arsenal original de moyens :

D'une part, autour de Ouessant, l'endroit le plus dangereux parce qu'il se situe à quelques dizaines de kilomètres seulement des côtes françaises, **un dispositif de séparation**. C'est une véritable autoroute que les bâtiments suivent, avec **deux voies montantes et une voie descendante**, séparées par **une bande de sécurité**.

D'autre part, **un radar**, dont l'antenne se situe **au haut d'une tour sur l'île à plus de 70 mètres d'altitude**, qui peut, en permanence, suivre les bâtiments situés dans ce dispositif. Avant de l'aborder, **tout navire transportant une cargaison dangereuse est tenu de s'annoncer**, de préciser sa cargaison et d'indiquer ses problèmes éventuels. Chaque bâtiment est donc suivi, dans le dispositif, par les officiers du **CROSS CORSEN** et toute anomalie immédiatement détectée : bâtiment à contresens (cela arrive encore, quoique très rarement) ou, plus fréquemment, bâtiment en avarie de moteur ou de barre et qui se met à dériver. Le CROSS peut alors instantanément interroger le bateau, évaluer ses difficultés et, si nécessaire donner l'alerte : si le préfet maritime considère que le bateau représente **un danger « grave et imminent pour la navigation ou l'environnement »**, il a la possibilité de **mettre en demeure** l'armateur et le commandant du bateau de faire cesser le danger, faute de quoi, il prendra lui-même, **aux risques et aux frais de l'armateur**, les mesures qui s'imposent. Le bras armé du préfet maritime est alors le **remorqueur Abeille Flandre, en alerte 365 jours par an**, extrêmement puissant qui est placé auprès du navire en difficulté pour être prêt à lui passer une remorque. Auparavant, le préfet maritime aura eu la possibilité de mettre à bord, le plus souvent au **moyen d'hélicoptères, une « équipe d'évaluation »**, composée de **mécaniciens et de spécialistes du remorquage** qui peuvent donner un avis sur la nature de l'avarie et la capacité de son équipage à la réparer. En cas de besoin, et si le danger devient trop immédiat, **le préfet maritime a le pouvoir d'ordonner, au besoin par la force, la prise de remorque qui permettra d'éloigner le danger vers le large ou de conduire le navire vers un refuge sûr**.

Il serait injuste de nier que ce dispositif fonctionne : **en vingt ans, l'Abeille Flandre est intervenue 80 fois, a effectué près de 200 missions d'assistance au profit de navires en difficulté majeure parmi lesquels une bonne douzaine de pétroliers** qui se seraient immanquablement échoués sur les côtes françaises entraînant des pollutions dont l'Erika nous donne aujourd'hui un triste exemple. Grâce à ce dispositif, **au moins deux millions de tonnes de pétrole n'ont pas souillé les côtes bretonnes.**

Ainsi, savez-vous que, dans la **nuit du 11 au 12 décembre**, nous avons été sollicités, à partir de dix heures du soir, par le **sauvetage d'un bateau** qui menaçait de s'échouer au large de Saint-Nazaire ? Nous avons déroulé toute la procédure de mise en demeure du **Maria K** et de réquisition d'un des remorqueurs portuaires... Ce cas ne s'est stabilisé que vers six heures du matin.

L'Erika a fait naufrage, sans avoir jamais demandé assistance, sauf au dernier moment. Certes, le **premier appel** passé par courrier électronique indique une situation de détresse et il a été traité comme tel par le CROSS et le COM. Mais comme **ce message a été annulé trente minutes plus tard** et que jusqu'au lendemain matin, il n'a cessé de nous communiquer des éléments rassurants, nous ne nous sommes pas inquiétés. Permettez-moi de vous résumer la situation telle que je l'ai ressentie à l'analyse de cet accident : **sauf le 11 décembre entre 14 h 08 et 14 h 34**, si l'Erika s'est senti en danger **il n'en a rien laissé paraître**. Si l'on rajoute qu'il avait franchi la veille le dispositif de séparation de trafic d'Ouessant sans signaler le moindre problème, que son « **target factor** » **pouvait être considéré comme très satisfaisant**, on ne voit pas pourquoi nous n'aurions pas entériné le fait que le commandant avait repris la situation en main.

Mais à la lumière du naufrage de l'Erika, et sans vouloir vous paraître provocateur, je vois au moins **deux preuves de l'efficacité de l'organisation aujourd'hui en place**, en même temps que de l'état de préparation, de disponibilité et de réactivité de toutes les équipes qui la composent.

De la même façon, j'appelle votre attention sur **l'exploit réalisé par l'Abeille Flandre** qui a pu **établir une première liaison** entre le remorqueur et l'épave **en moins de dix minutes**. **Le personnel hélicoptériste par Super Frelon** dans une mer démontée, par des **vents de plus de 100 kilomètres à l'heure a fait preuve d'un professionnalisme exceptionnel**. Si la tentative d'éloigner le danger vers le large ne s'est pas soldée par un succès, après un véritable combat qui a duré toute la nuit et la matinée du 13, le remorqueur se trouvant souvent en limite de puissance, du moins a-t-elle empêché cette épave et ses quelques dix mille tonnes de pétrole d'aller s'échouer et se briser sur Belle Ile, avec les conséquences que l'on peut aisément imaginer pour l'île elle-même comme pour le golfe du Morbihan.

Pour me résumer, le fait qu'un pétrolier s'ouvre en deux, sans prévenir, **à une très grande distance du centre de dispositif de prévention** où sont concentrés les secours représente pour moi la preuve « que le risque zéro n'existe pas » et je reprends à mon compte la formule du bureau « enquêtes-accidents » du ministère des transports : « En tout état de cause, dans la situation où il se trouvait, aucun moyen n'aurait empêché l'Erika de se briser... ».

Je souhaite enfin appeler votre attention sur un problème lancinant, qui aurait pu être celui de l'Erika : si le préfet maritime a le pouvoir de mettre en demeure un bateau qui représente un danger, de le prendre en remorque si nécessaire, **son pouvoir s'arrête au « trait de côte » : l'autorisation de le mettre à l'abri dépend du seul directeur de port, à défaut d'ordre contraire du préfet du département**, voire de l'administration centrale, en ce qui concerne les ports autonomes. Les exemples sont nombreux de bateaux qui, n'ayant pu être accueillis dans un port, ont fini par sombrer, créant des pollutions sans doute plus graves, et mettant en jeu la vie de leurs équipages. Je n'ai pas, aujourd'hui, la certitude que le port de Donges avait signifié à l'Erika une quelconque interdiction d'entrer, mais il est clair qu'au moment de l'accident, le bateau continuait sa route sur Saint-Nazaire. Si la cassure était intervenue quelques heures plus tard, on peut imaginer, en cas d'interdiction, qu'elle serait survenue alors que l'Erika tournait au large, sans avoir où aller. Cette situation aurait mis l'Etat en très mauvaise position. **Que peut faire le préfet maritime s'il ne peut mener sa mise en demeure jusqu'au bout, c'est-à-dire jusqu'à un port de réparation ou au moins un port refuge ?** Que peut faire le préfet maritime face à des situations semblables à celle qui s'est produite à Brest il y a quelques jours ? Un bâtiment (maltais !), après avoir été piloté par un pilote du port de Brest, s'est vu refuser le droit de pénétrer dans le port, puis, après une inspection du centre de sécurité des navires, s'est vu refuser le droit de repartir !

Augmenter le nombre de remorqueurs d'intervention le long de nos côtes, et régler le problème de l'accueil des bâtiments en difficultés semblent deux voies à explorer, dans un cadre purement national, en vue d'améliorer la sécurité maritime.

Ceci clôt, mesdames et messieurs les sénateurs, la première partie de mon exposé.

Il n'en demeure pas moins que le trafic maritime qui emprunte le rail d'Ouessant est composé bien souvent de bâtiments dont on n'ose même pas imaginer l'état lorsqu'on lit que leur « target factor » est de 45 ce qui n'est pas rare. Quelle est la qualification de l'équipage ? Quelles sont ses conditions de vie, quelle est son homogénéité ? Les marins ont-ils au moins une langue de travail ? Se comprennent-ils entre eux ? Je n'en suis pas sûr !

Je n'ai guère d'autres éléments sur ce sujet...

J'aborde maintenant le domaine de la lutte antipollution.

Je l'ai déclaré à Bayonne, un mois avant l'accident, « **nous ne savons pas ramasser une nappe de pétrole en pleine mer** ». **Personne ne sait le faire** et l'opinion était alors que cette tâche était particulièrement difficile voire impossible. L'instruction de 1997, signée du premier ministre précise d'ailleurs que « la récupération des hydrocarbures ou des produits toxiques déversés dans la mer sera toujours une entreprise difficile. Aussi le plan POLMAR doit-il prévoir des mesures qui pourront être engagées pour prévenir ces déversements dès que le risque d'incident est connu ». Ceci explique que nous avons donné la priorité, pour nos moyens de lutte antipollution, au matériel le mieux adapté à la majorité des cas prévisibles : on s'efforce d'éviter qu'un bâtiment ne vienne s'échouer sur les côtes ou bien on envisage un accident de type collision avec un pétrolier. Il faut reconnaître que le cas du pétrolier qui s'ouvre en deux pratiquement sans prévenir n'a pas été prévu.

Nous nous sommes retrouvés face à un **cas particulièrement difficile** :

- 10.000 à 15.000 tonnes (au moins) de fuel n° 2 particulièrement collant et visqueux ;

- une tempête historique, et une météo qui restera mauvaise presque trois semaines d'affilée ;

- une période de l'année peu propice à l'éclairement diurne ;

- une période de focalisation sur le passage à l'an 2000 ;

- une très grande distance de la terre, donc une grande durée de trajet pour les nappes à travers le golfe de Gascogne sous l'effet conjugué des vents et des courants de marée, particulièrement forts en cette période de l'année ;

- cinq départements concernés.

Dès le 13 décembre, il était clair dans nos esprits que ce pétrole, **impossible à traiter par les dispersants, compte tenu de sa viscosité**, arriverait sur les côtes de France. Mais **le modèle conjoint Météo France et Cèdre a été « victime » des très violentes tempêtes de la fin du mois de décembre**. Et l'arrivée prévue des premières nappes au niveau de l'île d'Yeu a été cruellement démentie par la pollution des plages du sud Finistère le 24 décembre, puis par la pollution majeure des côtes de Loire Atlantique.

En fait, nous avons été **desservis par deux éléments** :

C'est très brutalement que les nappes surveillées ont changé de direction vers le nord et menacé les côtes de la Loire Atlantique aux environs du 22 décembre, et l'arrivée de ces nappes sur l'île d'Yeu avait été tellement médiatisée qu'il a été impossible de faire prendre conscience par l'opinion de ce changement de cible et de s'adapter à cette nouvelle situation ; les dispositions étaient prises beaucoup plus au sud, un préfet coordinateur était désigné à La Rochelle.

D'autre part, sans doute n'avons-nous pas réussi à prendre toute la mesure de la dispersion de ces nappes, de leur hypothétique plongée, au cours des douze jours de dérive sous l'effet de vents violents, de leur désagrégation sous l'effet des vagues. Disons le, nous manquons d'expérience, et les modèles de Météo France étaient encore en cours de développement. Fallait-il alors leur donner une telle diffusion ? Il est probable que Non. Quoi qu'il en soit, je n'en avais pas la maîtrise.

page 23 de l'annexe III

page 24 annexe III

**ANNEXE IV -
CARTE DE LA ROUTE SUIVIE PAR L'ERIKA**

carte en couleurs

annexe
rapport de mer de l'abeille flandre

V

-

1ere page annexe v

2^e page annexe V

3^E PAGE ANNEXE V

4^E PAGE ANNEXE V

5^E PAGE ANNEXE V

6^E PAGE ANNEXE V

7^E PAGE ANNEXE V

8^E PAGE ANNEXE V

9^E PAGE ANNEXE V

**ANNEXE V BIS -
JOURNAL DE BORD DE
L' ABEILLE FLANDRE**

1ERE PAGE ANNEXE V BIS

2^E P V BIS

3^E PAGE V BIS

4^E PAGE ANNEXE V BIS

5^E PAGE ANNEXE V BIS

6^E PAGE ANNEXE V BIS

7^E PAGE

8^E P V BIS

9^E PAGE V BIS

10^E P ANNEXE V BIS

11^E PAGE ANNEXE V BIS

12^E PAGE ANNEXE V BIS

13^E PAGE ANNEXE V BIS

14^E PAGE ANNEXE V BIS

15^E PAGE ANNEXE V BIS

16^E PAGE ANNEXE V BIS

17^E PAGE ANNEXE V BIS

**ANNEXE V TER -
LETTRES DU COMMANDANT DE L'ABEILLE FLANDRE**

PAGE 1 ANNEXE V TER

PAGE 2 ANNEXE V TER

PAGE 3 ANNEXE V TER

PAGE 4 ANNEXE V TER

PAGE 5 ANNEXE V TER

PAGE 6 ANNEXE V TER

**ANNEXE VI -
RAPPORT DU COMMANDANT G. FIGUIERE
EN DATE DU 16 JUIN 2000**

PAGE 1/18 ANN VI

PAGE 2/18 ANNEXE VI

PAGE 3/18 ANNEXE VI

PAGE 4/18 ANNEXE VI

PAGE 5/18 ANNEXE VI

PAGE 6/18 ANNEXE VI

PAGE 7/18 ANNEXE VI

PAGE 8/18 ANNEXE VI

PAGE 9/18 ANNEXE VI

PAGE 10/18 ANNEXE VI

PAGE 11/18 ANNEXE VI

PAGE 12/18 ANNEXE VI

PAGE 13/18 ANNEXE VI

PAGE 14/18 ANNEXE VI

PAGE 15/18 ANNEXE VI

PAGE 16/18 ANNEXE VI

PAGE 17/18 ANNEXE VI

PAGE 18 ANNEXE VI

**ANNEXE VII -
PROTOCOLE D'ACCORD
SUR LE TRAITEMENT DE L'ÉPAVE DE L'ERIKA**

PREMIER MINISTRE SOCIETE TOTALFINA S.A.
SECRETARIAT GENERAL DE LA MER

Paris, le 26 janvier 2000

**PROTOCOLE D'ACCORD
SUR
LE TRAITEMENT DE L'ÉPAVE DE L'ERIKA**

Entre les soussignés :

L'Etat représenté par Monsieur Paul Roncière, Secrétaire général de la mer, ci-dessous dénommé l'Etat,

et

La société Totalfina S.A. représentée par Monsieur Thierry Desmarest, Président directeur général, ci-dessous dénommée Total,

Il a été convenu ce qui suit :

Considérant que le 12 décembre 1999 l'Etat a mis en demeure le propriétaire, l'armateur et l'agent du navire ERIKA de prendre toutes les mesures appropriées pour faire cesser sans délai le danger grave et imminent présenté par son navire pour l'environnement,

Considérant que le navire a coulé en deux morceaux dans la zone économique exclusive de la France,

Considérant que ces deux morceaux maintiennent un danger grave pour l'environnement du fait des hydrocarbures contenus par l'épave,

Considérant que l'Etat est contraint d'intervenir pour faire cesser le danger de pollution en se substituant au propriétaire défaillant pour l'exécution des obligations résultant de la mise en demeure, aux frais et risques du propriétaire du navire,

Considérant que de son côté, Total, soucieux de marquer sa solidarité active face aux événements en cours, a proposé à l'Etat de financer et faire réaliser dans les meilleures conditions techniques et dans les meilleurs délais compte tenu des conditions météorologiques les travaux relatifs à l'épave et aux hydrocarbures qu'elle contient.

Le présent protocole s'inscrit dans le cadre de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures signée à Bruxelles le 29 novembre 1969 et publiée par le décret n° 75-553 du 26 juin 1975, ci-après qualifiée de CLC 69 (Civil Liability Convention), modifiée notamment par le protocole de 1992 publié par le décret 96-718 du 7 août 1996 ainsi que de la convention internationale de 1992 portant création

du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après qualifié FIPOL.

Le présent protocole a pour objet de déterminer les modalités suivant lesquelles Total apportera à l'Etat son concours pour faire cesser le danger de pollution causé par les hydrocarbures contenus dans les deux morceaux de l'épave.

ARTICLE 1 - DEFINITION DU CONCOURS APPORTE PAR TOTAL

- 1.1.** L'Etat confie à Total, qui l'accepte, le soin de traiter l'épave par tous moyens appropriés au regard des capacités techniques disponibles et de l'objectif recherché, aux fins d'empêcher toute nouvelle pollution provenant des hydrocarbures restés à l'intérieur de l'épave. Ces mesures peuvent consister à réaliser le pompage de tout ou partie de ces produits et/ou à mettre en oeuvre toute mesure de confinement ou de colmatage de l'épave pour empêcher toute fuite dans le milieu marin.
- 1.2.** Total fera ses meilleurs efforts afin de réaliser le traitement de l'épave dans les plus brefs délais compte tenu des conditions météorologiques, océaniques et des risques pour la sécurité et l'environnement. L'objectif retenu est de mettre à profit la prochaine saison estivale.
- 1.3.** A cette fin, Total exécutera les prestations suivantes :
 - expertises préalables des épaves,
 - étude et comparaison d'un éventail de solutions,
 - propositions à l'Etat de la solution que la société considère la meilleure,
 - préparation du cahier des charges définissant la nature des interventions, travaux et moyens nécessaires,
 - sélection des entreprises et passation des contrats,
 - coordination, surveillance et suivi des travaux,
 - traitement des hydrocarbures récupérés.

ARTICLE 2 - CONDITIONS FINANCIERES

- 2.1.** Total financera directement les prestations visées à l'alinéa 1.3. A cet effet, Total supportera les coûts de ses propres interventions et réglera l'ensemble des factures qui lui seront adressées par ses cocontractants, prestataires de service ou fournisseurs.
- 2.2.** Dans l'exécution du présent protocole, Total ne présentera à l'Etat aucune réclamation financière, de quelque nature que ce soit.
- 2.3.** Il est rappelé que la convention CLC 92 s'applique aux mesures de sauvegarde définies comme « toute mesure raisonnable prise par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution » et à ce titre recouvrables auprès du FIPOL. Nonobstant les dispositions de la convention de 1972 modifiée en 1992 portant création du FIPOL qui prévoient qu'en cas de dépassement du montant total que le FIPOL doit verser aux victimes, celles-ci seront réglées au marc le franc, Total accepte expressément de ne présenter aucune réclamation au FIPOL si le montant maximal d'indemnisation disponible est insuffisant ou juste suffisant pour indemniser l'ensemble des victimes disposant directement ou par voie de subrogation d'un préjudice indemnisable au sens des stipulations de la convention FIPOL.

ARTICLE 3 - AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES - COORDINATION LOCALE

L'Etat accordera à Total ou à ses fournisseurs ou sous-traitants l'ensemble des autorisations et permis nécessaires à la réalisation de l'intervention et prendra toutes mesures de police de nature à assurer la sécurité des opérations en mer.

Une cellule de coordination locale sera constituée de représentants de la préfecture maritime de l'Atlantique et de représentants locaux de l'équipe de projet de Total. Elle suit l'avancement des travaux et leur bonne réalisation technique.

Les matériels, barges et engins importés temporairement de l'étranger, pour la durée des opérations, bénéficieront des autorisations permettant la suspension des droits et taxes.

ARTICLE 4 - RESPONSABILITES

L'engagement souscrit par Total constitue une obligation de moyens et non pas une obligation de résultat. L'Etat ne recherchera pas la responsabilité de Total en cas d'échec de l'opération qui sera considérée comme achevée après constat contradictoire entre l'Etat et Total au vu des résultats obtenus.

Par ailleurs, il est rappelé qu'aux termes de l'article 3.4 de la CLC « *aucun demande de réparation de dommages par pollution ne peut être introduite contre ..., d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage sur les instructions d'une autorité publique compétente, e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde* ».

ARTICLE 5 - ASSURANCES

Total souscrira et fera souscrire par ses sous-traitants les assurances qu'il jugera nécessaires pour ouvrir sa responsabilité civile au titre des dommages causés à ses personnels et à ses matériels, à ceux de l'Etat ou à ceux des tiers dans le cadre de ses interventions.

Le personnel des entreprises qui participent aux travaux ne peut, à quelque titre que ce soit, être considéré comme agent de l'Etat.

ARTICLE 6 - CONTRÔLE DE L'ETAT

La société Total remettra périodiquement à l'Etat les rapports d'intervention faisant état de l'avancement des travaux et, d'une manière générale, toute information que l'Etat souhaitera obtenir sur lesdits travaux.

L'Etat qui a le souci de la conduite rapide des opérations :

- assure le contrôle du choix des solutions et du déroulement des opérations,
- approuve la solution proposée par Total et le cahier des charges afférent,
- fait toutes recommandations sur la nature ou l'étendue des travaux.

ARTICLE 7 - EXPERTISE

Un comité de trois experts, désignés d'un commun accord par l'Etat et Total dans le mois qui suit la signature du présent protocole, donner son avis à la majorité sur toute question technique dont il sera saisi par l'une ou l'autre des parties et sera en particulier consulté en cas de désaccord entre l'Etat et Total sur la nature ou l'étendue des mesures à prendre en exécution du présent protocole.

ARTICLE 8 - CONFIDENTIALITE

Les deux parties s'attachent à limiter la diffusion et à protéger les informations et les documents confidentiels provenant ou concernant l'autre partie dont ils ont eu connaissance dans le cadre de l'exécution du présent protocole.

ARTICLE 9 - COMMUNICATION

Sous réserve des clauses de l'article 8 et afin de veiller à une communication cohérente, Total avisera préalablement l'Etat de ses initiatives dans ce domaine.

ARTICLE 10 - PROPRIETES INDUSTRIELLE ET INTELLECTUELLE DES DONNEES TECHNIQUES

Sauf accord particulier entre les deux parties, les propriétés industrielle et intellectuelle et le droit d'exploitation ultérieur des données techniques restent à la société Total dans le cadre du présent protocole.

ARTICLE 11 - VALIDITE DU PROTOCOLE

Le présent protocole entre en vigueur à la date de sa signature. Il reste valable jusqu'à l'issue des opérations telle que définie à l'article 4.

Fait en deux exemplaires originaux, à PARIS, le 26 janvier 2000

Paul RONCIERE
Secrétaire général de la Mer
S.A.

Thierry DESMAREST
Président directeur général de Totalfina

**ANNEXE VIII -
RAPPORT DE M. MANS JACOBSON,
ADMINISTRATEUR DU FIPOL**

1^{ER} PAGE AN VIII/16

2/16

3/16

4/16

5/16

6/16

7/16

8/16

9/16

10/16

11/16

12/16

13/16

14/16

15/16

16/16

**ANNEXE IX -
RAPPORT DE M. GREENWOOD, PRESIDENT DU GROUPE
INTERNATIONAL DES P AND I CLUBS**

A. LE GROUPE INTERNATIONAL DES CLUBS P&I

1. Le Groupe international est reconnaissant de l'invitation qui lui est faite de présenter ses opinions aux instances chargées de l'examen de la législation sur la sécurité et la responsabilité à la suite de l'écoulement de l'Erika.

2. Les 13 clubs du Groupe international sont des organisations d'assurance mutuelle qui couvrent une gamme étendue de risques vis-à-vis des tiers pour leurs membres armateurs. En plus de la pollution pétrolière, la couverture prévue par les clubs concerne également les responsabilités pour les demandes d'indemnisation en cas de décès, de préjudice corporel, de collision, les demandes d'indemnisation à l'égard de la cargaison, des dommages aux corps fixes, de l'équipage, des passagers et de l'enlèvement des épaves. Les clubs appartiennent à leurs membres armateurs et sont contrôlés par les conseils d'administration issus de leurs membres armateurs, qui délèguent la gestion au jour le jour des clubs à des professionnels responsables. Chaque club couvre les premiers 5 millions de \$ de toute demande d'indemnisation. Les demandes supérieures à ce niveau sont mises en commun entre tous les clubs dans le Groupe international. Les demandes supérieures à 30 millions de \$ sont réassurées à hauteur de 1 milliard de \$ à l'égard des responsabilités en cas de pollution pétrolière, ce qui représente la limite supérieure de couverture prévue par les Clubs du Groupe international pour ces demandes.

3. 90 % environ de la flotte océanique mondiale est assurée dans les clubs du Groupe international.

4. Du fait de la mise en commun et des arrangements de réassurance établis entre les clubs du Groupe international, la couverture proposée à ses membres par chaque club à l'égard des responsabilités en cas de pollution pétrolière est très similaire et comprend les responsabilités qu'un armateur peut encourir au titre des Conventions internationales, tels que les coûts de nettoyage, les mesures préventives et les demandes d'indemnisation des dommages causés à l'environnement et aux tiers.

B. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES

1. La Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile en cas de dommage par la pollution pétrolière (CLC) et la Convention internationale de

1971 sur la mise en place d'un fonds international pour l'indemnisation des dommages dus à la pollution pétrolière ont instauré un ensemble cohérent de règlements internationaux qui assurent une indemnisation rapide et juste pour tous les demandeurs, tant les personnes que les états, qui ont subis un préjudice, des dommages ou encourus des frais du fait de l'écoulement de pétrole persistant d'un pétrolier. Le système de convention a été largement accepté. Les deux conventions ont été amendées en 1992 (1992 CLC et 1992 Fonds) par révision des dispositions et détermination de limites substantiellement plus élevées, et sont entrées en vigueur en 1996. Ces conventions sont maintenant applicables dans plus de 50 états dans le monde et le nombre de ratifications va augmenter considérablement dans un avenir proche. Le Groupe international estime que le système des conventions représente un degré suffisant de certitude pour permettre aux armateurs et à leurs assureurs de prendre les mesures qui permettent de traiter les demandes d'indemnisation rapidement et d'une manière juste, sans recourir à des contentieux coûteux et sources de pertes de temps.

2. Le système de conventions prévoit que les demandes d'indemnisation doivent être faites directement contre les armateurs, laissant à ces derniers la charge de se retourner contre les tiers qui ont causé ou qui ont contribué à l'écoulement. Cela signifie que les demandeurs peuvent être rapidement indemnisés puisqu'ils n'ont qu'un seul interlocuteur pour leur demande d'indemnisation.

3. Les conventions facilitent également le traitement des demandes d'indemnisation en cas d'écoulement unique qui a entraîné des dommages dans plusieurs états contractants.

4. Selon la CLC, l'armateur est tenu de disposer d'une attestation d'assurance au titre de laquelle le demandeur a le droit de déposer une demande directement auprès de l'assureur, qui dans presque tous les cas est un Club P&I. Un des principes fondamentaux de la couverture prévue par les clubs mutuels est le principe selon lequel l'assurance prévue est fondée sur le système de l'indemnisation, qui oblige l'assuré membre à payer d'abord les demandes d'indemnisation faites à son encontre avant de pouvoir bénéficier du remboursement par le club. Exceptionnellement, les clubs acceptent de renoncer à ce principe et deviennent garants à l'égard de CLC en retour d'un plafond de responsabilité de l'armateur et afin de faciliter l'adoption d'un système international uniforme d'indemnisation. Le fait que la CLC prévoit une limite clairement exprimée des responsabilités des armateurs a été un facteur important dans la prise de décision.

5. Les clubs disposent d'une expérience considérable de travail au sein du système de conventions et bénéficient d'une coopération étroite avec le Fonds IOPC dans le traitement des demandes d'indemnisation en cas d'écoulement de

pétrole au titre des dispositions du mémorandum d'accord passé entre les Clubs du Groupe international et le Fonds. Ce mémorandum d'accord prévoit la notification des demandes d'indemnisation, l'utilisation partagée des services de juristes, d'inspecteurs et d'experts techniques afin de déterminer la responsabilité dans les demandes d'indemnisation et le partage des coûts correspondants. Ainsi par exemple, le club concerné et le Fonds IOPC mettent fréquemment en place un bureau commun de traitement des demandes et partagent l'expertise de l'ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation). Cette procédure a été utilisée pour traiter des demandes dans le cas de l'écoulement de l'Erika.

6. Les pays adhérant à la Convention ont développé des plans d'urgence très bien préparés au niveau gouvernemental pour faire face aux accidents de pollution, dont la France représente un des meilleurs exemples. L'expérience dans le monde entier montre que le contrôle public centralisé constitue la méthode la plus efficace de réponse aux accidents d'écoulement.

C. PROPOSITIONS DE REVISION DES CONVENTIONS

1. Les conventions internationales prévoient un système d'indemnisation éprouvé qui fonctionne bien et qui a été largement accepté dans le monde entier. Historiquement, les montants d'indemnisation versés au titre de CLC et des Fonds se sont révélés adéquats pour répondre à toutes les demandes valides. Toutefois, les limites de responsabilité actuelles applicables au titre des conventions sont en vigueur depuis 1996 et doivent maintenant être révisées selon le mécanisme prévu dans les conventions qui autorisent une augmentation des limites de responsabilité de 6 % composé par an à partir de janvier 1993. Ceci pourrait avoir pour conséquence d'augmenter la limite maximum d'indemnisation existant au titre des conventions combinées qui passerait du chiffre actuel d'environ 185 millions de \$ US à environ 280 millions de \$ US.

2. Dans le contexte des propositions d'augmentation proportionnelle de la part des armateurs des limites globales d'indemnisation au titre de la CLC et du Fonds, il convient de signaler qu'il est relativement rare que des demandes d'indemnisation dépassent la limite CLC. La majorité des demandes concernant des écoulements de pétrole sont par conséquent entièrement payées par les armateurs et leurs Clubs P&I.

3. Les clubs P&I sont également informés des propositions d'élargir la définition des dommages par pollution au titre de la CLC et du Fonds. L'expérience des clubs P&I, qui traitent de nombreux accidents de pollution aux Etats-Unis et dans d'autres états qui n'ont pas adopté CLC et le Fonds, laisse à penser qu'un élargissement de la définition des dommages par pollution peut être défavorable aux intérêts de la grande majorité des

demandeurs qui ont subi des préjudices indemnisables au titre de la définition actuelle des dommages par pollution.

Les divers moyens utilisés (en particulier aux Etats-Unis) pour quantifier les dommages à l'environnement en termes financiers dans des circonstances où aucune restauration directe de l'environnement n'est possible et lorsque aucun demandeur n'a subi de préjudice financier ont eu tendance à entraîner des résultats arbitraires et non satisfaisants. Non seulement cela entraînerait des litiges prolongés et des retards dans le règlement des demandes d'indemnisation pour des dommages à l'environnement, mais un élargissement de la définition des dommages par pollution au titre de la CLC/Fonds serait également susceptible d'aggraver les retards dans le règlement des demandes légitimes (telles que celles des pêcheurs) et risquerait de réduire dans de grandes proportions les montants d'indemnisation attribuables à ces demandeurs.

D. ETATS-UNIS

1. Les Clubs P&I considèrent qu'une décision des gouvernements de mettre en place une législation nationale ou régionale unilatérale pour remplacer ou compléter le système de conventions applicables au niveau international est susceptible de créer une incertitude et d'amoindrir les avantages offerts par la CLC et le Fonds. Aux Etats-Unis la Loi sur la Pollution pétrolière de 1990 (OPA 90) a introduit un certain nombre de dispositions qui ont entraîné une incertitude considérable dans la définition du champ d'application des demandes d'indemnisation recevables.

2. Parmi les autres problèmes spécifiques créés par l'OPA 90, il faut signaler l'absence de préemption de la Loi de l'Etat par la Loi fédérale qui conduit à un conflit entre la Loi fédérale et la Loi de l'Etat, et à la possibilité que des demandes découlant du même incident soient traitées simultanément par des tribunaux de l'Etat et des tribunaux fédéraux. Les conventions contiennent des dispositions permettant d'éviter ces problèmes dans les cas où des demandes découlant du même incident sont faites dans des états contractants différents.

3. De plus, les règlements "Natural Resource Damage Assessment"¹ - (NRDA) promulgués au titre de l'OPA 90, qui visent à définir l'étendue des demandes d'indemnisation recevables pour les dommages à l'environnement, sont mal définis et manquent de clarté par rapport à la CLC. Ainsi par exemple, ces règlements prévoient qu'en plus de sa responsabilité à l'égard des coûts de restauration d'un environnement particulier endommagé par un écoulement, un armateur peut également voir sa responsabilité engagée à l'égard des coûts de restauration "secondaire" ou compensatoire qui peuvent

¹ *N.d.T. : Evaluation des dommages causés aux ressources naturelles.*

inclure, par exemple, la création ou l'achat d'autres habitats pour la faune, indépendamment du fait qu'il y ait ou non similitude entre l'habitat acquis et l'habitat endommagé, l'achat de forêt en pleines terres pour remplacer des marais salants côtiers endommagés. Dans un autre exemple récent, des fonds versés par un armateur pour la restauration de dommages à l'environnement ont été utilisés pour employer les services permanents d'un remorqueur.

4. Des difficultés considérables naissent des tentatives d'évaluation de la valeur financière des habitats endommagés selon des techniques incertaines telles que la méthode d'évaluation aléatoire (on demande à des personnes dans le public d'attribuer une valeur financière théorique pour chaque élément de la flore et de la faune) et par l'utilisation de modèles informatiques qui donnent fréquemment des résultats absurdes.

5. Selon l'expérience des Clubs P&I, ces aspects de l'OPA 90 ont conduit à des litiges et des conflits prolongés au cours desquels tant les demandeurs que l'armateur sont obligés de dépenser des sommes disproportionnées en représentation juridique et en experts techniques qui eux-mêmes conduisent à des retards importants dans le règlement des demandes d'indemnisation, y compris pour les personnes qui ont subi un préjudice direct.

6. L'OPA 90 exige par ailleurs que l'armateur joue un rôle prépondérant dans la réponse à l'écoulement, à côté de l'intervention des autorités fédérales ou de l'état. Ceci entraîne des interventions extrêmement coûteuses, ce qui réduit le niveau des fonds pouvant être affectés au règlement des demandes d'indemnisation.

7. Il faut également signaler que l'OPA 90, comme la CLC, exige que l'armateur fournisse un certificat de responsabilité financière au titre duquel un demandeur peut engager une action directe en réparation contre l'assureur. En raison des incertitudes de l'OPA 90, et plus spécialement en ce qui concerne la limitation de responsabilité, de l'étendue des demandes d'indemnisation de dommages à l'environnement et du fait que l'OPA, contrairement à la CLC, soit nationale et non internationale, le Conseil d'Administration du Groupe international des Clubs P&I exprime unanimement l'opinion que, en tant qu'assureurs mutuels, les clubs ne doivent pas accepter d'être soumis aux actions directes en réparation au titre de l'OPA 90. De ce fait, les certificats de responsabilité financière eu titre de l'OPA 90 sont généralement fournis par des assureurs ou des garants commerciaux à des coûts supplémentaires pour l'industrie du transport et donc en dernier ressort pour le consommateur.

E. CONCLUSION

Le Groupe international des Clubs P&I recommande que les modifications des régimes d'indemnisation de la pollution pétrolière applicables dans l'Union européenne doivent être réalisées par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale (IMO) par amendement aux Conventions internationales. Nous nous référons à l'opinion exprimée par l'Etat français dans sa lettre du 18 février 2000 à l'IMO dans le cadre de la sécurité des navires :

"L'Organisation maritime internationale reste un forum naturel pour les discussions et les décisions qui créeront les bonnes conditions d'un transport maritime plus sûr et plus responsable."

Le Groupe international des Clubs P&I souhaite également informer qu'il soutient entièrement les opinions exprimées par le Dr Ian White de l'ITOPF dans le document qu'il a présenté. L'ITOPF bénéficie d'une expérience technique et d'une expertise en matière de pollution pétrolière plus importante que toute autre organisation dans le monde, ayant assisté sur place à plus de 400 écoulements dans le monde entier.

**ANNEXE X -
RAPPORT DE M. IAN WHITE, DIRECTEUR DE L'ITOPF
EXPOSÉ À L'ATTENTION DE LA MISSION
D'INFORMATION DU SÉNAT AU NOM DE L'ITOPF**

1. C'est un honneur pour l'ITOPF d'avoir été invité à présenter son point de vue relatif à la pollution de l'ERIKA.

2. RÔLE DE L'ITOPF

2.1 L'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF), organisme à but non lucratif, a été créé en 1968 afin de gérer TOVALOP, accord volontaire d'indemnisation de l'industrie du pétrole en cas de pollution par les hydrocarbures., Introduit en 1969, TOVALOP a été une mesure provisoire dans l'attente d'une mise en place plus générale de la Convention CRC 1969 et de la Convention Fonds 1971. Ces deux dispositifs ont été élaborés sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale, l'OMI. TOVALOP et son pendant CRISTAL (autre accord volontaire complémentaire) ont été abrogés le 20 février 1997 en raison de l'acceptation très large des Conventions CRC 69 et Fonds 71 et de l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992.

2.2 Depuis le milieu des années 70, l'ITOPF assure un ensemble de services techniques lesquels constituent actuellement l'essentiel de son activité et se répartissent de la manière suivante :

- La lutte antipollution en mer
- Evaluation des dommages et analyse des demandes d'indemnisation
- Planification d'urgence et conseils techniques
- Formation et instruction
- Information

2.3 Organisme non commercial, l'ITOPF est financé par les cotisations annuelles de ses membres (armateurs) par l'intermédiaire des P&I Clubs leurs assureurs au tierce en matière de responsabilité civile. Le nombre de membres s'élève actuellement à 4 000 armateurs et affréteurs coque nue pour 8 000 pétroliers, combos et barges pour un total de 189 million de tonnes de jauge brut. Depuis le 20 février 1999, les armateurs et affréteurs à coque nue des autres catégories de navires représentant 285 millions de tonnes de jauge brut sont devenus des associés de l'ITOPF. Ceci explique le rôle important joué par l'organisation dans la lutte antipollution en cas de déversement de fuel de soutes et à un moindre degré de produits chimiques nocifs et dangereux.

2.4 Bien que l'ITOPF soit financé par les armateurs au travers de leurs Clubs P&I, l'organisation a su rester indépendante de toute influence commerciale et politique. Son personnel scientifique et technique s'honore de toujours apporter un conseil technique objectif en toutes circonstances à l'échelle internationale. Le FIPOL (Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) a toujours reconnu cette expertise puisqu'il fait régulièrement appel à l'ITOPF lors de pollutions auxquelles il est confronté. D'autres organisations intergouvernementales telles l'OMI et la Commission Européenne, ainsi que d'autres organismes officiels, reconnaissent également l'objectivité et l'expérience inégalables de l'organisation en termes de lutte antipollution et lui demandent régulièrement de participer à des actions de formation et de planification d'urgence. De même l'ITOPF participe très régulièrement aux discussions à l'échelle nationale et internationale sur l'antipollution. Depuis 1980, elle jouit du statut d'observateur au sein de l'OMI et du FIPOL.

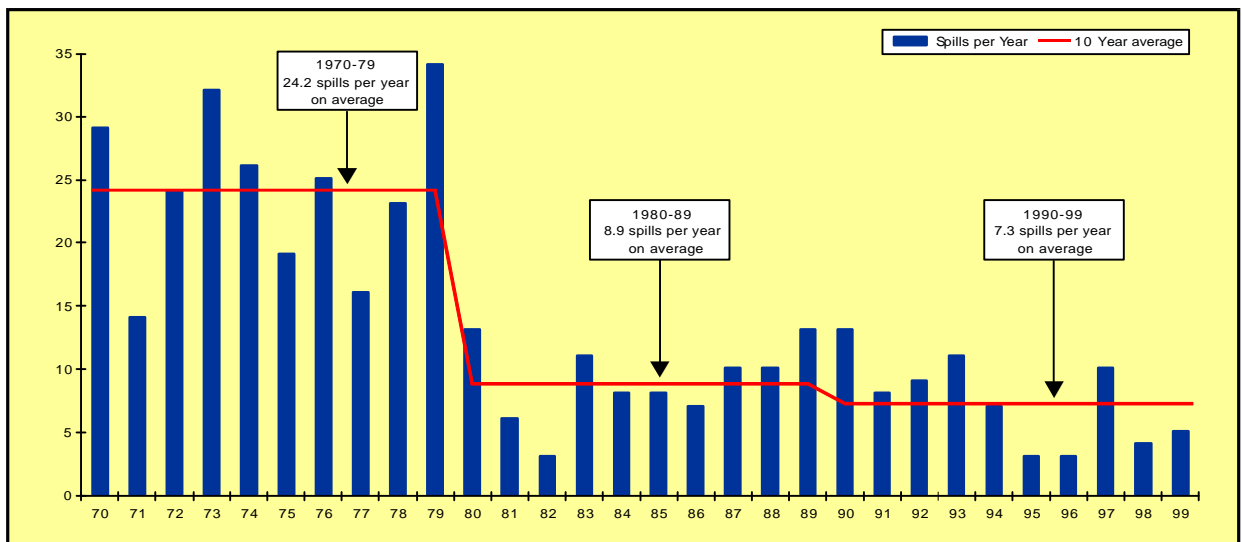
2.5 L'intervention en cas de pollution par hydrocarbures constitue le service technique prioritaire de l'ITOPF (habituellement à la demande d'un Club P&I et du FIPOL), qui donne des conseils pratiques et objectifs concernant les opérations de nettoyage idoines afin de réduire l'atteinte au milieu naturel et aux moyens économiques. Ces conseils ont pour objectif d'aider tous les professionnels engagés dans la lutte, à tous les niveaux. Le personnel technique sur zone cherchera toujours à collaborer très étroitement avec tous les intervenants afin d'arriver à un consensus sur les mesures techniquement justifiées (raisonnables) selon les circonstances. L'intervention de l'ITOPF sur le terrain présente deux avantages :

- 1) elle permet d'assurer un nettoyage des plus efficace avec un minimum d'atteintes supplémentaires au milieu et
- 2) elle favorise le traitement rapide et amiable des demandes d'indemnisation.

2.6 Le personnel technique de l'ITOPF assure un service permanent (H24) pour intervenir à l'échelle mondiale et, depuis les années 70, a collaboré à plus de 400 déversements dans plus de 80 pays. De ce fait, le personnel de l'organisation a acquis une expérience opérationnelle très importante de la réalité de la lutte contre les pollutions marines par les hydrocarbures et des dommages subis par le milieu naturel. Il est intéressant de remarquer qu'une proportion importante des pollutions ayant été traitées par le personnel de l'organisation impliquait des fuels lourds (cargaison ou soutes) déversés par des pétroliers ou des soutes déversés par d'autres catégories de navires marchands comme les vraquiers et les porte-conteneurs.

3. INCIDENCE DES DÉVERSEMENTS PAR LES PÉTROLIERS

3.1 La prévention des déversements d'hydrocarbures doit être la priorité. Le graphique ci-dessous résume les progrès réalisés dans ce domaine ces vingt dernières années. Ainsi, le nombre annuel moyen de déversements supérieurs à 700 tonnes en provenance de pétroliers au cours des années 80 et 90 représente un tiers du nombre des années 70. Depuis le début des années 80, la quantité annuelle moyenne d'hydrocarbures perdus en mer par suite d'incidents maritimes s'est réduit et ne représente plus que 0,01 pour cent de la quantité totale d'hydrocarbures transportés par voie maritime de par le monde.



Déversements supérieurs à 5000 barils (700 tonnes), 1970-1999

3.2 Les statistiques mondiales ne réconfortent guère les victimes dont les plages ont été polluées et les moyens de subsistance spoliés par une pollution comme l'ERIKA. Toutefois, elles nous donnent la possibilité d'effectuer une étude fine des causes des pollutions majeures au cas par cas. A cet égard nous attirons l'attention sur la réduction importante du nombre de ruptures de coque graves, récemment, sans doute en raison du retrait et de la mise au rebut des pétroliers les plus anciens et de l'introduction plus récente de programmes d'inspection de navires plus rigoureux. Depuis 1992, les cinq cas de rupture de coque les plus catastrophiques ayant abouti à la séparation du navire en deux sections, impliquaient à chaque fois des navires-citernes de produits raffinés transportant du fuel lourd dans leurs cales (voir ci-dessous). Cela indique peut être la nécessité qu'il y aurait à porter une l'attention particulière à ce secteur spécifique du transport maritime plutôt que sur l'ensemble des pétroliers.

Nom du Pétrolier	Année	Lieu	Quantité déversée (tonnes)
KATINA P	1992	Mozambique	72 000
THANASSIS A	1994	Mer de Chine du sud	37 000
NAKHODKA	1997	Japon	16 500
ERIKA	1999	France	15 000
VOLGONEFT 248	1999	Turquie	1 290

4. PROBLÈMES PARTICULIERS CAUSÉS PAR LES DÉVERSEMENTS DE FUEL LOURD

4.1 Plusieurs facteurs déterminent la gravité (et le coût) d'une pollution: la nature de l'hydrocarbure déversé, la quantité déversée, le taux de fuite, les caractéristiques physiques, biologiques et économiques du lieu de la pollution, les conditions météo et marine et l'efficacité des opérations de nettoyage. En général on considère la nature des hydrocarbures déversés comme l'un des facteurs les plus importants. Les fuels lourds qui sont très persistants causent sans doute les problèmes les plus graves. De tels produits résistent à l'action du nettoyage naturel et sont, de plus, difficiles à éliminer de la surface de la mer à l'aide de barrages flottants, d'écumeurs, de dispersants chimiques ou de tout autre moyen. Les déversements de fuel lourd sont donc susceptibles de dériver sur de grandes distances à partir du lieu de la pollution et de polluer de vastes sections du littoral, portant atteinte aux zones de loisirs, aux matériels de pêche, aux installations aquacoles et à la faune sauvage.

4.2 Les cas récents de l'ERIKA et du NAKHODKA, en France et au Japon respectivement, en témoignent. Dans ces deux cas, les problèmes ont été exacerbés par la grande distance entre le lieu de la pollution et le littoral. En effet, le risque d'étalement a été considérable avec comme conséquence la pollution d'une grande longueur de littoral. La pollution du TANIO qui s'est cassé en deux au large de la Bretagne du nord en 1980, avait eu des conséquences très similaires. A cette occasion le TANIO avec ses 14.500 tonnes d'hydrocarbure lourd avait pollué plus de 200 kilomètres de littoral de la Bretagne du nord et a été aussi difficile à traiter que l'AMOCO CADIZ lequel avait, deux ans auparavant, déversé 223.000 tonnes de pétrole brut dans le même secteur.

5. LES OPÉRATIONS DE LUTTE DANS LE CAS DE L'ERIKA

5.1 Même si, sur le plan technique, l'efficacité de certains aspects de la lutte en mer et à terre reste encore à démontrer, en général on peut considérer que l'intervention a été bien menée dans l'ensemble compte tenu des difficultés

posées par la nature des hydrocarbures et par les très mauvaises conditions météorologiques de la phase initiale de l'accident. La collaboration étroite et efficace entre le Club P&I de l'armateur, la Steamship Mutual et le Fonds 1992 a permis l'envoi d'un expert de l'ITOPF dès le premier jour de la pollution. La Steamship Mutual et le Fonds 1992 ont également établi un bureau pour traiter les demandes d'indemnisation très rapidement. Même s'il a fallu attendre de savoir le lieu d'arrivée à la côte des nappes avant de décider l'emplacement du bureau, de nombreuses mesures ont été prises très peu de temps après la pollution. Une fois l'information obtenue, la ville de Lorient a été désignée et le bureau a été mis en place avec du personnel et des moyens de communication adéquats. Le bureau fonctionnait normalement deux semaines après l'arrivée sur les plages des premières nappes d'hydrocarbures.

5.2 Dans l'ensemble, il n'y a pas eu de déficiences marquées en termes de moyens humains et techniques ou, chose plus importante, d'expertise, notamment grâce à la participation active d'experts de grande qualité détachés par le CEDRE à Brest. On doit remarquer toutefois que la gestion des opérations de nettoyage à terre, en particulier, a comporté un certain nombre de lacunes.

5.3 En France, à l'instar de la plupart des pays européens, les autorités centrales assumant la responsabilité de l'organisation et du suivi de la lutte dans le cas d'une pollution marine de grande ampleur, font appel, soit aux moyens nationaux, soit à ceux d'organismes privés. L'expérience a démontré que cette approche est habituellement plus efficace et plus rentable que celle adoptée aux Etats-Unis où, conformément aux dispositions de l'OPA, (Oil Pollution Act - Loi Antipollution) (OPA 90) ce sont les armateurs qui sont tenus d'organiser la lutte antipollution et obligés, dans ce cas, de passer des contrats avec des organismes de nettoyage privés lesquels ont tendance à viser davantage la rentabilité.

5.4 Il existe de nombreuses raisons pour lesquelles les autorités centrales sont mieux placées pour mener la lutte contre les pollutions pétrolières, et notamment car ces pollutions ont souvent pour origine des navires de passage (y compris des pétroliers de passage) dont les armateurs ne disposent pas, en général, de moyens opérationnels dans le pays concerné. La responsabilité de la protection des intérêts nationaux doit, en fin de compte, être du ressort des autorités centrales qui sont les seules en mesure de déterminer les priorités en matière de protection et de nettoyage selon les circonstances. Les Conventions internationales en matière d'indemnisation ont, d'ailleurs, en partie été rédigées de manière à encourager les administrations à assumer la responsabilité de la lutte contre la pollution marine impliquant des hydrocarbures persistants déversés par des navires-citernes. Il s'agissait essentiellement de mettre en place un mécanisme simple selon lequel les coûts

raisonnables encourus pour lutter contre une pollution seraient remboursés conformément au principe « pollueur-payeur ».

5.5 Etant donné que la lutte contre la pollution n'est pas une activité essentielle de l'administration centrale, des problèmes peuvent survenir. Le schéma organisationnel utilisé pour faire face à une pollution a tendance à suivre le modèle normal établi pour d'autres éventualités. Ceci est particulièrement vrai pour le nettoyage du littoral où la responsabilité de la lutte incombe à une multitude de collectivités régionales et locales. Alors que certaines consacrent tous les ans des moyens considérables à la planification d'urgence, à la formation et aux exercices, d'autres estiment que le niveau de risque ne justifie pas l'effort ni la dépense, au vu des autres priorités auxquelles elles doivent faire face. Dans tous les cas, il est très probable que lors d'une pollution, les moyens humains et matériels de nettoyage ainsi que les connaissances techniques d'experts viendront à manquer. Bien que certains organismes d'état, des organisations internationales et divers secteurs de l'industrie pétrolière et maritime se soient efforcés de combler ces lacunes par la mise à disposition de matériel spécialisé et d'experts très expérimentés, il est souvent très difficile de faire accepter ces mesures et moyens par les autorités pertinentes. Il arrive trop souvent que les propositions d'aide et de conseil soient écartées par les autorités qui préfèrent apprendre par elles-mêmes et, partant, répéter les erreurs des pollutions passées.

5.6 Les collectivités locales se heurtent très souvent également à un problème financier. Dans un très grand nombre de pays, l'administration centrale est assez réticente à octroyer des crédits aux collectivités locales ou régionales, qui n'ont alors d'autre solution que d'affecter les moyens financiers d'un autre poste budgétaire (la voirie par exemple) à la lutte antipollution. En France le contexte administratif devrait être meilleur car aux termes du Plan National d'Urgence (Plan Polmar) un financement d'urgence est disponible au niveau régional (départemental). Toutefois, il semblerait qu'il n'existe pas de mécanisme de soutien financier direct à l'intention des communes.

6. RESPONSABILITÉS ET INDEMNISATION

6.1 L'indemnisation des dommages subis par suite d'un déversement d'hydrocarbures persistants en provenance de navires-citernes est régie par un mécanisme international dont le cadre était au départ la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC 1969) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention Fonds 1971). Ces conventions ont été amendées en 1992 par deux Protocoles ayant augmenté le plafond de l'indemnisation disponible et élargi le champ d'application des Conventions d'origine. Les Conventions amendées, entrées

en vigueur le 30 mai 1996, sont communément appelées la CRC 1992 et la Convention Fonds 1992. Au 30 mars 2000, 55 états avaient ratifié ces deux conventions et il apparaît que d'autres vont bientôt en faire autant. La Convention Fonds 1992 est administrée par le Fonds International d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds 1992 ou FIPOL) dont le secrétariat se trouve à Londres.

6.2 Depuis le milieu des années 70, date d'entrée en vigueur des Conventions, plusieurs centaines de millions de dollars ont été versées pour indemniser les victimes des états ayant ratifié les conventions, sans recours, dans la plupart des cas, à des procès. Le système fonctionne donc très bien et demeure un exemple à suivre pour d'autres régimes de responsabilité et d'indemnisation.

6.3 Un certain nombre de questions graves ont été posées concernant l'adéquation du système d'indemnisation prévu par les Conventions CRC 1992 et Fonds 1992 à la suite de la pollution de l'ERIKA. La question majeure qui se pose est de savoir si les limites actuelles d'indemnisation suffiront à faire face entièrement à toutes les demandes d'indemnisation légitimes générées par ce naufrage (ou dans le futur par d'autre naufrages) même compte tenu dans le cas présent des propositions faites par TotalFina et l'état d'accepter de se faire rembourser en dernier et avant dernier. Des discussions ont également porté sur les montants respectifs réglés par l'armateur et les compagnies pétrolières cotisant au Fonds 1992, sur l'absence de responsabilité de la part des propriétaires de la cargaison et des affréteurs à verser une indemnisation ainsi que sur les restrictions de l'indemnisation pour les dommages à l'environnement.

Augmentation du plafond

6.4 La Convention CRC 1992 et la Convention Fonds 1992 comportent un mécanisme selon lequel les limites de la responsabilité prévues par les deux conventions puissent être majorées de six pour cent l'an. Cette limite est calculée par rapport à un taux agrégé à partir du 15 janvier 1993 (date à laquelle l'OMI avait ouvert les deux Protocoles de 1992 à la signature par les états). L'augmentation maximum possible de la limite prévue par le mécanisme conjoint CRC 1992/Fonds 1992 (actuellement établie à 135 millions de DTS-droits de tirage spéciaux-, soit environ 185 millions de dollars US) au 30 mars 2000 semble être légèrement supérieure à cinquante pour cent (c'est-à-dire environ 203 millions de DTS soit environ 278 millions de dollars US). Lors de l'Assemblée du Fonds 1992 le 4 avril 2000, la délégation du Royaume-Uni avait annoncé son intention de soumettre une demande formelle au Secrétaire Général de l'OMI pour que la question soit inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité Juridique de l'organisation au mois d'octobre 2000. Cette proposition a d'ailleurs reçu le soutien de plus du quart des états contractants des conventions CRC 1992 et Fonds 1992 ainsi

que cela est imposé par les conventions. Au moment où la question sera débattue par le comité juridique, on verra sans doute un soutien très large dans l'industrie du pétrole, du transport maritime et des assurances pour l'augmentation du plafond étant donné que les limites actuelles avaient été convenues en 1984 et que, indépendamment de l'expérience acquise lors de la pollution de l'ERIKA, ces limites ont besoin d'être révisées. Ceci dit, même si les montants versés alors devaient être ajustés pour tenir compte de l'érosion monétaire, il nous est permis de dire, à une exception possible près, que la limite d'indemnisation prévue par la Convention Fonds 1992 aurait été suffisante pour faire face à toutes les demandes d'indemnisation légitimes formulées dans le passé pour les pollutions relevant des Conventions 71 et 92, avant la survenue des accidents du NAKHODKA et de l'ERIKA.

Partage de la charge financière

6.5 Les Conventions internationales sur l'indemnisation, ainsi que les accords volontaires TOVALOP et CRISTAL lorsqu'ils existaient, ont toujours été fondées sur une structure à deux niveaux où l'armateur et son assureur en matière de responsabilité civile tierce (P&I Club) étaient strictement responsables du règlement de l'indemnisation au titre du premier niveau. Les sociétés pétrolières et les autres entités (recevant des hydrocarbures) dans les états membres de la Convention Fonds étant responsables du financement du deuxième niveau. Ce partage par les nombreux importateurs mondiaux de l'obligation d'assurer une indemnisation complémentaire au titre de la Convention Fonds permet de garantir un fonds sûr et financièrement très robuste. La solution de rechange qui consisterait à faire endosser toute la responsabilité à un seul propriétaire de cargaison ou affréteur, serait probablement irréalisable dans la pratique, la cargaison changeant souvent de main pendant le voyage du pétrolier.

6.6 La Convention CRC 1992 prévoit que les armateurs et leurs assureurs sont en droit de limiter leur responsabilité en cas de dommages subis à la suite d'une pollution par les hydrocarbures à un montant dépendant de la taille du pétrolier (sa jauge brute ou tpl) qui est à l'origine de la pollution. Ce droit d'établir une limite, chose courante dans les Conventions maritimes, est un exemple de la structure très finement équilibrée du mécanisme CRC 1992/Fonds négocié par les états au sein de l'OMI pendant un certain nombre d'années. Le pendant historique de ce droit de limitation de la responsabilité est l'acceptation par les armateurs d'une responsabilité stricte (à l'opposé d'une responsabilité basée sur la démonstration de faute) et d'adhérer à des dispositifs d'assurances obligatoires. Ce qui importe davantage c'est que les Clubs P&I ont accepté de s'exposer à des poursuites judiciaires directement à leur encontre, plutôt que d'indemniser les armateurs des montants versés, afin de faciliter la présentation de demandes d'indemnisation par les victimes en vue d'un prompt règlement. En l'absence de cette condition, les demandeurs

se trouveraient confrontés à la tâche particulièrement ardue d'avoir à identifier au préalable et à localiser l'armateur du pétrolier qui était à l'origine de la pollution.

6.7 Dans le cas de l'ERIKA, les armateurs et les Clubs P&I sont exposés à une responsabilité d'indemnisation d'environ 12 millions de dollars alors que les sociétés pétrolières et les autres cotisants au Fonds 1992 devront verser environ 173 million de dollars (si les demandes atteignent le plafond). Ce partage signifie que 6.5 pour cent des coûts de nettoyage et les dommages sont payés par l'armateur/Club P&I et que le solde (93.5 pour cent) sont payés par les sociétés pétrolières et les autres importateurs de brut et de fuel lourd dans les états membres du Fonds 1992. Toutefois, à l'examen de ce partage à première vue inéquitable, il serait erroné de ne prendre en compte qu'un ou deux cas de pollutions majeures plutôt que d'examiner la totalité des demandes d'indemnisation formulées dans les années passées. Ainsi, la grande majorité de ces demandes d'indemnisation lors de pollutions par les hydrocarbures provenant d'un pétrolier, ne dépassent pas la limite établie par la Convention CRC et sont donc payées dans leur totalité par les armateurs et les Clubs P&I. Cette situation ne pourra que se renforcer du fait de l'augmentation du plafond CRC 1992, sauf dans le cas où la nature des hydrocarbures déversés et la sensibilité du littoral par exemple rendent les opérations de nettoyage très onéreuses.

Considérations d'ordre technique

6.8 Dans la discussion relative aux pollutions provoquées par de petits pétroliers pouvant entraîner des coûts très élevés, il est important de reconnaître que le problème ne se rapporte pas tant à la taille du pétrolier ou de la pollution mais plutôt à la nature et aux caractéristiques du produit déversé. La grande majorité des déversements par de petits pétroliers qui dépassent la limite de responsabilité de l'armateur au titre de la CRC 1992 impliquent des fuels lourds pour les raisons exposées dans le chapitre 4 de ce rapport. Ces mêmes facteurs expliquent les raisons pour lesquelles dans l'expérience de l'ITOPF, le nettoyage d'une pollution impliquant un fuel lourd peut s'avérer beaucoup plus onéreux qu'une pollution de taille identique impliquant un brut léger ou moyen. Il est donc plus facile de comprendre, dans ce contexte, les raisons pour lesquelles la valeur totale des demandes d'indemnisation provoquées par l'ERIKA et la NAKHODKA pourrait se rapprocher sinon dépasser le montant maximum prévu au titre du CRC 1992 et du Fonds 1992. Il y vingt ans il en était de même pour le Fonds 1971 lors de la pollution du TANIO.

6.9 Si l'ERIKA avait transporté un brut léger ou moyen, la plupart de produit se serait évaporée ou dispersée naturellement vu les conditions météo très

mauvaises au moment de l'accident et de ce fait très peu de la nappe aurait atteint le littoral (comme ce fut le cas du BRAER aux îles Shetland en 1993).

7. NATURE DES DEMANDES D'INDEMNISATION RECEVABLES

7.1 L'évaluation du bien-fondé technique d'une demande d'indemnisation s'inscrit dans le prolongement de la mission assurée par l'ITOPF au moment de la pollution. Les demandes d'indemnisation, formulées pour couvrir les coûts de nettoyage, les dommages subis par les ressources économiques telles que pêches et aquaculture et les mesures consenties pour aider à restaurer un milieu naturel atteint, sont toujours évaluées selon le schéma directeur élaboré par le FIPOL. Le rôle de l'ITOPF, il faut le souligner, est de formuler un avis sur les aspects techniques des demandes. L'ITOPF ne décide ni de la recevabilité d'une demande, ni du montant de l'indemnisation à accorder. Cette responsabilité incombe aux Clubs P&I et Fonds 1992 (c'est-à-dire les délégations nationales siégeant au Comité Exécutif et à l'Assemblée).

7.2 Une demande est recevable si elle est conforme à la définition d'un dommage imputable à une pollution ou à des mesures préventives au titre de la CRC 1992 et du Fonds 1992. Les chefs principaux d'indemnisation sont les suivants :

- Mesures préventives (nettoyage compris)
- Dommages aux biens
- Pertes économiques
- Restauration d'un milieu naturel atteint

7.3 Une interprétation uniforme des définitions ainsi qu'une compréhension générale de ce que constitue une demande recevable sont essentielles pour assurer un fonctionnement efficace du système international d'indemnisation établi par les conventions. Pour cette raison, les gouvernements des états membres des Fonds 1971 et 1992 ont établi des politiques et des schémas directeurs clairs. Des renseignements complémentaires concernant ces politiques et schémas directeurs se trouvent dans le Manuel d'Indemnisation du Fonds 1992. Les éléments qui suivent sont fondés sur le contenu du manuel précité.

Critères d'ordre général

7.4 Les critères suivants s'appliquent à toute demande d'indemnisation:

- toute dépense/perte doit être effective,

- toute dépense doit être en rapport avec des mesures justifiées et raisonnables,
- les dépenses / la perte subie par un demandeur n'est recevable que si et seulement dans la mesure où elle est imputable à la pollution,
- il doit y avoir une relation de cause à effet entre la dépense / la perte couverte par la demande et la pollution provoquée par le déversement,
- un demandeur est en droit de formuler une demande d'indemnisation à la condition d'avoir subi une perte économique quantifiable, et
- le demandeur doit apporter la preuve documentaire de sa perte ou des dommages subis ou toute autre preuve à l'appui de ses prétentions.

Mesures préventives

7.5 Les demandes recouvrant les mesures prises pour prévenir ou minimiser les dommages d'une pollution, peuvent, dans certains cas, comporter une proportion des coûts pour le pompage des hydrocarbures (cargaison et soutes) si un pétrolier endommagé constitue une menace grave, à condition de viser en tout premier lieu une action de prévention de dommages par pollution. Les mesures de nettoyage en mer, dans les eaux côtières et sur le littoral, à l'aide de matériel et de produits spécialisés comme les barrages flottants, les écrémeurs, les dispersants ou encore tout autre moyen nautique non spécialisé, y compris les moyens terrestres et humains, font partie de l'ensemble des mesures préventives prévues. Le coût de l'élimination des produits récupérés et des débris associés sont également couverts, tout comme la perte conséquente ou les dommages (subis par le tissu routier par exemple) occasionnés par les mesures préventives, déduction faite d'un coefficient de vétusté.

7.6 Les demandes relatives aux coûts exposés pour la mise en place de mesures préventives sont évaluées sur la base de critères objectifs. Le fait qu'un gouvernement ou tout autre organisme public décide de prendre des mesures, ne signifie pas forcément que leurs coûts associés soient « raisonnable » dans le sens des conventions. Habituellement le terme « raisonnable » signifie que les mesures prises et le matériel mis en œuvre pour lutter contre une pollution, avaient, sur la base d'une évaluation technique effectuée par un expert au moment de la décision, de bonnes chances de réussir à réduire ou à prévenir les dommages dus à la pollution. Le fait que les actions entreprises se soient avérées inefficaces ou que la décision en elle-même se révèle par la suite incorrecte, ne constitue pas en soi des raisons suffisantes pour disqualifier la demande d'indemnisation. Celle-ci pourrait par contre être rejetée s'il était de notoriété publique que les mesures n'étaient pas efficaces, mais qu'elles avaient été décidées parce qu'il fallait montrer, par exemple, « qu'on faisait quelque chose ». Dans ces conditions, les mesures

prises pour des raisons de relations publiques pures ne seraient pas considérées comme raisonnables.

7.7 La plupart des techniques de nettoyage existent depuis de longues années et la connaissance de leurs limites techniques a été développée lors de leur utilisation à travers le monde, au cours de nombreux accidents réels. Il est admis toutefois que la séparation entre ce qui est et ce qui n'est pas raisonnable n'est pas toujours très évidente malgré une évaluation technique complète de la situation, d'où la nécessité d'appliquer une certaine souplesse. En outre, une technique de lutte peut s'avérer justifiée techniquement au début d'une pollution mais devenir inefficace par la suite, en raison du vieillissement des hydrocarbures ou d'une modification du contexte de la pollution. Il est donc essentiel que les techniques de lutte soient surveillées de très près par un personnel hautement qualifié, afin d'en évaluer l'efficacité à tout moment. Dès lors qu'une technique se révèle inopérante et provoque des dégâts disproportionnés, elle devra être immédiatement interrompue.

7.8 Les opérations de nettoyage sont souvent conduites par les collectivités territoriales qui font appel à leur personnel permanent et à leurs moyens terrestres, nautiques et techniques. Elles peuvent, en plus, encourir des frais exceptionnels et inhabituels découlant uniquement de la pollution et dont elles n'auraient pas normalement été redevables, en l'absence de la pollution. Le Fonds 1992 accepte le principe des frais supplémentaires. Les collectivités peuvent également recevoir une indemnisation pour leurs frais fixes normalement encourus même si la pollution n'avait pas eu lieu comme par exemple les salaires du personnel permanent ou les frais d'amortissement de leurs moyens nautiques. Le Fonds 1992 accepte une proportion raisonnable de ces frais fixes, s'ils correspondent de très près à la période pendant laquelle le nettoyage a eu lieu et s'ils n'incluent pas des charges exceptionnelles ayant peu de lien avec l'accident.

Domages aux biens

7.9 Les demandes formulées dans cette catégorie portent par exemple sur les coûts de nettoyage de matériel de pêche pollué, d'installations d'aquaculture souillées et de yachts contaminés, ou de prises d'eau industrielles. En cas de pollution sévère du matériel de pêche et d'aquaculture et si le nettoyage s'avère impossible, le remplacement des biens endommagés peut parfois être justifié avec application d'un coefficient de vétusté.

Pertes économiques

7.10 Les pertes économiques peuvent résulter directement des dommages physiques subis par le bien du demandeur (perte consécutive) ou malgré l'absence de dommages directs subis par le bien en question (pertes

économiques pures). Pour illustrer la perte conséquente, l'exemple suivant est donné : un marin pêcheur ne peut partir en mer exercer son activité parce que son navire et son matériel ont été pollués par les hydrocarbures. La perte économique pure s'illustre de la façon suivante : un marin pêcheur ne part pas en mer afin de ne pas polluer son navire et son matériel mais, il est l'objet, dans ce cas, d'une perte économique pure, car il a été empêché d'exercer son métier. Un autre exemple d'une perte économique pure serait le cas d'un propriétaire d'hôtel dont l'établissement se trouve à proximité d'une plage publique polluée lors d'un accident et qui subit, de ce fait, une baisse de ses bénéfices par suite de la désaffection de la clientèle comme effet direct de la pollution.

7.11 Les demandes formulées dans le cadre de la perte économique pure ne sont recevables que si elles portent sur la perte ou les dommages causés par la pollution. Le point de départ est la pollution et non l'incident lui-même. Pour qu'une demande soit recevable il est essentiel qu'il y ait un degré raisonnable de proximité entre la pollution et la perte ou les dommages subis par le demandeur.

7.12 Les éléments suivants sont examinés par le Fonds 1992 lorsqu'il s'agit de décider si les critères de proximité raisonnable sont remplis:

- la proximité géographique entre la pollution et le lieu d'exercice de l'activité économique du demandeur,
- le niveau de dépendance du demandeur par rapport au milieu pollué,
- savoir si le demandeur aurait pu bénéficier d'autres sources de recettes ou d'ouvertures économiques, et
- savoir si l'activité du demandeur était intégrée à l'activité économique d'ensemble de la zone atteinte par la pollution.

7.13 Le Fonds 1992 tient également compte de la possibilité qu'aurait le demandeur de réduire sa perte. L'évaluation d'une demande d'indemnisation au titre de la perte économique pure est fondée uniquement sur les résultats financiers effectivement réalisés par le demandeur les années précédant l'incident et non pas sur une projection de bénéfices qu'il comptait réaliser au cours de la période où la pollution a eu lieu. Toute économie des frais fixes ou de toute autre dépense non encourue par suite de l'incident sera déduite de la perte subie par le demandeur au titre de la perte conséquente et de la perte économique pure.

7.14 Les demandes d'indemnisation des frais encourus pour prévenir une perte économique pure (par exemple, la réalisation de campagnes publicitaires pour contrer les conséquences négatives sur le tourisme d'un incident) seront recevables à condition de satisfaire aux conditions suivantes:

- le coût des mesures proposées est raisonnable,
- le coût des mesures prises n'est pas hors de proportion avec les dommages ou les pertes qu'on est censé atténuer,
- les mesures proposées sont appropriées et ont de bonnes chances de réussir, et,
- dans le cas d'une campagne publicitaire, les mesures ciblent des marchés bien identifiés.

7.15 Les demandes d'indemnisation des coûts exposés pour monter des campagnes publicitaires ou des activités analogues sont acceptées à la condition qu'elles soient un complément aux campagnes habituelles. Si plusieurs zones sont atteintes, il est essentiel que les campagnes soient bien coordonnées et ne se concurrencent pas.

Domages subis par le milieu naturel

7.16 L'objet des conventions CRC 1992 et Fonds 1992 est d'indemniser les pertes financières avérées afin que les demandeurs se retrouvent dans la situation financière dans laquelle ils auraient été, en l'absence d'une pollution. Le cas des dommages subis par le milieu naturel qui ne fait pas l'objet d'une exploitation économique et qui, de ce fait, n'a pas de véritable valeur économique, pose un problème. Pour cette raison, la définition des dommages occasionnés par la pollution de la convention CRC 1992 et le Fonds 1992 prévoit que l'indemnisation de l'atteinte au milieu naturel n'est possible que pour rembourser les mesures raisonnables nécessaires à la restauration d'un milieu contaminé. Cette disposition/définition cristallise l'interprétation selon le Fonds 1971 telle que contenue dans une résolution des états membres, notamment: « ...l'évaluation de l'indemnisation à verser par le FIPOL ne doit pas être fondée sur une quantification abstraite des dommages, calculés conformément à un modèle théorique ».

7.17 Les critères suivants devront être satisfaits pour que les coûts de restauration du milieu marin après une pollution pétrolière soient recevables :

- les coûts devront être raisonnables,
- les coûts des mesures entreprises ne devront pas être disproportionnés par rapport aux résultats obtenus ou attendus, et,
- les mesures devront être opportunes et avoir un bon espoir de réussir.

7.18 Il n'est pas possible de nier l'importance de l'impact de l'ERIKA sur certaines espèces aviaires vulnérables. Ceci dit, les informations recueillies à la suite de pollutions passées indiquent que les effets bien connus et parfois dramatiques d'une pollution sur la faune et la flore marines n'induisent pas, en général, d'effets indésirables à long terme en termes de population. En fait,

des recherches approfondies en la matière ont montré qu'un grand nombre de composants du milieu sont très résistants aux changements de courte durée, que ce soit à la suite de pollutions par les hydrocarbures ou par d'autres événements ayant un rapport avec une pollution, voire même avec des bouleversements naturels du milieu.

7.19 La restauration d'un milieu endommagé passe par un nettoyage méticuleux afin que les conditions physico-chimiques soient favorables à une re-colonisation par la faune et la flore. Si la récupération naturelle des populations biologiques risque d'être lente, il peut être bénéfique de prévoir des mesures positives supplémentaires, comme par exemple la possibilité de replanter un marais salant où la végétation a été sérieusement endommagée, dès que le plus gros de la pollution aura été éliminé. Ainsi, il sera possible d'éviter l'érosion des sols tout en incitant d'autres formes de vie biologique à recoloniser le milieu. Toutefois, il ne sera pas toujours faisable ni souhaitable d'entamer des mesures de restauration. Dans bien des cas, la récupération naturelle avancera à un rythme tel qu'une intervention humaine, autre que celle d'un nettoyage judicieux, ne serait pas utile et pourrait même occasionner des dégâts supplémentaires.

7.20 Les coûts d'études environnementales à la suite d'une pollution ne seront recevables au titre de la convention Fonds 1992 que s'ils portent sur les dommages subis à la suite d'une pollution tel que prévus par la convention du Fonds 1992. Le Fonds 92 n'accepte pas de financer des études générales ou purement scientifiques.

8. POSSIBILITÉ D'UN FONDS EUROPÉEN SUPPLÉMENTAIRE

8.1 La possibilité de création d'un OPA européen afin d'améliorer les dispositions déjà prévues en matière de responsabilité et d'indemnisation a été évoquée à plusieurs reprises. Il semblerait qu'il ait été reconnu que la situation de l'Europe différerait notablement de celle des Etats-Unis, du fait de la menace posée aux états membres de l'Union Européenne par les navires citernes pétroliers dits « de passage », qui naviguent en Manche, dans la mer Baltique, en provenance de la Mer Noire et de la Méditerranée. Néanmoins, plusieurs suggestions ont été formulées afin de prévoir un régime régional supplémentaire d'indemnisation au-delà de celui prévu par les conventions internationales existantes.

8.2 L'argument principal en faveur d'une tranche d'indemnisation supplémentaire (troisième niveau) est que le système actuel prévoit un niveau d'indemnisation insuffisant, bien que la totalité des demandes d'indemnisation formulées n'ait encore jamais dépassé le plafond prévu par les textes, mises à part de rares exceptions (dont l'ERIKA et le NAKHODKA). En outre, il a été suggéré que la troisième tranche pourrait être un mécanisme d'indemnisation

des cas non prévus par la CRC et le Fonds 1992 (par exemple: les dommages subis par le milieu naturel).

8.3 Il ne semble pas y avoir de vision très claire, à l'heure actuelle, quant au financement de ce mécanisme, sinon que les deniers publics ne devraient pas être mis à contribution. Parmi les suggestions et les idées proposées on trouve la possibilité de récupérer des contributions en pénalisant certaines parties comme les affréteurs de navires « sous-standard ». Cette disposition ne serait pas conforme à l'esprit des dispositions prévues par les conventions CRC 1992 et Fonds 1992 qui ont été conçues dans le but d'indemniser les victimes indépendamment de la notion de faute. Il a également été suggéré que la troisième tranche puisse être financée par une taxe supplémentaire sur les importateurs européens de produits pétroliers, même s'ils sont déjà parmi les cotisants les plus importants du Fonds 1992.

8.4 Le futur du système de responsabilité et d'indemnisation international très efficace existant depuis de nombreuses années, pourrait être menacé par la mise au point de cette troisième tranche qui risquerait de déséquilibrer le partage délicat des montants d'indemnisation versés par les armateurs et leurs assureurs (les P&I Clubs), d'une part et les importateurs de pétrole dans les pays membres du Fonds 92, d'autre part. La dénonciation par l'Indonésie de la convention Fonds 1971 aux motifs qu'elle n'était pas rentable pour elle, illustre clairement la sensibilité des dispositions actuelles de financement (l'argument étant dans ce cas, que la partie la plus importante des fonds sert à indemniser des opérations de dépollution particulièrement chères en Europe). Des cotisants importants non-européens au Fonds 1992 comme le Japon et la Corée pourraient également remettre en question l'avantage de rester au sein d'un système qui ne serait plus véritablement international.

8.5 Il est important de reconnaître dans toute discussion sur ce sujet que les dispositions actuelles en matière de cotisations au Fonds 1992, sont également socialement responsables. Ainsi, les pays importateurs de pétrole dans les nations « riches » comme la France, l'Allemagne, l'Italie, le Japon, la Corée, les Pays-Bas, Singapour et le Royaume-Uni, règlent la majeure partie des indemnisations quel que soit le lieu de la pollution. Les pays en voie de développement exportateurs d'hydrocarbures ou qui n'importent pas de quantités importantes de brut ni de fuel lourd, peuvent prétendre à la totalité de l'indemnisation prévue par le mécanisme CRC/Fonds en cas de pollution (impliquant par exemple un pétrolier de passage) avec très peu, voire aucune cotisation à prévoir. Si le mécanisme CRC/Fonds 1992 était abrogé, ces pays perdraient plus que les autres puisque, à la différence de l'Europe, ils ne seraient pas en mesure de mettre en place une solution de rechange viable. Même si le système survivait, la troisième tranche prévue pour le club des pays riches européens ferait parvenir aux pays en voie de développement un message maladroit, en ne leur donnant pas la possibilité d'accéder à ces fonds supplémentaires. Le sentiment international sur la question a été très fort et

très évident au moment où les Etats-Unis ont décidé de défendre leurs propres intérêts et de mettre en œuvre l'OPA 1990 plutôt que de ratifier les Protocoles 1984 à la CRC 1969 et au Fonds 1971, qui auraient bénéficié au reste du monde.

8.6 Sur le plan pratique, il n'a pas encore été décidé de l'identité de l'organisme chargé de gérer la troisième tranche ni son mode de fonctionnement. A cet égard, il serait essentiel que le schéma directeur uniforme de recevabilité des demandes d'indemnisation du Fonds 92 soit respecté, car, s'il était mis en défaut, des réactions adverses s'ensuivraient sur le plan mondial. Il est également de la plus haute importance de s'assurer que tout Fonds européen ne subisse pas d'influence politique. Il sera essentiel de prévoir des décisions limpides sur ces questions et sur d'autres questions d'ordre opérationnel, afin d'éviter toute confusion dans les esprits des demandeurs et des autres parties intéressées.

8.7 Le système CRC/Fonds bien que très réussi n'est pas parfait à tous points de vue. La décision de l'Assemblée du Fonds 1992 le 4 avril 2000 (sur une proposition de la délégation française) d'établir un groupe de travail pour examiner l'expérience des deux conventions, CRC/Fonds, sur les trente dernières années, est une suggestion très constructive. La première réunion de ce groupe de travail aura lieu au mois de juillet 2000 dans le but d'identifier les questions nécessitant des réponses et des améliorations à apporter à toute révision ultérieure de ces deux conventions internationales. Au cours de la discussion sur ce sujet le 4 avril dernier, de nombreuses délégations représentant les gouvernements européens et ceux d'origine bien plus lointaine, ont souligné l'importance de reconnaître la dimension internationale des conventions existantes en matière d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures ainsi que la nécessité de s'assurer que toute discussion concernant des révisions ultérieures puisse avoir lieu au sein du Fonds 1992 et de l'OMI. Ce point de vue est partagé par l'ITOPF.

ITOPF

**RESPONSABILITE ET INDEMNISATION EN CAS
D'ECOULEMENT DE PETROLE PROVENANT DE PETROLIERS**

1ere page supplément annexe x

2^e page supplt annexe X

3^E PAGE SUPPLT ANNEXE X

4^E PAGE SUPPLT ANNEXE X

5^E PAGE SUPPLT ANNEXE X

**ANNEXE XI -
RAPPORT DE M. GIRIN, DIRECTEUR DU CEDRE**

1^{ère} page /7 annexe XI

2^E PAGE ANNEXE XI

3^E PAGE ANNEXE XI

4^E PAGE ANNEXE XI

5^E PAGE ANNEXE XI

6^e page annexe XI

7^E PAGE ANNEXE XI

**ANNEXE XII -
RAPPORT DE M. HORROCKS, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL,
INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING,
SUR LA FLOTTE MONIALE**

1/11

2/11

3/11

4/11

5/11

6/11

7/11

8/11

9/11

10/11

11/11

**ANNEXE XIII -
CHARTRE DE LA SÉCURITÉ
DES TRANSPORTS MARITIMES PÉTROLIERS**

Les parties signataires de la Charte de la sécurité maritime.

Constatant que les progrès réalisés depuis des années dans l'application et le renforcement de la réglementation technique et sociale et le durcissement des contrôles pour le transport des produits polluants et dangereux sont encore insuffisants,

Conscientes de la nécessité pour la protection des hommes et de l'environnement d'une évolution rapide des règles et des pratiques en matière de sécurité maritime,

Considérant que le développement et la croissance à long terme du transport maritime exigent un engagement de tous en faveur du renforcement des mesures garantissant la sécurité de cette activité,

Convaincues qu'au-delà du renforcement des moyens de contrôle, il est nécessaire de prendre des mesures au niveau européen et international en matière de renforcement de la réglementation applicable aux navires et aux équipages, de durcissement et d'harmonisation des contrôles, d'accroissement des responsabilités des opérateurs de transport maritime,

Souhaitant soutenir activement par ses actions l'action des Etats en faveur de la sécurité,

Animées du désir de mettre en place, au-delà du respect impératif de l'ensemble des réglementations internationales et européennes en vigueur et sans attendre les décisions des Etats ou des institutions internationales, toutes les mesures nécessaires, et en toute transparence, pour éviter de nouvelles catastrophes telles que celle de l'Erika,

sont convenus, en présence de Jean-Claude Gayssot, représentant le gouvernement français, de ce qui suit :

Article 1

Relatif à la structure et à l'âge des navires

1. Les affréteurs s'engagent à ne plus utiliser de navires à simple coque au plus tard à partir de 2008.

2. Dès à présent, les navires de 15 ans et plus, quel que soit leur tonnage, ne seront acceptés que s'ils justifient d'un arrêt technique en cale sèche dans les 30 mois précédant la date d'affrètement. Ils devront, par ailleurs, avoir fait l'objet d'un rapport d'inspection daté de moins de six mois et enregistré dans la base de données des affréteurs sur la qualité des navires, la base SIRE.

Article 2

Relatif à la transparence dans la gestion et la propriété des navires

1. Les affréteurs s'engagent à n'accepter des navires de plus de 14 ans que s'ils sont classés dans la même société de classification depuis au moins deux ans. En cas de changement de classe pendant cette période deux ans, l'armateur mettra à la disposition de l'affréteur toute la documentation relative au dernier arrêt technique et les certificats concernant le programme renforcé d'inspection.

2. Les affréteurs de voyage exigeront que le navire, à la date de l'affrètement, soit opéré depuis au moins six mois par le même opérateur. En cas de changement d'opérateur, l'affréteur vérifiera le sérieux et la qualité du nouvel opérateur.

3. Les affréteurs privilégieront le recours à des navires n'ayant pas changé de nombreuses fois de propriétaires et/ou de sociétés de classification et prévoiront des procédures renforcées dans le cas où ils seraient amenés à affréter de tels navires.

4. L'ensemble des parties signataires s'engage à fournir toutes les données nécessaires ou significatives pour la constitution et le fonctionnement de la base de données EQUISIS. Les affréteurs participeront notamment à l'avancement de ce projet en apportant leur expérience du système SIRE et les données qu'il contient.

Article 3

Relatif aux exigences sociales

1. Les propriétaires ou armateurs-gérants des navires veilleront à ne recourir, le cas échéant, qu'à des sociétés de main d'œuvre respectant l'intégralité des conventions de l'organisation internationale du travail, et notamment les normes en matière de formation, de conditions et de temps de travail.

2. Les propriétaires ou armateurs-gérants pourront provoquer l'intervention de l'inspection du travail maritime française.

Article 4

Relatif aux pavillons

Les chargeurs et affréteurs ne recourent qu'à des navires battant pavillon français, pavillon d'un pays appartenant à l'Union européenne ou à l'espace économique européen ou battant pavillon d'un Etat ayant ratifié et appliquant effectivement les conventions de l'OMI et de l'OIT, notamment en matière de normes de sécurité, d'inspection et de formation et qualification des équipages.

Article 5

Relatif aux contrôles de sécurité

1. Les armateurs feront obligatoirement une inspection approfondie de la coque de leurs pétroliers et vraquiers en cale sèche tous les 2,5 ans dès 15 ans (au lieu de tous les 5 ans aujourd'hui).

2. Les armateurs mettront en place les inspections renforcées dès l'âge de 15 ans, au lieu de 20 aujourd'hui. Dans ce contexte, des visites périodiques des ballasts de ces navires seront rendues obligatoires.

3. Les affréteurs ne prendront pas de navires ne respectant pas les obligations des points 1 et 2 ci-dessus.

Article 6

Relatif aux sociétés de classification

1. Les sociétés de classification s'engagent à transmettre l'historique du navire en cas de transfert à une nouvelle société de classification.
2. En cas d'accident d'un navire, la société de classification s'engage, en coopération avec l'Etat côtier, à faire ses meilleurs efforts pour pouvoir communiquer au plus vite le dossier technique du navire.
3. Les sociétés de classification participeront activement à la mise en place d'un système d'audit par des experts de la Communauté européenne de leurs visites et favoriseront les visites communes avec les inspecteurs de l'Etat du port ou de l'Etat du pavillon.
4. Les acteurs du transport soutiendront les démarches entreprises dans le sens d'une plus grande efficacité et transparence des activités des sociétés de classification.

Article 7

Relatif aux assurances et à la responsabilité des opérateurs

1. Les opérateurs -affréteurs et armateurs- s'engagent, chacun pour ce qui le concerne, à assurer tous les navires et leur cargaison auprès de compagnies présentant toutes les garanties de sérieux et de solvabilité.
2. Dans le but de mettre en place un dispositif plus incitatif et responsabilisant pour tous, les acteurs du transport soutiendront les démarches visant à augmenter les plafonds de responsabilité et d'indemnisation qui pourraient être engagées dans le cadre des conventions CLC et FIPOL.

Les signataires, pour la partie qui les concerne,

Fait à Paris, le dix février de l'an deux mille

Signataires :

- M. Philippe TREPANT (Pdt UFIP)
- M. THOULIN (Totalfina)
- M. Bernard de CONBRET (Totalfina)
- M. Du ROURET (Pdt Shell France)
- M. Gilles THERY (Esso SAF)
- M. de FABIANI (BP)
- M. de BENOIST DE GENTISSARD (délégué général de l'Union des Importateurs Pétroliers)
- M. KARSENTY (AUTF)
- M. DECAVELLE (Pdt Van Omeren Tankers)
- M. Marc CHEVALIER (Pdt CCAF)
- M. Bernard ANNE (Véritas)
- M. Jean-Claude GAYSSOT (Ministre)

**ANNEXE XIV -
PROPOSITION DE LA SOCIÉTÉ
« SERVICES ET TRANSPORTS »
SUR LE CONCEPT DES
« NAVIRES PÉTROLIERS À DOUBLE COQUE SÈCHE »**

1^{ère} page/13 annexe 14

2/13

3/13

4/13

5/13

6/13

7/13

8/13

9/13

10/13

11/13

12/13

13/13

**ANNEXE XIV BIS -
LETTRES DU BUREAU VERITAS EN DATE DU 31 MAI 2000
SUR LA PROPOSITION DE « SERVICES ET TRANSPORTS »**

1ere page

2^e page annexe xiv bis

**ANNEXE XV -
CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SÉCURITÉ
(CODE I.S.M)**

12 pages

2

3

4

5

6

7

8

9

10

12