



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Naufrage des navires Maersk SEARCHER et Maersk SHIPPER, transferts de déchets et déconstruction des navires, leviers juridiques et bonnes pratiques techniques

Rapport CGEDD n° 010951-01, IGAM n° 2017-107
établi par

Jean-Marie BERTHET, Rouchdy KBAIER (CGEDD) et Jean-Luc VEILLE (IGAM)

Juillet 2017



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.

Sommaire

Résumé.....	3
Introduction.....	6
Deux navires danois remorqués vers un chantier de déconstruction turc coulent au large de l'île de Sein.....	6
La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, le secrétaire d'État aux transports, à la mer et à la pêche manifestent leur étonnement.....	6
Le contexte et les enjeux du démantèlement des navires sont en évolution dans l'UE et dans les pays tiers.....	7
Les préoccupations de la France au regard de ces deux naufrages se confirment.....	7
La mission du CGEDD et de l'IGAM est indépendante de l'enquête nautique des Bureaux d'enquêtes et accidents (BEA) danois et français.....	8
Les principaux interlocuteurs et organisations rencontrées.....	9
1. Le remorquage et les naufrages des navires « Maersk SEARCHER » et « Maersk SHIPPER ».....	10
1.1. Les circonstances	10
1.2. L'analyse de la technique de remorquage choisie.....	15
1.2.1. <i>Au regard de la Résolution A 765/18 de l'Organisation maritime internationale</i>	15
1.2.2. <i>Au regard de l'état de l'art et des pratiques de remorquage</i>	17
1.2.2.1. Il existe au moins deux autres techniques pour remorquer deux navires simultanément.....	17
1.2.2.2. Les signes avant-coureurs des neuf premiers jours du transit ne semblent pas avoir été pris en compte pour éviter le naufrage.....	18
1.2.2.3. Le certificat d'aptitude Lloyd des deux navires SHIPPER et SEARCHER à être remorqués en date du 11 décembre 2016 appelle plusieurs interrogations.....	18
1.3. Les limites d'une Résolution et de lignes directrices techniques non contraignantes	19
2. Les aspects juridiques, diagnostic et propositions.....	21
2.1. Les navires Maersk SHIPPER et SEARCHER destinés au démantèlement relèvent de la réglementation sur les déchets.....	22
2.1.1. <i>L'approche internationale et européenne du transfert de navires en vue du démantèlement</i>	22
2.1.2. <i>Dans le cas d'espèce, le Maersk SHIPPER et le Maersk SEARCHER disposent d'un double statut qui répond à des réglementations internationales, communautaires et nationales différentes</i>	24
2.1.3. <i>La complète information du pays de transit, une obligation qui pourrait être étendue dans la zone économique exclusive</i>	26
2.1.4. <i>Le droit en gestation : la Convention de Hong-Kong et le Règlement relatif au recyclage des navires 1257/2013, une certaine régression par rapport au Règlement 1013/2006</i>	28
2.2. Les navires/déchets Maersk SHIPPER ET SEARCHER destinés au démantèlement relèvent également d'autres instruments juridiques.....	30

2.2.1. La Convention sur le droit des épaves pourrait s'appliquer.....	30
2.2.2. En cas de pollution, les conditions d'application de la Convention du 23 mars 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus aux hydrocarbures de soutes semblent remplies.....	32
2.2.3. La Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures n'a pas été utilisée.....	33

3. La responsabilité et l'indemnisation résultant des conséquences de ces deux naufrages.....

3.1. La responsabilité pénale en cas de pollution maritime et la compétence pénale des juridictions françaises en l'espèce.....	35
3.2. Au civil, les limitations de responsabilités et les exemptions prévues par les différents instruments juridiques sont susceptibles d'être appliquées en l'espèce.....	37
3.2.1. Les textes généraux sur la limitation des créances maritimes.....	37
3.2.2. Les régimes spéciaux susceptibles de s'appliquer au cas d'espèce.....	38
3.2.2.1. L'hypothèse de la déchéance du droit au plafond de responsabilité ne peut être écartée en l'état.....	40
3.2.3. La nécessaire articulation entre ces différents régimes juridiques.....	40

Conclusion.....

Annexes.....

1. Lettre de mission.....	46
2. Le rapport de mer du capitaine du BATTLER.....	48
3. Les deux certificats d'aptitude à être remorqués pour le SEARCHER et le SHIPPER.....	51
4. liste des personnes rencontrées.....	55
4. Glossaire des sigles et acronymes.....	57

Résumé

Le démantèlement en Turquie de trois navires, le Maersk BATTLER remorquant les deux autres Maersk SHIPPER et Maersk SEARCHER, s'inscrit dans une politique de diminution du nombre de navires de soutien au secteur pétrolier de la compagnie danoise Maersk.

La « mise à la casse » de navires est essentiellement influencée par des facteurs liés au marché économique et à la conjoncture internationale : prix du pétrole, taux de fret des marchandises... dans un contexte général d'une offre de service « navires », tous secteurs maritimes confondus, supérieure à la demande. Cet envoi en chantier de déconstruction prend un essor important du fait de la décroissance mondiale de la flotte spécialisée dans les activités pétrolières en mer. Dans ce contexte, l'armement maritime Maersk, premier armateur mondial pour les conteneurs, a décidé de réduire sa flotte de navires ravitailleurs (*supplies*) des plates-formes pétrolières. Le convoi, parti de Fredericia au Danemark le 12 décembre 2016, a connu une série de difficultés qui ont conduit finalement au naufrage des deux navires tractés dans la zone économique exclusive au large de la Bretagne le 22 décembre 2016.

La mission a porté ses réflexions, conformément à la lettre de commande sur deux aspects, technique et juridique. Elle a analysé la technique de remorquage au regard des normes de l'Organisation Maritime Internationale et de l'état de l'art. Elle a relevé plusieurs dysfonctionnements qui suscitent des interrogations sérieuses quant à la bonne application de ces normes. Globalement, le caractère expérimental et risqué du convoi ne semble pas avoir été expertisé sérieusement par une autorité agréée avant appareillage. Il s'agit, entre autres sujets, de la décision de prendre la mer du Danemark jusqu'en Turquie avec un attelage inédit (navires tractés à couple) par une météo hivernale défavorable à un remorquage en Atlantique nord. La « toilette de mer » des navires n'a apparemment pas été effectuée. La vidange de toutes les capacités de fluides hydrocarbures inutiles n'a pas été réalisée sur les deux navires remorqués. La mission a relevé que les États côtiers de transit n'ont pas été informés de ce remorquage à risque. Au regard des pratiques navales, les experts estiment que le remorquage de deux navires « à couple » en mer ouverte est inédit. Il est normalement réservé au transit de faible durée dans des espaces portuaires ou des eaux abritées. Plusieurs questions (non encore résolues faute pour la mission de disposer des pièces disponibles) ont trait aux conditions contractuelles de ce remorquage et aux garanties assurantielles et financières. Durant la traversée, la mission a relevé que les signes avant-coureurs d'incidents durant les neuf premiers jours n'ont pas semblé avoir été pris en compte par le capitaine pour éviter les naufrages.

Au plan juridique, plusieurs questions sont traitées. Au regard des règles internationales, les deux navires remorqués sont considérés comme des déchets. Ils sont devenus en sombrant, *in fine* des épaves. La mission a analysé les droits et obligations des différentes parties pour un événement de mer qui a eu lieu dans la zone économique exclusive. Elle a déterminé un certain nombre de lacunes tout d'abord en droit positif (au regard des normes européennes) sur les déchets et sur la nécessité de préciser les droits d'information de l'État côtier en tant que pays de transit dans ce cas. En corollaire, il s'agit de l'obligation, qui devrait incomber à l'autorité d'expédition du déchet ainsi que pour l'armateur, d'informer l'État côtier de la nature, de la dangerosité des déchets et du choix de l'attelage pour les transporter. La mission a également analysé les droits et obligations des différentes parties au regard du

nouveau droit des épaves et de la responsabilité et de l'indemnisation des pollutions, notamment par les hydrocarbures de soute puisque les navires coulés en contiennent. Elle a formulé un certain nombre d'avis, sous réserve des travaux d'autres institutions d'expertise notamment du Danemark sur la responsabilité pénale et civile des différentes parties en cause et des hypothèses d'indemnisation. En particulier, la mission a étudié les cas où la déchéance du droit au plafond de responsabilité (classique en droit maritime) pouvait être retenue.

Liste des recommandations

1. La mission recommande qu'une réflexion plus approfondie soit menée sur la conformité juridique et technique de ce remorquage. Les manquements éventuels au regard des pratiques internationales et européennes en matière de remorquage, de navigabilité et de contrôle administratif préalable au départ du convoi pourraient ainsi être décelés. La demande des documents administratifs manquants aux autorités danoises est à formuler par le SG/Mer, si besoin, après la publication du rapport officiel danois..... 20
2. La mission recommande que des données soient collectées pour inventorier les pratiques et le cas échéant les accidents de remorquage de navires/déchets en voie de démantèlement..... 21
3. La mission recommande de solliciter de Maersk la production d'une analyse coût/bénéfice technique sur l'hypothèse d'un renflouement de ces deux épaves. L'hypothèse d'une reprise des deux navires-déchets par le Danemark, mérite d'être étudiée en cas de contentieux futur, même si les opérations de pompage sont réalisées aujourd'hui. L'autorité signataire de cette demande sera le ministre chargé de la mer ou par délégation l'un des services dont il dispose..... 24
4. Une initiative sera prise, via le SGAE, pour qu'un document interprétatif du Règlement 1013/2006 soit élaboré par la Commission européenne sur la notion d'État de transit en ce qu'il puisse étendre les prérogatives de l'État côtier dans la Zone économique exclusive, notamment que l'obligation de notification soit imposée à l'État du pavillon. La mission recommande qu'une étude approfondie soit menée par les DGPR/DGITM/DAEI pour expertiser plus précisément la faisabilité technique, en France, de cette obligation d'information élargie à la ZEE..... 27
5. La mission recommande : - d'une part de retenir la proposition formulée par le SG mer d'actionner l'article 30 du Règlement 1257/2013, via le SGAE, pour introduire une disposition spécifique au remorquage, notamment concernant les obligations de réduction ou d'élimination des déchets restant à bord et de solliciter de la Commission européenne un document interprétatif du Règlement 1257/2013 sur la notion d'État de transit lorsqu'un remorquage a lieu dans la zone économique exclusive. - d'autre part de réintroduire les deux dispositions reprenant l'obligation de reprise et de garanties financières, telles qu'elles figurent dans le Règlement 1013/2006..... 30
6. La mission considère, à l'évidence, que cet événement de mer a soulevé des questions d'interprétation des instruments juridiques qui traitent tant de la prévention, que de la lutte ou de la responsabilité et de l'indemnisation. Aussi, s'agissant de la situation juridique complexe et dans l'objectif de la protection des intérêts des États côtiers, un retour d'expérience de cet événement serait très utile. La mission recommande qu'une information des États membres de l'OMI soit menée dans le cadre de son comité juridique. Cette première étape est le préalable nécessaire à tout projet de soumission d'amendements aux règles actuelles et avant toute coordination européenne..... 41

Introduction

La diminution à 40 \$ du prix du baril de pétrole au début de l'année 2015, atteignant un plancher de 33 \$ en janvier 2016, a rendu les activités maritimes de recherche et production pétrolière en mer moins rentables. Une décroissance mondiale de la flotte spécialisée dans les activités pétrolières en mer est donc intervenue en 2016. Elle se prolonge encore malgré une remontée des cours de pétrole à 50 \$ constatée en avril 2017. L'armement maritime danois Maersk premier armateur mondial pour les conteneurs, réduit donc sa flotte de navires ravitailleurs (*supplies*) des plates-formes pétrolières.

Deux navires danois remorqués vers un chantier de déconstruction turc coulent au large de l'île de Sein

C'est dans ce contexte que cet armement décide courant 2016 de faire déconstruire en Turquie trois navires ravitailleurs strictement identiques (navires-jumeaux). Leur mise en service date seulement de 1997 et 1999. Cette compagnie qui possède ou affrète 600 navires fait donc appareiller de Fredericia au Danemark côte Est, le 12 décembre 2016 un convoi composé des Maersk SHIPPER et SEARCHER à couple, sans équipage, sans propulsion, remorqués par le Maersk BATTLER. Le convoi transite en Manche par un temps plutôt clément pour cette époque de l'année. Au sortir du rail descendant extérieur de navigation d'Ouessant, le convoi rencontre la longue houle d'Atlantique et les deux navires remorqués à couple sombrent l'un après l'autre. Le Maersk SEARCHER coule le 22 décembre 2016 à 00h22 et le Maersk SHIPPER le 22 décembre à 06h07. Ces naufrages interviennent à une soixantaine de nautiques de la bouée cardinale ouest de la chaussée de l'île de Sein. Le BATTLER, après avoir prévenu la préfecture maritime de Brest, poursuit sa route via le détroit de Gibraltar vers le port turc d'Aliaga.

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, le secrétaire d'État aux transports, à la mer et à la pêche manifestent leur étonnement

Par lettre du 27 décembre 2016, la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer exprime son étonnement à monsieur Brian MIKKELSEN, ministre du commerce et du développement du Danemark. Elle lui demande de procéder aux enquêtes administratives prévues par les réglementations européennes et internationales en associant étroitement le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA/mer).

Par lettre du 10 janvier 2017 (voir annexe1), la vice-présidente du Conseil général de l'environnement et du développement durable et l'inspecteur général des affaires maritimes sont sollicités pour diligenter une mission d'inspection sous les deux aspects suivants :

- technique, concernant la conformité des précautions prises dans la préparation du voyage par rapport aux meilleures pratiques de prévention des risques (modalités de remorquage, type de dépollution ...) ;
- juridique, concernant l'efficacité des outils nationaux, communautaires ou internationaux face à une telle situation.

Le contexte et les enjeux du démantèlement des navires sont en évolution dans l'UE et dans les pays tiers

Un mouvement international, relayé particulièrement par des organisations non gouvernementales, tente de normaliser la déconstruction des navires dans le monde. Elle s'effectue jusqu'à présent principalement hors de l'Europe dans des pays à très bas coût de main d'œuvre, Inde, Pakistan, Bangladesh, Chine... Des normes minimales en matière de protection des travailleurs et de l'environnement sont recherchées. Elles font l'objet de nombreux travaux tant de l'OMI que de l'UE faisant suite à la Convention de Hong-Kong du 15 mai 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, qui n'entrera pas en vigueur avant plusieurs années (voir infra).

Il convient de rappeler que le ministère avait demandé à monsieur Michel QUIMBERT, ancien président du Conseil supérieur de la marine marchande (2010/2016), d'élaborer un rapport avec l'appui de messieurs Jean-Marcel PIETRI et Antoine PICHON, membres du CGEDD. Ce rapport intitulé « opportunités et contraintes du développement de la filière française de démantèlement des navires » a été publié en novembre 2016. L'objectif est de faire déconstruire les navires dans des chantiers agréés par l'Union européenne. Un instrument financier concrétiserait une licence européenne de déconstruction des navires. Ce dispositif s'appliquerait à tous les navires faisant escale dans les ports européens. La somme prélevée annuellement par les services douaniers serait *in fine* reversée, sous réserve que la déconstruction intervienne selon les normes exigées en matière notamment de préservation de l'environnement et de respect du droit du travail des chantiers préalablement agréés. Le rapport souligne qu'il importe également de ne pas déstabiliser l'économie de la déconstruction qui demeure importante pour les pays en développement. Cette évolution s'inscrit donc dans un temps long alors même que la flotte mondiale est sur-capacitaire. Des navires de plus en plus jeunes partent à la déconstruction (environ 18 ans d'âge pour les trois remorqueurs de Maersk).

Ces propositions ne sont pas mises en œuvre à ce jour. Elles participent à une logique environnementale et sociale qui apparaît inéluctable pour le monde maritime futur.

Les préoccupations de la France au regard de ces deux naufrages se confirment

La France s'interroge sur les raisons qui ont conduit à un tel accident en mer d'Irlande alors même que ce transit de trois navires partant à la déconstruction ne représentait pas une difficulté majeure sur le plan nautique.

Comment un convoi aussi improbable, dans une disposition de navires à couple jamais réalisée en remorquage hauturier à la connaissance de la mission, a-t-il pu être imaginé ?

La mission s'est interrogée sur la décision de faire appareiller ce convoi sans observations ni réserves préalables de la part des autorités danoises, de l'armateur ni du capitaine du BATTLERBATTLER.

L'optimisation économique de ce voyage maritime serait l'une des explications des risques pris au départ de Fredericia.

Cette tentative de remorquage, risquée voire téméraire, n'a pas été entreprise en saison d'été avec une préparation de navigation comportant des points de mouillages abrités successifs pour contrôler périodiquement la bonne tenue des amarrages des deux navires remorqués. De nombreuses questions sont en suspens et font partie intégrante du questionnement attaché à cette expédition maritime débutée le 12 décembre 2016 au Danemark et achevée le 22 décembre 2016 par la localisation de deux nouvelles épaves à l'intérieur d'une zone maritime particulièrement vulnérable où les courants marins portent vers le Parc naturel marin d'Iroise et les zones Natura 2000 en mer dont celle de la chaussée de Sein (voir cartes infra pages 13, 28, 34).



Illustration 1: SEARCHER ET SHIPPER à couple, remorque tendue © Inspektionsskibet Vestkysten

La mission du CGEDD et de l'IGAM est indépendante de l'enquête nautique des Bureaux d'enquêtes et accidents (BEA) danois et français

Une enquête nautique s'inscrit dans le cadre institutionnel strict élaboré par différents textes de l'Organisation maritime internationale (OMI) [Résolution A.849(20) du 27 novembre 1997, Résolution A.884(21) Amendements sur les facteurs humains adoptés le 25 novembre 1999]. La Résolution MSC.255(84) adoptée le 16 mai 2008, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2010, relative à l'adoption de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer mentionne clairement les objectifs : « Ces enquêtes de sécurité maritime ne cherchent pas à imputer la faute, ni à déterminer les responsabilités... l'enquête est menée dans le but d'éviter que les accidents ou incidents de mer se reproduisent à l'avenir. Elle est indépendante et distincte de toute autre enquête. »

Ce dernier texte, qui définit les normes applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer a été repris pour la France par le décret n°2010-1577 du 16 décembre 2010.

L'objet de la présente mission n'interfère pas avec l'analyse factuelle et le retour d'expérience qui seront établis par le BEA danois menant l'enquête nautique attachée à ce double naufrage en tenant informé son homologue français.

Les principaux interlocuteurs et organisations rencontrées

La mission a tenu des réunions avec :

- des experts des divisions de la sécurité maritime, de la protection de l'environnement marin, et juridique de l'Organisation Maritime Internationale ;
- des responsables publics au plan national et déconcentré des questions de l'action de l'État en mer, du remorquage et du démantèlement des navires ;
- des experts de la direction générale de l'environnement de la Commission européenne qui gèrent les Règlements européens sur le démantèlement des navires ;
- des ONG ainsi que des personnalités du monde maritime, entendues pour leurs compétences reconnues dans le domaine.

1. Le remorquage et les naufrages des navires « Maersk SEARCHER » et « Maersk SHIPPER »

1.1. Les circonstances

Il convient avant tout d'identifier les diverses parties qui, à un titre ou à un autre, sont intervenues. Tous les documents déjà produits ou à produire par les diverses institutions susceptibles d'intervenir ne sont pas connus de la mission.

Les acteurs concernés sont :

- la société Maersk, sous diverses dénominations correspondant à différentes sociétés (Maersk Supply Service A/S, A.P. Moller-Maersk Group) ;
- le chantier de déconstruction, défini comme Turkish Breakers, mais dont l'identité exacte semble être Simsekler Limited¹, ;
- la Préfecture Maritime de l'Atlantique ;
- les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) d'Etel et de Corsen ;
- l'assureur des navires (P&I Skuld) ;
- la société Sea2cradle (chargée en août 2016 de faire un inventaire des marchandises dangereuses) ;
- le ministère danois de l'environnement et de l'alimentation (qui a autorisé l'exportation du « navire déchet »).

De nombreuses incertitudes demeurent concernant les relations contractuelles entre les parties.

La mission ne dispose pas des copies des contrats passés entre l'armateur et le chantier de déconstruction et n'a pas non plus connaissance des documents liant le propriétaire des navires aux tierces parties que sont par exemple l'assureur des navires ou la société Sea2cradle qui a réalisé l'inventaire des marchandises dangereuses. Ce relevé fut effectué quatre mois avant l'appareillage, ce qui ne garantit pas une exactitude absolue.

Les diverses parties prenantes à l'opération ne sont pas les mêmes pour les navires remorqués et pour le remorqueur : c'est ainsi que, d'après les listes du Lloyd's, à l'appareillage le 12 décembre 2016, le propriétaire des Maersk BATTLER et Maersk SHIPPER semble être le chantier turc (généralement, le transfert de propriété s'effectue plutôt devant le port d'arrivée, pas au départ), alors que ce ne semble pas être le cas du Maersk SEARCHER (propriété AP Moller-Maersk Group) ; malgré tout, Maersk a été l'interlocuteur des autorités maritimes françaises, alors qu'il ne semble plus être le propriétaire d'au moins 2 navires.

¹ société créée en 1976 et appartenant à un groupe dont l'activité s'étend de l'avitaillement des navires à leur construction et à leur réparation, en passant par des activités de courtage ou de location, et dont la branche dédiée à la déconstruction a pris son autonomie en 2010, le chantier se trouvant près d'Aliaga, destination finale du convoi (même si le certificat de remorquage mentionne une autre ville, Yalova, située à près de 300 nautiques).

Le remorquage débute avec un inexplicable appareil : deux navires, le Maersk SEARCHER et le Maersk SHIPPER, à couple l'un de l'autre, sont remorqués par un *sister-ship*², le Maersk BATTLER. Cet étrange attelage appareille le 12 décembre 2016 du port danois de Fredericia, situé sur la côte Est du Danemark, et se dirige non vers le canal de Kiel, pourtant situé dans le sud de la position, et raccourcissant le transit de plusieurs dizaines de milles, mais vers le nord du Danemark.



SEARCHER et SHIPPER en cours de remorquage par le BATTLER – facebook site web Schuttevaer

² Navire jumeau.

Quelle raison a prévalu dans ce choix d'attelage ? Technique, réglementaire, économique ? Relevons cependant que sur un document (voir annexe 5), on s'aperçoit que la date initiale envisagée pour cette navigation se situait durant le mois d'octobre 2016, repoussée à novembre, et que pour des raisons que la mission n'a pu, pour le moment, déterminer, l'appareillage fut retardé de plus de 2 mois, rendant l'exercice plus périlleux encore.

Le convoi contourne donc le Danemark via le Skagerrak, longeant la côte, et embouque le détroit du Pas-de-Calais. Dès le début du remorquage, le capitaine du Maersk BATTLER note que le Maersk SEARCHER a tendance à s'éloigner du Maersk SHIPPER et à revenir cogner contre lui, mais se contente de relever la chose, sans envoyer quelqu'un à bord s'assurer que les dégâts n'obèrent pas la capacité des deux navires à flotter (il indique simplement que les navires étant destinés à la déconstruction, et les chocs se produisant au-dessus de la ligne de flottaison, cela ne lui paraît pas dangereux), ni a fortiori à essayer de remédier à cet état de chose. Même s'il est impossible au niveau de notre mission d'établir la raison de ces naufrages (cela ne relève pas de ses attributions et elle ne dispose de toute façon ni des compétences techniques ni de la documentation nécessaire pour ce faire), il faut noter que le naufrage du Maersk SEARCHER est attribué par le capitaine du remorqueur et, sous réserve d'expertise ultérieure, à une voie d'eau soudaine. Il faudra attendre les conclusions des experts danois pour savoir si ces chocs entre navires sont à l'origine de la voie d'eau ou ont pu l'aggraver.

Le convoi poursuit sa navigation, alors que le temps a fraîchi, et que le capitaine indique dans son rapport de mer qu'il ne peut, durant cette période, recevoir la météo via le système satellitaire du bord et qu'il ne la récupérera qu'avec son téléphone portable dans un premier temps, avec son ordinateur personnel par la suite...

Le capitaine note que, le 21 décembre, les prévisions météo font état d'un vent de surcôté de 25 à 30 nœuds (soit force 6 à 7) et d'une mer et d'une houle de 4 à 4,5 mètres. Le tout a faibli en journée (vent force 2 à 3 du Ouest/Norocôt, mer 3 à 3,5 mètres et houle restant aux environs de 4 à 4,5 mètres) ; le rapport météo établi par Météo-France en février 2017 à la demande de la préfecture maritime confirmera la réalité des prévisions faites ; le capitaine du Maersk BATTLER observe que l'on ne peut espérer de meilleures conditions dans cette zone à ces périodes de l'année, et qu'il n'était donc pas inquiet...

Des experts du remorquage interrogés par la mission émettront des doutes sur l'expérience du capitaine pour pratiquer ce remorquage, s'étonnant en particulier lorsqu'il écrit que la traction variait entre 20 et 85 tonnes, ce qui leur semble impossible avec les caractéristiques des navires remorqués qui n'étaient pas de fort tonnage, sauf à ce que la remorque ait été trop courte, ce qui aurait pu occasionner des à-coups violents.

Le 21 décembre 2016 à 23h30, le capitaine est informé qu'il y a un problème sur le Maersk SEARCHER, il fait monter du monde sur le pont, fait démarrer les propulseurs, surveiller le remorquage, mais ne voit pas le navire chavirer (ce qui se produit le 21 décembre à 23h35).... Il se rapproche alors des deux navires ; c'est à ce moment que le Maersk SEARCHER coule, par l'avant, à la position suivante 48° 04,2 N et 006° 24,48 W; nous sommes le 22 décembre, il est 00h22, et ce naufrage fait chavirer le Maersk SHIPPER : il est alors 00h24.

Après avoir procédé à quelques ajustements tenant notamment à la remorque, le capitaine fait route à faible vitesse vers la Turquie... ; il échange avec sa compagnie qui lui confirme qu'il peut faire route, informe ensuite le CROSS, et il arrivera à Aliaga quelques jours plus tard.

La coque du Maersk SEARCHER a subi probablement une voie d'eau. Elle a donc coulé par 140 à 150 mètres de fond, à plus de 60 nautiques à l'ouest de l'île de Sein ; quant au Maersk SHIPPER, il subit le même sort quelques heures plus tard; cela apparaît clairement sur la carte infra, le convoi se trouvait à la sortie du dispositif de séparation de trafic (DST) sur la route menant au Cap Finisterre.



Distants de quelques nautiques, les 2 naufrages sont survenus dans la Zone Économique Exclusive (ZEE) française, et de surcroît, dans une «Zone Maritime Particulièrement Vulnérable» (ZMPV) : ces ZMPV sont des zones qui, en raison de l'importance reconnue de leurs caractéristiques écologiques, socio-économiques ou scientifiques et de leur éventuelle vulnérabilité aux dommages causés par les activités des transports maritimes internationaux, font l'objet d'une protection particulière, conférée par des mesures prises par l'OMI. Si ces zones ont été déclarées comme telles, c'est que l'autorité compétente a voulu non seulement leur accorder un statut particulier, mais aussi appeler l'attention des navigateurs sur elles, pour notamment **éviter de surajouter aux périls habituels de la navigation des risques inhabituels**. Les mesures de protection associées relatives aux ZMPV sont des mesures limitées qui doivent être, ou ont été, approuvées et adoptées par l'OMI. Il peut s'agir notamment de mesures d'organisation du trafic, telle que la désignation d'une zone à éviter...

Conformément à la réglementation européenne, la France a déclaré de nombreuses zones comme protégées au titre de Natura 2000 en Mer, et leur a accordé une protection particulière : la mission relève que le naufrage n'a pas eu lieu dans le Parc Naturel Marin d'Iroise, mais qu'il n'en est éloigné que d'une quarantaine de nautiques.

Au-delà du caractère de déchets des deux épaves, elles contenaient des **substances dangereuses**, selon l'inventaire fourni par la société Maersk.

En effet, se trouvaient à bord du Maersk SHIPPER et du Maersk SEARCHER lors du naufrage les volumes et équipements suivants :

- 240 mètres cubes de divers produits pétroliers ;
- 20 batteries ;
- 76 détecteurs de fumée avec sources radioactives ;
- 30 litres de solvants ;
- 70 bouteilles de CO2 ;
- 150 kilogrammes de fluides frigorigènes ;
- 200 extincteurs.

La mission s'est interrogée sur les raisons de la présence à bord de ces substances, et notamment sur les quantités importantes de polluants pétroliers. Les navires étaient censés avoir été totalement dépollués.

Il n'y aurait dû se trouver dans les navires que ce qui est qualifié "d'impompables", notamment en raison de leur emplacement qui ne permet pas d'aller les rechercher, ou bien que des volumes très limités restant en place après les opérations de pompage.

La mission s'interroge sur cette idée inhabituelle et risquée de faire naviguer en plein hiver un convoi hétéroclite, avec l'intention de réitérer l'expérience si cela avait fonctionné : en effet, le groupe Maersk possède plusieurs dizaines de navires de ce type dont il entend se séparer, même si ces navires sont assez récents ou récents. La mission redoute, que cette première expérience, si elle avait été couronnée de succès, aurait été renouvelée. Un tel accident aurait alors pu se produire dans une zone très

fréquentée, ou encore plus sensible au niveau de la biodiversité et de l'environnement que celle dans laquelle ce naufrage a eu lieu. On peut aussi relever la brièveté des échanges (moins de deux et de six minutes) entre le navire et sa compagnie...

Notons cependant la parfaite collaboration dont a fait preuve par la suite la compagnie, fournissant notamment à la Préfecture maritime de l'Atlantique tous les éléments demandés.

Celle-ci a, dans une première mise en demeure datée du 22 décembre 2016 matin, demandé la transmission sans délai de l'inventaire des marchandises dangereuses, des certificats de remorquage et des plans des navires, et sous quelques jours, la relocalisation précise des épaves.

A réception de ces éléments, la Préfecture maritime a adressé à l'armateur une deuxième mise en demeure, demandant une investigation approfondie de ces épaves, et un rapport sur les actions à conduire pour écarter tout danger potentiel grave pour l'environnement.

Après avoir étudié le document fourni, la Préfecture maritime a indiqué le 1^{er} mars 2017 par une troisième mise en demeure que l'armateur devait non seulement appliquer les mesures proposées qui concernaient le pompage de deux soutes du Maersk SEARCHER et une nouvelle investigation avant l'automne ; mais que ces investigations devaient être étendues à d'autres cuves des deux navires (avec les éventuelles conséquences relatives au pompage si ces examens devaient révéler la présence de polluants dans ces autres cuves) et que les mesures de surveillance des sites de naufrage devaient se poursuivre pendant trois ans (jusqu'en 2019).

Pour autant, Maersk a décidé d'aller plus loin en ordonnant de vider complètement les cuves plutôt que d'en pomper seulement une partie pour analyse, comme prévu dans la mise en demeure³.

Lors des investigations pour pompage, plusieurs cuves ont été retrouvées éventrées, ce qui, au-delà des quantités probablement réduites rejetées dans l'environnement ou dans les cales des navires, constitue *de jure* une pollution.

1.2. L'analyse de la technique de remorquage choisie

1.2.1. Au regard de la Résolution A 765/18 de l'Organisation maritime internationale⁴

Cette Résolution adoptée à Londres le 4 novembre 1993 par l'assemblée de l'Organisation maritime internationale établit en 26 articles et six chapitres les Directives sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués. Cette Résolution qui n'a pas de caractère contraignant est un texte complet qui donne un inventaire détaillé des précautions et dispositions à prendre avant tout remorquage. Elle est retranscrite *in extenso* en droit français par le décret 2014-330

³ Voir à cet effet, « le Marin » du 17/06/2017 « Maersk a choisi de pomper les coques naufragées au large de l'île de Sein ». Le navire polyvalent « Swordish » a procédé aux opérations de pompage de plusieurs cuves des deux épaves. Les opérations ont duré jusqu'au début juillet 2017.

⁴ IMO Resolution A 765/18 adopted on the safety and other floating objects, including installations, structures and platforms at sea.

du 13 mars 2014. La mission n'a pu établir à ce stade si ce texte avait été retranscrit en droit danois.

Sans entrer dans les détails techniques, la mission relève que les recommandations numérotées suivantes de la Résolution n'ont pas été bien suivies, respectées ou appliquées à l'occasion de la préparation du convoi. Ces observations sont établies en l'état actuel du dossier connu par la mission et communiqué par le Secrétariat général de la mer et par la Préfecture maritime de l'Atlantique. Elles ne sont pas exhaustives.

Plusieurs recommandations de la résolution A 765/18 de l'OMI semblent ne pas avoir été respectées. Cinq d'entre elles sont ainsi rappelées ci-après avec la rédaction et la numérotation exacte de la Résolution OMI.

- **La météorologie hivernale est défavorable à un remorquage en Atlantique Nord.**

1. Il faudrait établir le plan de route à l'avance en tenant compte de facteurs tels que les conditions météorologiques prévues, les courants de marées et autres courants, la taille, la forme, l'exposition aux vents et le déplacement du convoi et tout risque pour la navigation à éviter. Il conviendrait de tenir compte des conseils de routage météorologiques éventuellement disponibles.

- **Les documents photographiques ne permettent pas d'attester que la « toilette de mer » préalable au remorquage des navires destinés à la déconstruction a correctement été effectuée.**

5. Avant le départ, il conviendrait de vérifier l'étanchéité du remorqué en procédant à une inspection des dispositifs de fermeture de toutes les écoutilles, vannes, conduites d'aération et autres ouvertures par lesquelles l'eau pourrait pénétrer dans l'unité remorquée et affecter sa stabilité. Il devrait également être confirmé que toutes les portes et autres dispositifs de fermeture étanches à l'eau à l'intérieur de la coque sont bien hermétiquement fermés et, le cas échéant, que tous les panneaux de fermeture amovible sont en place.

- **La vidange de toutes les capacités de fluides hydrocarbures inutiles n'a pas été effectuée sur les deux navires remorqués.**

14. Pour réduire le risque de pollution, le remorqué devrait avoir à bord uniquement la quantité d'hydrocarbures nécessaire à sa sécurité et/ou à celle du navire remorqueur et à leur exploitation normale, à condition que l'enlèvement des hydrocarbures de l'unité remorquée n'entraîne aucun risque pour l'environnement.

- **Le caractère expérimental et risqué du convoi ne semble pas avoir été expertisé sérieusement par une autorité agréée avant appareillage.**

22. Dans les cas spéciaux, où le train de remorque est exposé à des risques accrus du fait de circonstances ou de facteurs particuliers, ou lorsque le risque ne peut pas être évalué sur la seule base des connaissances et de l'expérience de la navigation et de la mer, le propriétaire ou le capitaine du navire remorqueur/le capitaine du remorqueur devrait effectuer une visite conformément aux Directives d'une autorité ou d'un organisme compétent, selon qu'il convient.

- **Les États côtiers n'ont pas été informés de ce remorquage à risque.**

23. Dans les cas spéciaux mentionnés au paragraphe 22, les autorités de l'État côtier devraient être informées à l'avance de l'opération de remorquage et, après le départ, les stations radio-côtières ou les gardes-côtes devraient être tenus au courant de sa progression

1.2.2. Au regard de l'état de l'art et des pratiques de remorquage

Le remorquage de deux navires « à couple » en mer ouverte est inédit. Il est réservé au transit de faible durée dans des espaces portuaires ou des eaux abritées. La houle de haute mer, la mer formée par le mauvais temps, rendent un tel remorquage très risqué. Ces navires dont les couples de redressement sont importants ont des mouvements brutaux et rapides de plate-forme par gros temps. Ces mouvements sont de manière naturelle et inévitable en déphasage sur les deux navires à couple lorsqu'ils rencontrent une houle et une mer de mauvais temps. Ils induisent des contraintes et des efforts extrêmes sur les amarres qui lient les navires à couple.

Cette notion est partagée par tous les marins navigants. Elle est enseignée dans toutes les écoles de marine de la planète. L'événement de mer du 22 décembre 2016 semble démontrer une perte de sens marin, de connaissance et d'expérience dans la décision d'entreprendre une expédition de ce type sans expérimentation préalable ni calcul des contraintes et même sans la moindre étude de faisabilité. Il étonne tous les professionnels navigants du remorquage interrogés. Les plus réservés d'entre eux indiquent qu'ils n'auraient pas accepté de travailler de la sorte, les autres estiment que **ce convoi était voué à l'échec dès l'appareillage**. Le transit accompli en mer du Nord et en Manche est un heureux hasard dû aux conditions météorologiques favorables.

1.2.2.1. Il existe au moins deux autres techniques pour remorquer deux navires simultanément

Une première solution envisagée pour un remorquage hauturier de deux coques est une formation en « V » avec remorques indépendantes dédiées sur chaque remorqué. Le remorqueur est situé en pointe. Chacune des remorques est rappelée indépendamment sur le remorqueur (BATTLER). L'attelage en patte d'oie est ajusté judicieusement en léger déséquilibre sur chacun des navires remorqués (SHIPPER et SEARCHER) pour donner aux deux coques remorquées des trajectoires très légèrement divergentes en route normale.

La seconde solution a été expérimentée avec succès durant les années 1960 lors de la cession à l'Europe de dragueurs de mines (couple de redressement important comme pour les trois navires Maersk) dans le cadre du plan Marshall. Les américains livraient les dragueurs en les remorquant par convoi de deux dragueurs pris en remorque par un remorqueur unique. Le convoi navigue en formation rectiligne avec un premier dragueur remorqué court et un second dragueur remorqué long. La remorque longue est plombée afin de couler. Elle passe largement sous la quille du premier dragueur de remorque courte. Également dans ce cas de figure, les deux remorques sont indépendantes et rappelées l'une et l'autre sur le remorqueur.

La séparation des remorques est un facteur de sécurité qui permet, en cas de rupture de l'une d'entre elles, de reprendre un attelage de la remorque de secours prédisposée, sur un seul navire à la dérive plutôt que sur deux navires.

1.2.2.2. Les signes avant-coureurs des neuf premiers jours du transit ne semblent pas avoir été pris en compte pour éviter le naufrage

Dès le début du transit, le capitaine du remorqueur note dans son rapport de mer (voir annexe 2) que, l'un des navires remorqués à couple (SHIPPER) se comporte parfaitement avec une trajectoire bien rectiligne derrière le remorqueur (BATTLER), en revanche, le SEARCHER montre une tendance de trajectoire en lacets. Il vient alors porter sur le SHIPPER. Cette tendance, qualifiée de légère, est attribuée par le capitaine au poids de la bride d'amarrage à couple, combinée à la force de traction du remorquage. Ces observations seront confirmées par les événements à suivre. Le premier navire qui chavirera puis coulera sera bien celui qui effectuait de légers lacets lors de son transit dans les eaux danoises une semaine auparavant.

À la sortie de la Manche dans le dispositif de séparation de trafic de Ouessant, les navires remorqués sont soumis à un roulis en déphasage, ils se heurtent. Des dommages qualifiés de légers sont constatés sur le bloc passerelle au niveau des locaux vie (*accommodations*) et sur les coques de chaque navire au-dessus du pont A.

Le rapport de mer indique que le compte-rendu journalier à l'armement du 21 décembre fait état de ces anomalies, tout en soulignant, que les tirants d'eau et l'assiette des remorqués sont sans changement. Ceci laisse supposer que la voie d'eau a été soudaine, importante, brutale et diffusée à toute la coque. Le compartimentage du SEARCHER, contre toute attente, n'a pas permis d'assurer le maintien de sa flottabilité en réduisant l'avarie à un unique compartiment noyé.

1.2.2.3. Le certificat d'aptitude Lloyd des deux navires SHIPPER et SEARCHER à être remorqués en date du 11 décembre 2016 appelle plusieurs interrogations

La date du certificat d'« aptitude à être remorqué » et celle du certificat provisoire préalable est identique (voir annexe 3). Elle est inscrite à Copenhague pour un appareillage le lendemain 12 décembre 2016. La destination est Yalova en Turquie prévue à l'accostage au 15 janvier 2017. L'indication laconique du certificat définitif relève des sécurités élémentaires nécessaires pour l'expédition maritime du lendemain :

« toutes les ouvertures de ventilation et les connexions avec la mer sont fermées. Les joints d'étanchéité sont serrés, le gouvernail et l'arbre d'hélice principal sont verrouillés. ».

Le certificat ne mentionne pas le compartimentage effectif du navire avec fermeture de toutes les portes étanches et panneaux de ponts réalisé et vérifié.

Le certificat ne mentionne pas l'étanchéité des circuits « eau de mer » et des capacités internes contenant des liquides. Ceci doit être vérifié avec absence d'anomalies constatées les jours précédents (aucun liquide dans les cales).

Le certificat ne mentionne pas un dispositif de remorquage validé, vérifié. Il n'indique rien non plus sur les modalités concrètes du transit hauturier « à couple » avec amarrage et protections entre les deux navires remorqués.

Le certificat n'établit pas que les hublots et parois vitrées ont été obturés par des tapes de protection et que les portes étanches donnant directement sur le pont ont été condamnées et soudées à l'exception d'une d'entre elles.

Tous ces certificats sont signés de Monsieur Thomas Buch-Dolby, *surveyor to Lloyd's Register EAMEA* qui, par sa signature, semble bien être le déclencheur de cette expédition de deux coques certifiées aptes à être remorquées le 11 décembre 2016 pour couler pourtant onze jours plus tard.

Le certificat provisoire est également signé du capitaine du BATTLER. La mission s'est interrogée sur la signification de cette seconde signature sur le certificat provisoire. préalable d'aptitude à être remorqué par ce même capitaine, peut-être aussi sous traitant de la Lloyd's ?

Enfin, la seule journée du 11 décembre 2016 pour passer une inspection complète avant remorquage hauturier de deux navires de 4000 UMS, de 82 mètres hors tout et 18,80 m de large est, selon la mission, insuffisante même avec plusieurs experts à l'œuvre. Des éclaircissements apparaissent nécessaires.

La mission estime que pour mener une analyse rigoureuse de la situation, il est nécessaire de disposer des pièces contractuelles qui existent entre les différentes parties pour déterminer les responsabilités éventuelles et notamment les contrats d'assurance en responsabilité civile du BATTLER et des deux navires déchets, les garanties financières résultant des obligations européennes et internationales (infra). Les documents concernant les contrôles au départ de cet attelage sont également nécessaires à la compréhension des conditions exactes du remorquage : faisabilité technique, préparation de la traversée du remorqueur et de chacun des deux navires remorqués.

Le rapport de contrôle du convoi par l'État du pavillon (Danemark) avant l'appareillage n'a pas encore été communiqué à la France.

Le rapport du P&I club du convoi complet avant sa prise en assurance et notamment l'approbation de la technique de remorquage retenue n'a pas encore été communiqué à la France.

Le certificat d'aptitude au remorquage avant appareillage du BATTLER n'a pas encore été communiquée à la France.

1.3. Les limites d'une Résolution et de lignes directrices techniques non contraignantes

La mission s'est interrogée sur la portée juridique réelle de la Résolution A-365/18 mais également des lignes directrices promouvant la sécurité du remorquage en mer⁵. Lors de sa réunion avec les experts de l'OMI⁶, elle a évoqué la question de la force contraignante d'instruments juridiques qui constituent une série de recommandations

⁵ Guidelines for safe ocean towing, IMO, Marine safety committee (MSC/Circ.884), 21 december 1998.

⁶ Du 19 juin 2017 avec la division de la sécurité maritime.

ou de bonne pratiques. Elle a indiqué que le « droit mou » (« *soft law* ») ne lui semblait pas suffisant pour répondre à des pratiques de remorquage « téméraires » qui peuvent conduire à une forte probabilité de risques, inadmissibles quand il s'agit d'enjeux telles que la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité en mer ou la protection de l'environnement marin. Elle a précisé que la Résolution A 765/18 avait été transcrite en droit français par voie de décret qui est, elle, une norme contraignante⁷. La mission a pu relever certains manquements à cette Résolution au moins dans quatre domaines (supra) et estime qu'il convient de réfléchir maintenant à l'adoption d'un instrument plus contraignant.

À cette fin, il convient d'expertiser quel pourrait être l'instrument de rattachement de telles mesures contraignantes. La Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) semble être l'instrument le plus adéquat⁸, mais il recèle l'inconvénient de définir « le navire » de façon restrictive puisqu'il ne s'applique pas aux navires sans moyen de propulsion mécanique (SOLAS chapitre 1, Reg3 iii). Il pourrait s'appliquer au Maersk BATTLER mais pas au Maersk SEARCHER et au Maersk SHIPPER. Or, ce qui est en cause, c'est bien l'attelage des trois navires dont deux étaient « à couple ».

Le débat, lors de la réunion de la mission à l'OMI, a également porté sur d'autres instruments, telle que la Convention de Hong-Kong (infra) qui pourrait être sollicitée parce qu'elle contient une définition large de la notion de « navire » qui inclut les navires désarmés ou remorqués. Il semble pour autant difficile de l'actionner en l'espèce, car elle ne concerne pas les intérêts de l'État côtier ou l'État de transit (infra pour développements sur cette Convention).

1. La mission recommande qu'une réflexion plus approfondie soit menée sur la conformité juridique et technique de ce remorquage. Les manquements éventuels au regard des pratiques internationales et européennes en matière de remorquage, de navigabilité et de contrôle administratif préalable au départ du convoi pourraient ainsi être décelés. La demande des documents administratifs manquants aux autorités danoises est à formuler par le SG/Mer, si besoin, après la publication du rapport officiel danois.



Le convoi des deux navires à couple remorqués par le BATTLER – source site web maritimedenmark.dk

⁷ Décret n° 2014-330 du 13 mars 2014 portant publication de la Résolution A. 765 (18) relative aux Directives sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plates-formes en mer (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 4 novembre 1993.

⁸ Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1960 conclue à Londres le 17 juin 1960, plusieurs fois amendée.

2. La mission recommande que des données soient collectées pour inventorier les pratiques et le cas échéant les accidents de remorquage de navires/déchets en voie de démantèlement.

2. Les aspects juridiques, diagnostic et propositions

Les deux naufrages soulèvent des questions juridiques de plusieurs natures qu'il convient d'étudier pour en apprécier les conséquences éventuelles pour l'État, mais également pour évaluer les carences des dispositifs actuels et envisager des mesures pour les améliorer.

La mission, conformément à la lettre de commande ministérielle, a pour objectif de répondre aux nécessités de sécurisation de transfert de déchets dans des conditions risquées pour les personnes et l'environnement marin. De même elle a pour objectif de mettre les acteurs économiques en « situation de responsabilité maximale en cas de sinistre » (voir annexe 1 lettre de mission). Enfin, même s'il reste limité en termes de pollution, cet événement de mer constitue un cas d'école, illustrant de façon exemplaire la complexité des problématiques juridiques qui en découle. Ce besoin tant de clarification que d'expertise a été partagé lors des réunions tenues à l'OMI, à la commission européenne et au niveau national.

La première question concerne le régime juridique relatif au transfert transfrontalier de déchets et notamment dans le cadre d'opérations de démantèlement. Il s'agit d'évaluer les responsabilités respectives et d'analyser ce qui pourrait être amélioré au plan juridique de ces pratiques de démantèlement de navires par le biais de remorquage dans l'UE et dans les pays tiers. Ces pratiques pouvant également concerner le démantèlement d'autres objets, tels que les barges ou plates-formes de forage (supra).

Les autres interrogations concernent les divers régimes juridiques applicables en l'espèce, celui des épaves ou des instruments relatifs à la responsabilité et l'indemnisation en cas de catastrophe de pollution ou encore des textes régissant les compétences de l'État et sa capacité juridique à répondre à de tels accidents de mer.

Pour ces différents points, la mission a été confrontée à la question du statut des « objets » sur lesquels son analyse s'est portée. Si le Maersk BATTLER peut être considéré certainement comme un navire, le Maersk SHIPPER et le Maersk SEARCHER, sont tour à tour des navires dans leur acception maritime, notamment encore pavillonnés mais sont considérés également comme des déchets (infra), puis comme des épaves lorsqu'ils ont coulé.

En tout état de cause, les développements concernant les responsabilités éventuelles de cet accident de mer ne peuvent être considérés que comme des hypothèses puisque le rapport du BEA danois n'est pas encore publié. Il convient donc de conserver une certaine prudence dans l'appréciation française des responsabilités éventuelles.

La mission n'a pas vocation à se substituer à qui que ce soit. Son rapport devrait en revanche permettre une meilleure compréhension de tous, et une évaluation de la situation juridique plus sûre.

2.1. Les navires Maersk SHIPPER et SEARCHER destinés au démantèlement relèvent de la réglementation sur les déchets

2.1.1. L'approche internationale et européenne du transfert de navires en vue du démantèlement

L'économie du démantèlement des navires est essentiellement influencée par des facteurs liés au marché et à la conjoncture internationale : prix du pétrole, taux de fret, prix de la ferraille d'acier, coût de l'entretien d'une flotte vieillissante ou non. On assiste depuis quelques années à une pratique de plus en plus courante de démantèlement de navires alors même qu'ils sont relativement récent ; c'est le cas de ces navires de soutien pétrolier qui avaient entre 15 et 17 ans d'âge. Il a été indiqué à la mission que la société Maersk disposait de plusieurs navires de ce type destinés au démantèlement. C'est pourquoi, la mission estime qu'il convient de diagnostiquer précisément les causes de ce type de naufrages et notamment savoir si le type d'attelage utilisé pour le remorquage de ces navires (à couple), combiné à d'autres éléments devrait faire l'objet de mesures de prévention supplémentaires et le cas échéant d'une interdiction.

La Convention de Bâle du 22 mars 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux et leur élimination⁹ s'applique.

Cette Convention a été transcrite en droit européen par le Règlement 1013/2006 concernant le transfert de déchets mais également par la Directive cadre sur les déchets (2008/98) qui concerne tous les types de déchets. Elle impose les règles visant à contrôler, au niveau international, les mouvements transfrontières et l'élimination des déchets dangereux pour la santé humaine et l'environnement. Elle a été approuvée au niveau européen en 1993, elle est entrée en vigueur pour l'Union européenne le 7 février 1994¹⁰. Elle vise à réduire le volume des échanges transfrontières de déchets dangereux afin de protéger la santé humaine et l'environnement en instaurant un système de contrôle des mouvements – exportation, importation et transit – et régit l'élimination des déchets de ce type. Dans ce but, elle prévoit un système mondial de notification et d'autorisation préalable des déchets dangereux entre pays. En outre, les exportations de déchets dangereux depuis la communauté sont interdites à destination des pays non membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) depuis 1998.

Le Règlement 1013/2006 concernant le transfert de déchets est également applicable en l'espèce.

Les transferts transfrontaliers de déchets sont soumis depuis le 12 juillet 2007 aux prescriptions du Règlement (CE) n° 1013/2006 du 14 juin 2006, qui intègre en droit communautaire les dispositions de la Convention de Bâle. Afin de réduire le risque de transferts de déchets non contrôlés, les procédures et régimes de contrôle sont déterminés en fonction de l'origine, de la destination et de l'itinéraire des déchets, du

⁹ Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination du 22 mars 1989 est entrée en vigueur le 5 mai 1992.

¹⁰ Décision 93/98/CEE du Conseil, du 1er février 1993, relative à la conclusion, au nom de la Communauté, de la Convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle) et Décision 97/640/CE du Conseil du 22 septembre 1997, concernant l'adoption, au nom de la Communauté, de l'amendement à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle), qui figure dans la décision III/1 de la conférence des parties.

type de déchets transférés (listes verte ou orange), du type de traitement à appliquer aux déchets (valorisation ou élimination).

Le Règlement s'applique aux transferts de déchets :

- entre États membres à l'intérieur de la Communauté ou transitant par un pays tiers ;
- importés dans la Communauté en provenance de pays tiers ;
- exportés de la Communauté vers un pays tiers ;
- qui transitent par la Communauté.

Un dossier de notification préalable au transfert de déchets transfrontaliers est obligatoire.

Le Règlement européen n°660/2014 du 15 mai 2014 sur les transferts transfrontaliers des déchets vient modifier le règlement n°1013/2006. Entré en vigueur le 17 juillet 2015 et mis en application le 1er janvier 2016, il vise notamment à renforcer la lutte contre les transferts illicites de déchets avec la modification de son article 50 sur les plans d'inspection. Ces amendements imposent aux États membres d'établir un plan d'inspection qui devra préciser notamment les objectifs et les priorités des contrôles. Des pouvoirs additionnels sont reconnus aux autorités chargées des inspections qui peuvent exiger la délivrance de preuves documentaires par les opérateurs suspectés de trafics illicites de déchets afin de vérifier la légalité des transferts. Le premier plan d'inspection doit avoir été établi au plus tard le 1^{er} janvier 2017 et être mis à disposition du public avant le 31 janvier 2018.

Concernant le démantèlement des navires, la plupart des pays de recyclage – à part la Turquie – sont peu enclins à utiliser les procédures de notification et d'autorisation prévues par la Convention de Bâle en cas de navires importés en vue de leur démolition et l'interdiction d'exportation contenue dans le Règlement n°1013/2006. Il est en effet difficile à mettre en œuvre, lorsqu'un navire devient un déchet en dehors des eaux européennes.

L'article 18 de ce Règlement régit les obligations du pays d'expédition en matière d'informations. Celui-ci doit renseigner un document (annexe VII), qui est signé par la personne qui organise le transfert et avant que ce transfert n'ait lieu. La mission n'a pas eu connaissance de tous les documents concernés.

L'annexe III de la Directive définit la liste des déchets devant être soumis à cette obligation. Parmi eux, figurent « les bateaux et autres engins flottants à démanteler, convenablement vidés de toute cargaison et de tout matériau ayant servi à leur fonctionnement qui pourraient avoir été classés comme substances ou déchets dangereux »¹¹.

Ce Règlement instaure également **une obligation de reprise** lorsqu'un transfert ne peut pas être mené à son terme.

L'article 22 du Règlement impose en effet à l'autorité en charge d'un transfert de déchets qui ne peut être mené à son terme, de le reprendre. Les déchets doivent être

¹¹ Règlement 1013/2006, annexe III « autres déchets contenant des métaux », GC030.

réintroduits dans la zone relevant de sa compétence ou à l'intérieur du pays d'expédition. Il est prévu que cette reprise ait lieu dans les 90 jours ou dans un autre délai voulu par les autorités compétentes concernées après que les autorités compétentes d'expédition ont eu connaissance ou ont été avisées par écrit par les autorités compétentes de destination ou de transit. Ces dernières doivent leur signifier que le transfert de déchets ayant fait l'objet de consentement ou l'élimination de ces déchets ne peuvent être menés à leur terme, ainsi que les raisons de cette impossibilité.

La question peut donc se poser de savoir s'il est opportun et techniquement réalisable de retirer les deux navires/déchets, devenus épaves. Les opinions recueillies, notamment auprès de la préfecture maritime de Brest sont réservées quant à l'intérêt d'une remontée de ces épaves qui, semble-t-il, risqueraient au demeurant de se casser suite aux opérations de renflouement. Mais la question de principe demeure notamment dans le cadre des discussions avec la société Maersk.

3. La mission recommande de solliciter de Maersk la production d'une analyse coût/bénéfice technique sur l'hypothèse d'un renflouement de ces deux épaves. L'hypothèse d'une reprise des deux navires-déchets par le Danemark, mérite d'être étudiée en cas de contentieux futur, même si les opérations de pompage sont réalisées aujourd'hui. L'autorité signataire de cette demande sera le ministre chargé de la mer ou par délégation l'un des services dont il dispose.

Au niveau européen, la réflexion a été poursuivie en 2007 lorsque la Commission européenne a adopté un livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires¹² qui proposait un certain nombre de mesures visant à contribuer à rendre « plus sûr et écologiquement plus rationnel le traitement des navires à travers le monde ».

Ce livre vert avait pour objectif de traiter deux types de sujets pour les États membres.

Le premier, d'ordre social, consiste à obliger les États membres à adopter une attitude plus conforme aux principes de l'Union européenne concernant le traitement humain et ainsi bannir les scandales à répétition constatés dans les pays en développement (Bangladesh, Inde...) où le démantèlement des navires se fait (encore) dans des conditions de sécurité déplorables.

Le second a trait à la prise en compte du pilier environnemental du développement durable dans les opérations de démantèlement qui doivent répondre à des standards qui ont été conçus postérieurement par les Directives communautaires en ce domaine.

2.1.2. Dans le cas d'espèce, le Maersk SHIPPER et le Maersk SEARCHER disposent d'un double statut qui répond à des réglementations internationales, communautaires et nationales différentes.

- Ils sont des navires et concomitamment des déchets...

La Convention de Bâle dispose en son article 2 qu'un navire peut être également considéré comme un déchet. Il est donc « déchet » au sens de la Convention de Bâle

¹² COM (2007) 269 final : livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires.

et des autres instruments européens (infra) et en même temps « navire » au sens des règles internationales qui s'appliquent aux navires et notamment les Conventions internationales relatives à l'intervention en haute mer, à la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution, adoptées sous les auspices de l'OMI (infra).

La définition communément admise du déchet s'applique au démantèlement des navires puisque celui-ci est assimilable à l'action « de se défaire » qui se trouve dans la définition reprise en droit international, communautaire ainsi qu'en en droit français.

Il est donc important de distinguer, d'une part, quel texte doit s'appliquer à la situation résultant de ces naufrages et, d'autre part, analyser la compatibilité de ces textes entre eux. Sont-ils exclusifs les uns des autres ou peuvent-ils s'appliquer en complémentarité ?

- ... et au regard de leur statut de déchets, ils sont considérés comme des déchets dangereux

La qualification des déchets dangereux entraîne des obligations particulières. S'agissant des navires, ils sont par essence considérés comme déchets dangereux étant donné qu'ils contiennent des substances dangereuses : huiles, boues d'hydrocarbures, amiante, PCB, PCT, métaux lourds, ... De plus, concernant les navires/déchets Maersk SHIPPER et Maersk SEARCHER, il convient de préciser que « la toilette de mer » n'a apparemment pas été correctement effectuée au port d'expédition, les soutes contenant plusieurs types de produits dangereux dont 240 m³ d'hydrocarbures (supra) ; ce qui selon la mission pourrait avoir des conséquences juridiques, en termes de responsabilité et d'indemnisation (infra).

Au sens de cette Convention, sont considérés comme dangereux : « Les déchets appartenant à une catégorie décrite à l'annexe I et présentant des qualités de dangerosité définies à l'annexe III ; les déchets qualifiés de dangereux par la législation du pays exportateur, importateur ou de transit. ».

À cet égard, l'arrêt du Conseil d'État concernant l'affaire du CLÉMENCEAU, destiné à être démantelé en Inde, confirme cette approche¹³. Au fondement du Règlement du Conseil des Communautés européennes du 1^{er} février 1993 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la communauté européenne ainsi que la portée de la Directive du 15 juillet 1975 relative aux déchets, le Conseil d'État a confirmé que constitue un déchet au sens de ces textes tout objet ou substance dont son propriétaire veut se défaire, notamment en raison de son caractère dangereux. Il précise par ailleurs qu'est interdite l'exportation de déchets destinés à être éliminés ou valorisés, sauf à destination de certains pays au nombre desquels l'Inde ne figure pas. La décision en conclut « *qu'en écartant comme ne créant pas de doute sérieux quant à la légalité des décisions litigieuses le moyen tiré de ce que la coque désaffectée de l'ancien porte-avion – dont l'État français cherche à se défaire - aurait le caractère d'un déchet au sens de ces textes et serait dès lors interdite d'exportation vers l'Inde* », le juge des référés de première instance a commis une erreur de droit.

¹³ Conseil d'État, arrêt du 15/2/06 – affaire du CLÉMENCEAU - Section du contentieux - 6ème et 1ère sous-sections réunies - Séance du 13 février 2006 - Lecture du 15 février 2006, No 288811, Association Asbestos France et autres.

2.1.3. La complète information du pays de transit, une obligation qui pourrait être étendue dans la zone économique exclusive

Ces deux naufrages posent la question des conditions d'intervention de l'État en mer dans la zone économique exclusive (cf infra), mais également des informations que l'État côtier est en droit d'attendre sur les transferts de déchets qui transitent au large de ses côtes et particulièrement dans des zones qui ne sont pas sous sa juridiction, comme ce fut le cas en l'espèce.

La mission a pu enregistrer deux opinions opposées sur cette question.

Le SG/mer¹⁴ souhaite que le Règlement 1013/2006 puisse être interprété de telle sorte que, parmi les trois parties classiquement impliquées dans le transfert de déchets, (l'expéditeur, le destinataire et le pays de transit), ce dernier puisse disposer d'un droit à l'information. Le SG/mer souhaite que, lorsqu'il s'agit de navires destinés à être déconstruits et qui naviguent dans les eaux territoriales mais également dans la ZEE, cette obligation soit effective. La mission rappelle que ce Règlement n'est pas dédié exclusivement au démantèlement des navires mais concerne tous les déchets terrestres, maritimes ou aériens.

Le SG/mer propose en se fondant sur la définition du pays de transit de l'article 2-24 du Règlement 1013/2006¹⁵ que l'information sur la nature des déchets transportés soit portée à la connaissance de l'État côtier. Et ce, même si le transit de ces navires/déchets se situe dans la zone économique exclusive.

Il considère qu'une interprétation rigoureuse de cette disposition devrait imposer à l'État d'expédition de communiquer à l'État de transit toutes les informations nécessaires. Il constate, pour le déplorer, qu'il n'a eu connaissance des inventaires de matières dangereuses qu'après la survenance des deux naufrages et seulement suite à la demande qu'il a formulée auprès de l'armateur. Il ajoute qu'en tant que pays de transit, il n'aurait pas eu les moyens d'interdire le transfert mais aurait « pu manifester son étonnement auprès des autorités danoises, voire de la société Maersk, sur la quantité d'hydrocarbures restant dans certaines cuves ».

Au plan pratique, il estime que cette proposition est viable compte-tenu du nombre limité de remorquages de navires destinés à la déconstruction. Il considère donc qu'il est nécessaire d'identifier la France comme un pays de transit afin de disposer des informations nécessaires permettant de parer à toute éventualité.

La Direction générale de la prévention des risques (DGPR), au contraire, considère qu'il serait trop lourd de supporter une nouvelle charge alors que la gestion de Convention de Bâle et les obligations de la Directive 1013/2006 sont déjà très significatives. Elle ajoute que la pratique du dépavillonnage des navires dans la ZEE risque d'obérer l'efficacité de cette mesure.

¹⁴ Note du SG/mer du 1er mars 2017 à la VP du CGEDD et à l'inspecteur général des affaires maritimes : « renforcement des réglementations existantes suite au naufrage des navires Maersk SEARCHER et Maersk SHIPPER ».

¹⁵ « tout pays autre que le pays d'expédition ou de destination par lequel un transit de déchets est prévu ou a lieu, puisse être informé ».

A la demande expresse de la DGPR, la mission reprend *in extenso* son avis, transmis par écrit par cette direction, avis qui figure en bas de page¹⁶.

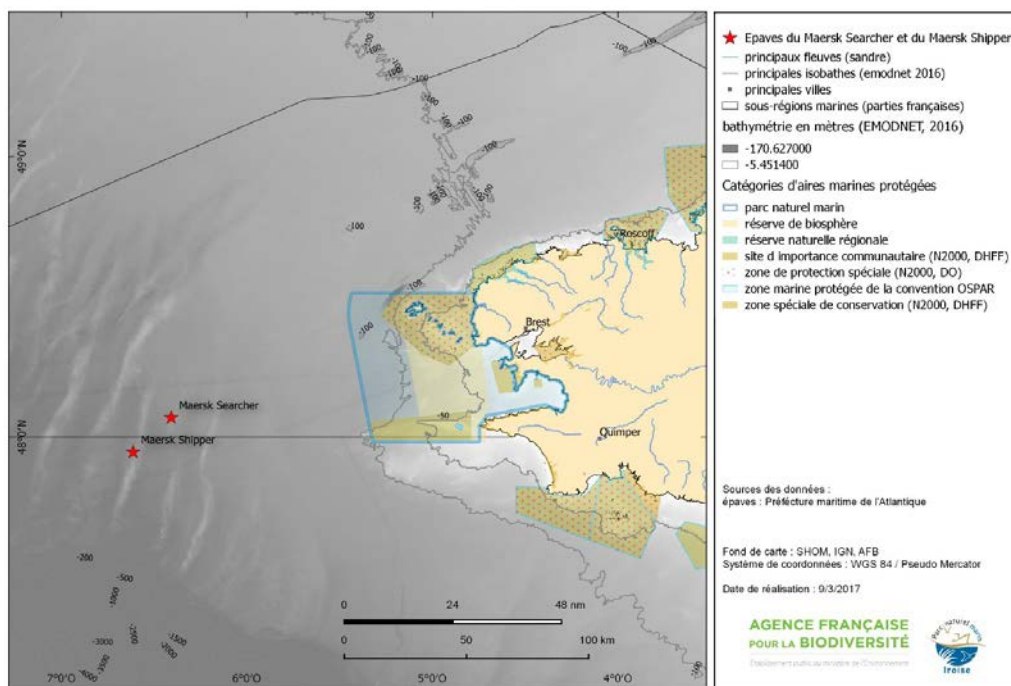
La mission estime, à ce stade, que le Règlement 1013/2006 (ainsi que la Convention de Bâle), destiné à régir tout type de déchets (la question particulière du démantèlement des navires n'était pas prégnante à l'époque), mérite d'être adapté aux réalités maritimes et particulièrement pour la prise en compte des intérêts de l'État côtier, tant en termes de sécurité que de protection de l'environnement marin et littoral. C'est pourquoi l'obligation, pour les autorités d'expédition, de mieux informer l'État côtier sur les risques qu'il encourt, y compris lorsque ces risques se situent dans la Zone économique exclusive, paraît tout à fait légitime du point de vue de la mission ; cette proposition est d'ailleurs conforme aux paragraphes 22 et 23 de la Résolution A 765/18 de l'OMI selon laquelle l'État côtier doit être informé des remorquages à risque (voir supra).

La mission estime qu'il faut aller plus loin concernant les informations et ne pas les limiter aux navires destinés au démantèlement (déchets intrinsèquement dangereux) ou au contenu de leurs soutes. Elle considère utile que le type d'attelage et les choix utilisés pour le remorquage des navires destinés au démantèlement soient également portés à la connaissance de l'État côtier. Les navires en question étant intrinsèquement des déchets dangereux, leur remorquage mérite donc une attention particulière, surtout lorsque les choix réalisés présentent en eux-mêmes des risques. Il convient donc que l'État côtier en soit informé.

La mission considère pour autant qu'il convient d'évaluer la faisabilité technique de cette obligation d'information.

4. Une initiative sera prise, via le SGAE, pour qu'un document interprétatif du Règlement 1013/2006 soit élaboré par la Commission européenne sur la notion d'État de transit en ce qu'il puisse étendre les prérogatives de l'État côtier dans la Zone économique exclusive, notamment que l'obligation de notification soit imposée à l'État du pavillon. La mission recommande qu'une étude approfondie soit menée par les DGPR/DGITM/DAEI pour expertiser plus précisément la faisabilité technique, en France, de cette obligation d'information élargie à la ZEE.

¹⁶La Direction générale de la prévention des risques (DGPR), au contraire, considère qu'une telle extension n'aurait pas de bénéfices et pourrait au contraire être délétère. En l'état actuel de la réglementation européenne, et même en supposant une augmentation des moyens humains du PNTTD pour instruire les demandes de transit, le dépôt d'un dossier de notification au Pôle National des Transferts Transfrontaliers de Déchets n'aurait ni empêché le notifiant d'obtenir son consentement, ni évité le naufrage. Pire, elle aurait probablement amené à ce que les autorités françaises apportent de fait leur caution au transfert, ce qui aurait mis la France en difficulté pour solliciter des mesures de réparation de la part du notifiant. Enfin, elle ajoute que la pratique du dépavillonnement des navires dans la ZEE risque d'obérer l'efficacité de cette mesure.



Les aires marines protégées à proximité des épaves Maersk

2.1.4. Le droit en gestation : la Convention de Hong-Kong¹⁷ et le Règlement relatif au recyclage des navires 1257/2013¹⁸, une certaine régression par rapport au Règlement 1013/2006

Contrairement à la Convention de Bâle et au Règlement 1013/2006 qui régissent les déchets de manière globale, deux instruments juridiques spécifiques au démantèlement de navires ont vu le jour.

La mission estime que même si ces deux instruments juridiques ne sont pas applicables en l'espèce, il faut tout de même les prendre en compte dans l'analyse des mesures correctrices éventuelles à prendre. En effet, si l'échéance de mise en œuvre de la Convention de Hong-Kong dont s'inspire le Règlement 1257/2013 n'est pas connue, ce dernier entrera en vigueur au plus tard le 31 décembre 2018.

- **La Convention internationale de Hong Kong** pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires¹⁹ répond à plusieurs objectifs.

Elle vise à offrir un système global de contrôle et d'exécution de bout en bout. Ce dispositif repose notamment sur les visites techniques et la certification des navires,

¹⁷ Convention de Hong-Kong adoptée le 15 mai 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

¹⁸ Règlement UE 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n°1013/2006 et la Directive 2009/16/CE.

¹⁹ La France est le premier État membre de l'Union Européenne à avoir ratifié la Convention de Hong-Kong, loi n°2012-1290 du 22 novembre 2012 autorisant la ratification de la Convention de Hong-Kong. Cette Convention entrera en vigueur vingt-quatre mois après la date à laquelle elle aura été ratifiée par au moins quinze États dont les flottes marchandes représentent au total au moins 40 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce et dont le volume annuel maximal de recyclage de navires au cours des dix années précédentes représente au total au moins 3 % du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits États.

ainsi que sur l'agrément des installations de recyclage. Les règles portent sur la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires de façon à en promouvoir un recyclage sûr et écologiquement rationnel, sans compromettre la sécurité et l'efficacité de leur exploitation. Elle régit l'exploitation des installations de recyclage des navires d'une manière sûre et écologiquement rationnelle et la mise en place d'un mécanisme approprié d'exécution pour le recyclage des navires qui prévoit des prescriptions en matière de délivrance de certificats et de notification. Les navires destinés au recyclage devront posséder un inventaire des matières potentiellement dangereuses et les chantiers de recyclage devront fournir un plan de recyclage du navire pour indiquer la manière dont chaque navire doit être recyclé, compte tenu des particularités de son inventaire. Elle tente de donner les moyens de réduire le risque lié à la pratique du « dépaillonnage » qui a des conséquences néfastes pour l'environnement et la sécurité des travailleurs (déclassement rapide et démantèlement du navire directement sur des plages ou dans des installations improvisées avec main d'œuvre mise en danger).

- **Le règlement 1257/2013** vise à faciliter une ratification rapide de la Convention de Hong-Kong sur le recyclage des navires en appliquant aux navires et aux installations de recyclage de navires des contrôles proportionnés. Les États membres de l'Union européenne doivent éviter que les règles en matière de recyclage des navires soient contournées et doivent renforcer la transparence dans ce domaine. A cet effet, ils doivent déterminer eux-mêmes des sanctions et les appliquer en cas de violation des dispositions du Règlement. La question est de savoir si la Convention de Hong-Kong permettra de garantir un niveau de contrôle et d'exécution équivalent à celui de la Convention de Bâle. L'UE s'efforce au niveau de l'OMI et de la Convention de Bâle de garantir un contrôle équivalent. Même si le Règlement 1257/2013 sera contraignant au plus tard le 31/12/2018, l'UE encourage également les États-membres à ratifier la Convention de Hong-Kong.²⁰

Mais la mission note deux différences majeures avec le Règlement 1013/2006 :

- l'obligation de reprise des navires/déchets qui n'arrivent pas à bon port disparaît dans ce Règlement, (supra). Ce recul est pour le moins surprenant et nettement en retrait par rapport à la Convention de Bâle et au Règlement européen.
- les garanties financières spécifiques du Règlement 1013/2006²¹ ont également disparu dans le nouveau Règlement. Il s'agit entre autres des garanties couvrant le coût du transport, des opérations de valorisation ou d'élimination, le coût du stockage, dans les cas où un transfert ne peut pas être mené à son terme.

La mission s'interroge sur les conséquences de cette régression si, à l'avenir, un tel accident de mer devait se reproduire et qu'il soit traité sous l'empire de ce Règlement.

Le SG/mer (note supra) propose d'actionner l'article 30 du Règlement (relatif à son réexamen) pour proposer un article spécifique lié au remorquage. Il précise que l'article 8.2 de la Convention de Hong-Kong (non encore en vigueur) stipule « *que les navires destinés au recyclage effectuent des opérations pendant la période précédant leur arrivée dans l'installation de recyclage des navires en vue de réduire au maximum la*

²⁰ Décision du Conseil du 14 avril 2014 concernant la ratification, par les États membres, de la Convention internationale de Hong Kong de 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, ou leur adhésion à celle-ci, dans l'intérêt de l'Union européenne.

²¹ Article 6 du Règlement 1013/2006.

*quantité de résidus de cargaison, de résidus de fuel-oil et de déchets restant à bord*²²». Selon cette disposition la partie III de l'inventaire des matières dangereuses, qui décrit les déchets d'exploitation des navires Maersk SHIPPER et Maersk SEARCHER, n'aurait pas pu être validée par l'État du pavillon.

La Convention de Hong-Kong ne contient que des dispositions concernant les États du pavillon, du port ou du lieu de démantèlement. Elle fait fi des compétences et des intérêts de l'État côtier ou encore de l'État de transit. Concernant les compétences de l'État de transit, la mission estime qu'il faut également solliciter une interprétation du Règlement 1257/2013 pour étendre l'obligation de notification dès lors que le remorquage a lieu dans la zone économique exclusive.

La mission ajoute qu'il serait opportun de réintroduire à cette occasion les dispositions concernant l'obligation de reprise et les garanties financières.

5. La mission recommande :

- *d'une part de retenir la proposition formulée par le SG mer d'actionner l'article 30 du Règlement 1257/2013, via le SGAE, pour introduire une disposition spécifique au remorquage, notamment concernant les obligations de réduction ou d'élimination des déchets restant à bord et de solliciter de la Commission européenne un document interprétatif du Règlement 1257/2013 sur la notion d'État de transit lorsqu'un remorquage a lieu dans la zone économique exclusive.*
- *d'autre part de réintroduire les deux dispositions reprenant l'obligation de reprise et de garanties financières, telles qu'elles figurent dans le Règlement 1013/2006.*

2.2. Les navires/déchets Maersk SHIPPER ET SEARCHER destinés au démantèlement relèvent également d'autres instruments juridiques

2.2.1. La Convention sur le droit des épaves pourrait s'appliquer

Au-delà du cas particulier des deux navires en question, la mission rappelle que son raisonnement s'inscrit dans la commande ministérielle (voir annexe 1 paragraphe 3).

Le droit positif applicable en l'espèce est la Convention de Nairobi, transposée en droit interne, France et Danemark y étant parties.

La mission s'est interrogée sur l'applicabilité des règles issues de la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves au regard de la responsabilité éventuelle du propriétaire de ces navires/déchets et sur son articulation avec d'autres instruments juridiques maritimes qui régissent la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures.

Cette Convention²³ répond à une double préoccupation :

- Elle vise à fixer au niveau international des règles et des procédures destinées à garantir l'enlèvement rapide et efficace des épaves se trouvant au-delà des eaux territoriales des États et présentant des risques pour la navigation et

²² « *conduct operations in the period prior to entering the Ship Recycling Facility in order to minimize the amount of cargo residues, remaining fuel oil, and wastes remaining on board* ».

²³ La Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, a été signée le 18 mai 2007 et elle est entrée en vigueur au plan international le 14 avril 2015. Le Danemark est devenu le 10^{ème} pays à ratifier la Convention.

l'environnement. Elle reconnaît par ailleurs aux États le droit d'intervenir sur les épaves se trouvant dans leur zone économique exclusive. Dans les eaux territoriales, l'intervention sur les épaves relève de la compétence de l'État côtier, ce dernier exerçant sa souveraineté sur cet espace maritime conformément aux termes de l'article 2 de la Convention des Nations-unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

- La Convention pose, d'autre part, le principe de la responsabilité du propriétaire de l'épave. Il s'agit du « propriétaire inscrit » qui peut être recherché pour les frais occasionnés par les opérations d'enlèvement ; une assurance de nature à garantir le recouvrement des frais éventuels est donc obligatoire.

La mission estime que cette Convention est applicable en l'espèce, tenant compte de plusieurs éléments.

- Avant tout parce que la Convention a vocation à s'appliquer à la zone économique exclusive (ZEE) des États parties. Elle prévoit d'ailleurs que les États parties peuvent étendre sa portée à leurs eaux territoriales.
- La définition de l'épave retenue dans la Convention est relativement large puisqu'elle englobe les navires naufragés et échoués, ceux qui sont sur le point de couler ou de s'échouer ainsi que tous les objets perdus en mer par un navire.
- Cette définition de l'épave s'appuie sur une définition du navire qui est elle-même très large (contrairement à la Convention SOLAS, supra) puisque la Convention assimile aux navires « les engins flottants et les plates-formes flottantes », sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration et d'exploitation des ressources minérales des fonds marins.

Mais la Turquie ne semble pas encore avoir ratifié la Convention (au 31 octobre 2016, 31 pays l'avaient ratifiée). Ceci n'est pas neutre puisqu'il existe une incertitude concernant la date de la vente des navires à une société turque (supra). Cette question mérite des éclaircissements nécessaires à une action contentieuse éventuelle.

La mission n'est pas en mesure, à ce stade d'apprécier la réalité des relations contractuelles entre Maersk et la partie turque, faute d'avoir eu accès à ces documents.

- Le danger est caractérisé lorsqu'une épave constitue un danger ou un obstacle pour la navigation ou lorsqu'elle est susceptible d'entraîner de graves conséquences préjudiciables sur le milieu marin ou des dommages aux côtes ou aux « intérêts connexes » de l'un ou de plusieurs États. Le terme « intérêts connexes » englobe les intérêts de l'État côtier affecté ou menacé par une épave, telles que la pêche, les attractions touristiques ainsi que d'autres intérêts économiques comprenant la préservation de la faune et la protection de l'infrastructure extra côtière et sous-marine.

Dans le cas d'espèce, la question est de savoir si les deux épaves qui renferment des hydrocarbures et d'autres produits dangereux, sont un danger « dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les intérêts connexes²⁴ » de l'État. Si, dans l'immédiat, cela ne semble pas être le cas, aux dires des services de l'État, rien ne

²⁴ Article 1-5 b) de la Convention de Nairobi.

peut laisser présager que cela ne le sera pas postérieurement. Le spécialiste de la biologie marine rencontré par la mission estime que tôt ou tard, ces pollutions « viendront à la côte ».²⁵ Il faut noter, à cet effet, que les deux naufrages se situent non loin d'aires marines protégées au titre des instruments européens mis en place dans le cadre du réseau Natura 2000 en mer mais également du parc national marin d'Iroise. Ces différents zonages entraînent des obligations de protection particulière qui incombent à l'État côtier.

- L'article 2 de la Convention limite les mesures qu'un État partie peut prendre pour intervenir en cas de naufrage dans sa zone économique exclusive à des mesures qui sont « proportionnées au danger » et qui sont raisonnablement nécessaires pour éliminer le danger. De plus, ces mesures ne doivent pas interférer avec les droits et les intérêts d'autres États, y compris ceux de l'État qui a inscrit le navire et ceux de toute personne ou entreprise concernée.

Il semble donc que les conditions juridiques soient remplies pour que l'enlèvement des deux épaves puisse constituer une option viable juridiquement mais sous réserve qu'il soit faisable techniquement (supra).

2.2.2. En cas de pollution, les conditions d'application de la Convention du 23 mars 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus aux hydrocarbures de soute semblent remplies

La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention « Bunker ») a été adoptée le 23 mars 2001 à Londres sous l'égide de l'OMI. Elle est entrée en vigueur le 21 novembre 2008 et a été ratifiée par le Danemark et la France. Cette Convention vise à garantir une indemnisation convenable, rapide et efficace aux personnes victimes de dommages de pollution dus aux déversements d'hydrocarbures de soute. Elle met en œuvre un système de responsabilité du propriétaire du navire et permet de rechercher la responsabilité de l'affrètement, de l'armateur et de l'exploitant du navire. Tout propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1000, immatriculé dans un État partie est tenu de souscrire une assurance ou une garantie financière pour couvrir sa responsabilité.

- La pollution doit provenir d'un navire. Notion très large puisqu'elle englobe tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit. Comme indiqué précédemment, les soutes du Maersk SHIPPER et du Maersk SEARCHER contiennent encore 240 m³ d'hydrocarbures mais également d'autres substances dangereuses.
- Aux termes de l'article 1 § 5 de la Convention de 2001 : « Hydrocarbures de soute » signifie tous les hydrocarbures minéraux, y compris l'huile de graissage, utilisés ou destinés à être utilisés pour l'exploitation ou la propulsion du navire et les résidus de tels hydrocarbures. Et, sous réserve des données qui seront collectées suite au pompage actuellement engagé, il semble, d'après les informations recueillies par la mission, que les navires/déchets coulés contiennent des produits correspondant à la définition des hydrocarbures de soute au regard de cette Convention.

²⁵ Professeur M. Glémarec (ex directeur de l'institut d'études marines de Brest) ,Association Mor Glaz.

- Les dommages visés à l'article 9 de la Convention couvrent le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de source du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise. Les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront (y compris le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures).
- Cette Convention s'applique exclusivement aux dommages par pollution survenus dans la mer territoriale mais également dans la zone économique exclusive et couvre les mesures de sauvegarde où qu'elles soient prises.
- La responsabilité du propriétaire de navire n'est pas canalisée afin de permettre au juge de pouvoir trouver la partie capable de procéder aux indemnisations et réparer les dommages causés par une pollution d'hydrocarbures de source lorsque plusieurs parties sont responsables.

2.2.3. La Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures n'a pas été utilisée

La Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures donne aux parties la possibilité de prendre les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les pollutions en cas d'accident seulement. Les États riverains ont le droit de prendre les mesures appropriées (proportionnelles) en cas d'accident pour protéger les rivages contre les effets d'une pollution survenue hors de leur zone de juridiction lors d'un danger ou la menace d'un danger grave et imminent menaçant ses côtes²⁶.

Dans le cas d'espèce, il n'a pas été considéré qu'il y avait un danger grave et imminent lorsque l'information est parvenue au préfet maritime.

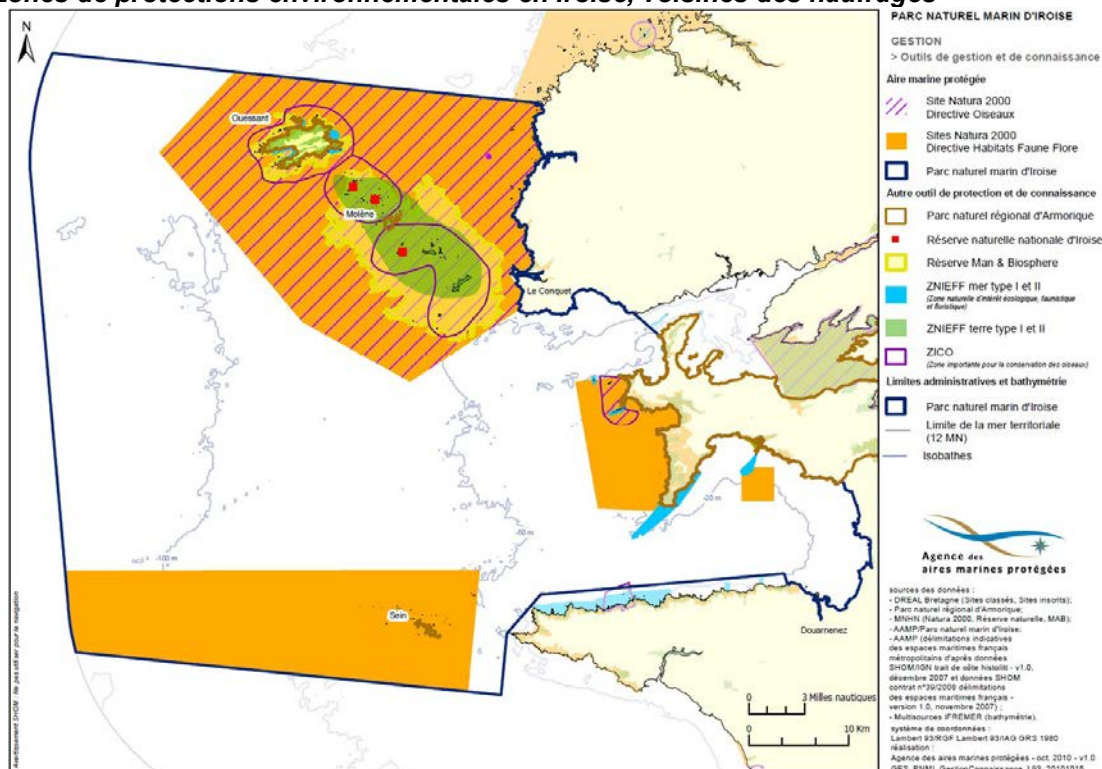
La mission s'est interrogée sur le comportement du capitaine du Maersk BATTLER qui a tardé à communiquer avec la préfecture maritime sur l'accident de mer ; par ailleurs aucune information n'a également été communiquée sur le contenu de ces navires déchets (supra).

Même s'il apparaît difficile en l'espèce d'intervenir au-delà des limites de la juridiction nationale, le besoin d'information des autorités côtières était patent. En l'espèce, les deux navires/déchets coulés étaient en soi des déchets dangereux et constituent intrinsèquement une pollution.

La mission estime pertinent d'approfondir la proposition du SG/mer pour que l'autorité côtière puisse décider ou non s'il est opportun et nécessaire d'intervenir au cas où des navires/déchets comporteraient des substances particulièrement nocives pour la santé ou l'environnement.

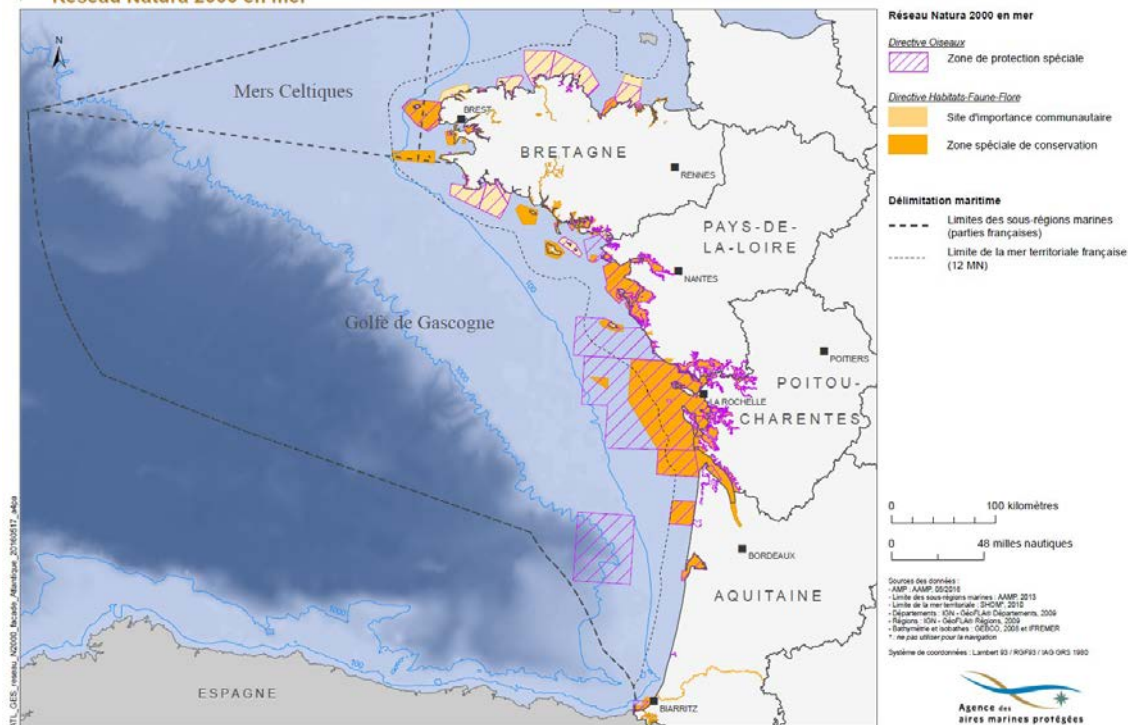
²⁶ Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969 ; entrée en vigueur le 6 mai 1975, loi n° 71-1002, JO du 17 déc. 1971, Décret n° 75-553 du 26 juin 1975 publié au JO du 3 juil. 1975.

Zones de protections environnementales en Iroise, voisines des naufrages



FACADE ATLANTIQUE Réseau Natura 2000 en mer

EDITEE LE : 05/2016



3. La responsabilité et l'indemnisation résultant des conséquences de ces deux naufrages

La mission estime qu'il convient, à titre conservatoire et pour protéger les intérêts de l'État, d'envisager la situation de ces naufrages au regard de la responsabilité pénale et civile et des procédures d'indemnisation qui y sont associées.

3.1. La responsabilité pénale en cas de pollution maritime et la compétence pénale des juridictions françaises en l'espèce

La mission s'est interrogée sur les différentes hypothèses susceptibles d'engager la responsabilité pénale des différents intervenants de cette opération et notamment du propriétaire alors que l'accident de mer est intervenu en dehors des eaux territoriales.

La loi du 5 juillet 1983²⁷, plusieurs fois amendée (infra), en constitue le socle juridique et la chambre criminelle de la Cour de cassation en a fait une interprétation extensive dans l'affaire de l'Erika. L'article 8 de cette loi punit toute personne ayant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche d'un navire, dont l'imprudence ou la négligence aurait provoqué un accident de mer à l'origine d'une pollution des eaux territoriales. Pour la définition de l'accident de mer, la loi renvoie à la Convention de Bruxelles de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (supra). L'accident de mer s'entend, aux termes de l'article II de cette Convention d'un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison.

La loi de 1983 prise sur le fondement de la Convention Marpol de 1973 (amendée), adoptée sous l'égide de l'OMI²⁸ a suscité de nombreuses critiques de la part des défenseurs dans l'affaire de l'Erika, considérant qu'elle était en décalage par rapport à cette Convention. L'un des principaux moyens était fondé sur le fait que l'objet de cette Convention ne concernait que les rejets d'hydrocarbures (dégazages) et ne couvrait pas l'hypothèse d'une avarie. Pour autant, la chambre criminelle de la Cour de cassation s'est complètement affranchie de cette interprétation pour affirmer sa compétence pour statuer sur l'action publique et sur l'action civile. Elle confirmera d'ailleurs toutes les condamnations prononcées par les juges du fond et y consacrera la responsabilité civile de la société « Total » en la condamnant pour « faute de témérité » à réparer solidairement les conséquences du dommage de pollution²⁹. Cet arrêt de principe a largement inspiré le législateur qui a amendé deux fois la loi de 1983 pour renforcer la compétence pénale des juridictions françaises pour ce type de situation tout en aggravant les peines pénales.

²⁷ Loi n°83-583 du 5 juillet 1983 - JORF du 6 juillet 1983 -

²⁸ Convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ensemble deux protocoles et une annexe), modifiée par le protocole du 17 février 1978.

²⁹ Cass.crim, 25 septembre 2012, n°10-82938, bulletin des arrêts de la cour de cassation.

L'arsenal législatif pénal a été modifié depuis à trois reprises ce qui a conduit à alourdir les sanctions en 2001³⁰, en 2004³¹ et en 2008³².

La canalisation de la responsabilité pénale sur le capitaine a évolué vers d'autres acteurs du transport maritime. Depuis la loi de 2008, elle vise de façon générale différentes personnes physiques ou morales sans distinguer entre les rejets volontaires et involontaires. L'article 218-18 du code de l'environnement dispose : « *les peines prévues ... sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à tout autre personne que le capitaine ou le responsable de bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'un rejet effectué en infraction aux articles L. 218-11 à L. 218-17 et L. 218-19 ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter* ». Cette disposition élargit le champ des personnes potentiellement responsables à un ensemble de personnes physiques étrangères à la marche du navire, à sa gestion, à son contrôle et à sa direction. Elle réprime ainsi le fait d'avoir provoqué un accident de mer entraînant une pollution par hydrocarbures par imprudence, négligence ou inobservation des Lois et Règlements et de ne pas avoir pris les mesures nécessaires pour l'éviter³³.

Ces mesures sont dans le droit fil des Directives européennes concernant la protection de l'environnement par le droit pénal et notamment la Directive 2005/35 modifiée par la Directive 2009/123 du 21 octobre 2009 qui imposent aux États membres d'incriminer les rejets illicites de substances polluantes par les navires lorsqu'ils ont été commis « intentionnellement, témérement ou à la suite d'une négligence grave et entraînant une détérioration de la qualité des eaux³⁴ ».

La mission estime qu'il convient d'envisager plusieurs cas de figure :

- La question de l'intentionnalité s'est posée mais dans le cadre d'une autre Convention internationale adoptée sous l'égide l'OMI. Il s'agit de la Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets", entrée en vigueur depuis 1975. En 1996, le Protocole de Londres" a été adopté en vue d'actualiser la Convention et, ultérieurement, de la remplacer. Aux termes de ces deux instruments, il est possible de déroger à l'interdiction d'immersion de déchets en mer en cas de force majeure et notamment pour protéger la vie humaine en mer³⁵. La clause de responsabilité prévue par l'article 15 du protocole pourrait ainsi s'appliquer sur le fondement

³⁰ Loi n°2001-380 du 3 mai 2001.

³¹ Loi 2004-204 du 9 mars 2004.

³² Loi 2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale.

³³ Article 218-19, « sont pénalement responsables, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le Règlement, soit commis une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer »...

³⁴ Considérant 9 de la Directive 2005/35 modifiée par la Directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la Directive 2009/123 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction.

³⁵ Respectivement article 5 et article 8 de la Convention de Londres de 1972 et de son protocole de 1996 « Dérogations.

des principes du droit international relatifs à la responsabilité des États pour les dommages causés à l'environnement. Le représentant de l'OMI estime que cela pourrait également constituer le fondement juridique d'une action potentielle, sachant qu'aucun précédent n'est connu à ce jour. La mission émet toutefois quelques doutes sur la possibilité d'actionner ces deux instruments. Si le Maersk SHIPPER et le Maersk SEARCHER sont considérés concomitamment comme des navires et des déchets (au sens de la Convention de Bâle) et si la Convention et le protocole couvrent également les événements survenus dans la zone économique exclusive, affirmer pour autant que le capitaine du navire a intentionnellement décidé de les couler paraît de l'ordre de la conjecture.

- La mission est en revanche, à ce stade, plus encline à considérer que l'on se trouve plus dans une situation de faute de témérité ou de négligence grave compte-tenu des éléments mis à sa disposition et décrits précédemment.

3.2. Au civil, les limitations de responsabilités et les exemptions prévues par les différents instruments juridiques sont susceptibles d'être appliquées en l'espèce

Pour répondre à la lettre de commande des ministres concernant notamment l'efficacité juridique des outils nationaux, communautaires et internationaux face à ces deux naufrages, la mission a analysé la doctrine et la jurisprudence sur la responsabilité et l'indemnisation de ce type d'accidents de mer. Rapportée à la question du remorquage de navires ou d'autres « objets » tels que des plate-formes de forage ou des barges, cette question a fait l'objet de textes généraux ou spécifiques.

Cette analyse est conduite sans préjudice des autres expertises attendues mais également des autres données indispensables à une appréhension approfondie du sujet. Ces données devront être sollicitées par les directions d'administrations centrales concernées afin de préparer les actions que la France souhaitera le cas échéant engager.

3.2.1. Les textes généraux sur la limitation des créances maritimes

Le principe de responsabilité fixée par le protocole de 1996 à la Convention de 1976 sur la limitation des créances maritimes (LLMC)³⁶ a été traduite en droit européen par la Directive relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes³⁷. Tout navire battant pavillon d'un État membre ou d'un État tiers qui entre dans un port de l'Union doit être couvert par une assurance dont le montant est égal au montant maximal applicable à la Convention pour la responsabilité fixée par la

1. Les dispositions des articles ... ne s'appliquent pas lorsqu'il est nécessaire d'assurer la sauvegarde de la vie humaine ou la sécurité des navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer dans les cas de force majeure dus à des intempéries ou dans tout autre cas qui met en péril la vie humaine ou qui constitue une menace réelle pour les navires, aéronefs et plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer, sous réserve que l'immersion ou l'incinération en mer apparaisse comme le seul moyen de faire face à la menace et qu'elle entraîne, selon toute probabilité, des dommages moins graves qu'ils ne le seraient sans le recours à ladite immersion ou incinération en mer. L'immersion ou l'incinération en mer se fait de façon à réduire au minimum les risques d'atteinte à la vie humaine ainsi qu'à la faune et à la flore marines et elle est signalée sans délai à l'Organisation ».

³⁶ Convention signée à Londres le 19 novembre 1976 et entrée en vigueur le 1er décembre 1986 ; remplace les Conventions du 25-08-1924 (Bruxelles) et du 10-10-1957 (Londres). - Ratifiée par la France : loi n° 79-1146 du 29-12-1979 et publiée par le décret n° 86-1371 du 23-12-1986 et modifiée par le protocole de Londres du 2 mai 1996.

Convention LLMC, telle qu'elle a été amendée par le protocole de 1996. Cette Convention établit le droit des propriétaires de navires, y compris les affréteurs, les exploitants de navires et les opérateurs et des assistants de limiter leur responsabilité en ce qui concerne un certain nombre de créances maritime liées à l'exploitation d'un navire. Ce calcul est fonction de la jauge du navire en cause et les limites ont encore été relevées en 2012 par l'OMI et sont entrées en vigueur en 2015. Aucune définition du terme navire n'est cependant donnée par cette Directive. Elle s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux. Pour autant, dans le cas de ces deux naufrages, la mission estime que les coques remorquées étaient encore considérées comme des navires (supra) et qu'elles devaient répondre aux obligations de la Directive dès lors qu'elles étaient sous pavillon danois.

L'obligation de souscrire une assurance établie par cette Directive s'applique en sus de l'obligation de souscrire une assurance appropriée ou une autre garantie financière conformément à ces Conventions. La mission recommande à la DGITM en liaison avec la DAJ et la DAEI de se faire communiquer les polices d'assurance pour ce voyage afin de comprendre le montage économique et financier qui détermine la propriété effective de chacun des navires et les responsabilités des diverses sociétés danoises et turques entre le 10 décembre 2016 et le 22 décembre 2016.

3.2.2. Les régimes spéciaux susceptibles de s'appliquer au cas d'espèce

- La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (supra):

Dans le cas d'espèce, cette Convention pourrait s'appliquer. Les deux navires Maersk SHIPPER et Maersk SEARCHER contiennent des hydrocarbures qui, selon la mission, entrent dans le champ d'application de la définition contenue dans cette Convention (supra). Les navires immatriculés dans un État partie à la Convention sur les hydrocarbures de soute, ou qui touchent ou quittent un port situé sur le territoire d'un État partie, et dont la jauge brute est supérieure à 1 000 tjb, sont tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière, et d'obtenir un certificat délivré par un État partie attestant que cette assurance ou autre garantie financière est en cours de validité³⁸. Un certificat doit alors être délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire.

- Concernant la limitation de responsabilité, la Convention « Bunker » de 2001 est conçue sur le modèle de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures³⁹. Elle retient donc le principe de responsabilité effective tout en la limitant. La notion de propriétaire de navire est appréhendée de façon assez large puisqu'elle englobe le propriétaire inscrit, l'affréteur coque-nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire.

La limite financière ne peut excéder le montant calculé conformément à la Convention de Londres du 19 novembre 1976 (supra) amendée portant sur la

³⁷ Directive 2009/20 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, JOUE L131, du 28 mai 2009. La transposition en droit français s'est faite dans le cadre du Paquet III européen sur la sécurité maritime par ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011.

³⁸ L'article 7 de la Convention de 2001, n'entend pas pour autant exclure les navires de moins de 1000 tjb, mais uniquement les dispenser de l'obligation d'assurance.

³⁹ Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969.

limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Il s'agit de retenir les limitations établies selon la Convention de 1976 sans appliquer pour autant le mécanisme de responsabilité issue de cette Convention. La référence à la Convention LLMC n'est pas limitative puisque cette dernière est citée dans l'article 6 de la Convention « Bunker » que comme une possibilité.

- La Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (supra).

Aux termes de l'article 10 de cette Convention, le propriétaire inscrit du navire est responsable de l'enlèvement des épaves dangereuses. L'État affecté peut intervenir afin d'enlever une épave aux frais de ce dernier si celui-ci ne procède pas à l'enlèvement de l'épave dans un délai raisonnable établi par l'État affecté ou dans des circonstances où le danger devient particulièrement important. La responsabilité de l'armateur peut être limitée en vertu des régimes nationaux ou internationaux tels que la Convention de 1976 amendée en 1996 précitée. Cela rend obligatoire l'assurance ou une autre forme de sécurité financière. Ainsi, la Convention de Nairobi propose des dispositions en matière d'assurance obligatoire correspondant aux dispositions en matière d'assurance obligatoire d'autres Conventions maritimes internationales sur la responsabilité et l'indemnisation. Selon l'article 12 de la Convention, le propriétaire d'un navire de 300 tjb ou plus, qui est inscrit dans un État partie, est tenu de souscrire à une assurance ou à une autre garantie financière pour que sa responsabilité soit couverte en vertu de la Convention. Le montant de l'assurance que l'armateur est tenu de souscrire est déterminé par la limite de responsabilité de l'armateur en vertu de Convention de 1976 telle que modifiée en 1996 (supra).

Au moment de déterminer si cette assurance ou cette garantie financière est en place, chaque État partie doit délivrer des certificats d'assurance ou de garantie financière à tous les navires qui sont inclus dans son registre d'immatriculation des navires. L'État partie doit s'assurer qu'aucun navire inclus dans son registre ne circule sans un tel certificat. Les responsables des navires inscrits dans un État qui ne fait pas partie de la Convention peuvent obtenir des certificats d'un autre État partie.

L'article 13 de la Convention de Nairobi établit un double délai pour la présentation d'une demande de réclamation de toute partie qui a défrayé des coûts pour le marquage ou l'enlèvement d'une épave.

- Les réclamations doivent être éteintes, à moins qu'une action n'ait été entreprise dans les trois ans, suivant la date à laquelle l'État affecté a déterminé que l'épave constituait un danger conformément à la Convention.
- En aucun cas une action ne peut être entreprise six ans après la date à laquelle est survenu l'incident maritime qui a entraîné le naufrage.

Selon l'article 11, les armateurs ne sont pas tenus responsables des coûts gérés par d'autres Conventions internationales et notamment la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute).

La Convention ne s'applique pas aux mesures prises dans le cadre de la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures

ou dans le cadre du Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures.

3.2.2.1. L'hypothèse de la déchéance du droit au plafond de responsabilité ne peut être écartée en l'état

Comme toute Convention maritime, la limitation de responsabilité peut ne pas s'appliquer dans un certain nombre de cas. S'il est trop tôt pour se prononcer sur une telle éventualité, la mission estime utile de pointer les différentes raisons qui ont conduit à ces naufrages et d'en évaluer les conséquences juridiques sur la déchéance éventuelle de ces plafonds de responsabilités.

L'article 4 de la Convention LLMC relative à la déchéance de limitation dispose à cet effet que « *une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ».

Les autres Conventions citées, calquées sur la Convention CLC (supra) contiennent les mêmes motifs de déchéance.

La question de la déchéance du droit à limitation de responsabilité est donc liée aux circonstances de l'accident de mer et aux diverses fautes éventuelles des différentes parties ayant eu à intervenir dans les décisions de remorquage de ces navires/déchets.

Dans le droit du transport maritime, la doctrine et la jurisprudence ont largement contribué à définir les contours de la faute lourde ou de la faute inexcusable à l'origine de nombreuses décisions dont l'issue a été la déchéance de ce droit.

3.2.3. La nécessaire articulation entre ces différents régimes juridiques

La mission estime nécessaire, à l'appui de cas d'espèce inédit et complexe qui suscite de nombreuses questions juridiques, d'approfondir l'analyse juridique sur les relations entre ces différents instruments et notamment à l'aune de leur champ d'application et des possibilités qu'ils peuvent offrir aux États côtiers pour préserver leurs intérêts tant au regard de la sécurité en mer que de la protection de l'environnement. Ainsi, s'agissant de la Convention de Nairobi, qui prend en compte expressément la survenance d'un événement de mer dans la ZMPV⁴⁰ (supra), la mission estime, comme le représentant de l'OMI, que ce facteur pourrait être de nature à légitimer encore plus une demande d'indemnisation. Concernant la Convention « Bunker », elle est également applicable en l'espèce et il faut s'interroger sur l'opportunité de scinder, le cas échéant, deux procédures ; l'une concernant le navire (Convention Bunker) pour l'indemnisation des dommages de pollution, l'autre l'épave, s'agissant de l'enlèvement (Convention de Nairobi), étant entendu que les ordres juridiques nationaux n'admettent pas d'indemnisation multiple pour les mêmes faits. En tout état de cause, le fractionnement des procédures mérite d'être étudié.

⁴⁰ MEPC 52/24/ADD.1, Annexe 10, Résolution MEPC.121 (52) adoptée le 15 octobre 2004, « désignation des eaux de l'Europe occidentale comme zone maritime particulièrement vulnérable ».

Enfin, la mission considère que ces instruments juridiques spéciaux doivent également être analysés à l'aune de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer de 1982 et particulièrement des dispositions qui traitent des droits des États côtiers à protéger leur environnement marin et littoral.

6. La mission considère, à l'évidence, que cet événement de mer a soulevé des questions d'interprétation des instruments juridiques qui traitent tant de la prévention, que de la lutte ou de la responsabilité et de l'indemnisation. Aussi, s'agissant de la situation juridique complexe et dans l'objectif de la protection des intérêts des États côtiers, un retour d'expérience de cet événement serait très utile. La mission recommande qu'une information des États membres de l'OMI soit menée dans le cadre de son comité juridique. Cette première étape est le préalable nécessaire à tout projet de soumission d'amendements aux règles actuelles et avant toute coordination européenne.

Conclusion

Ces deux naufrages survenus dans la nuit du 21 au 22 décembre 2016 illustrent le déséquilibre entre les objectifs économiques présents de profit et les nécessités environnementales d'avenir. Les conditions exactes (sociales, environnementales et économiques) de ce voyage maritime exotique sont encore obscures aujourd'hui.

La mission estime en l'état de ses connaissances actuelles sur ces deux naufrages qu'il convient de poursuivre l'analyse approfondie des dysfonctionnements intervenus qui ont conduit à cette issue.

La mission insiste sur les risques encourus par les États côtiers et notamment la France, pays traditionnel de transit, du fait de navires/déchets en convoi semblables à ceux naufragés.

Le démantèlement des navires connaît un essor qui ne devrait pas faiblir dans les prochaines années. Cela doit conduire à renforcer les moyens de prévention et d'intervention contre ce type d'événements de mer. Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'elle laisse imaginer ce que pourrait être le comportement de certains armateurs peu scrupuleux, dans les zones économiques exclusives ou en haute mer, qu'ils considèrent comme des zones de non-droit.

La mission propose que des mesures nouvelles, au plan international et européen soient envisagées. Des dispositions en matière de protection de l'environnement rééquilibreraient les compétences des États côtiers face au principe séculaire de la liberté des mers dont certains abusent.

Au plan juridique, il y a matière à proposer des améliorations à la réglementation sur les déchets dans le cadre européen mais également dans celui de l'Organisation maritime internationale. La mission propose de finaliser les réflexions sur les conditions de la meilleure protection des intérêts financiers de l'État en expertisant plus avant les instruments juridiques de responsabilité et d'indemnisation.

L'Organisation maritime internationale et l'Union européenne jouent un rôle déterminant pour faire évoluer les textes en vigueur concernant les déchets en mer, le démantèlement des navires, le remorquage hauturier notamment dans les eaux européennes. La France doit continuer à agir comme force de proposition et de conviction auprès de ces institutions.

Jean-Marie BERTHET



Administrateur Civil Hors
Classe, chargé de mission
au CGEDD

Rouchdy KBAIER



Inspecteur général de
l'administration du
développement durable

Jean-Luc VEILLE



Administrateur général
des affaires maritimes

Annexes

1. Lettre de mission

CGEDD n° 010951-01



Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer

Paris, le 10 janvier 2017

La ministre

*Le secrétaire d'état aux transports, à la mer et
à la pêche*

à

Madame Anne-Marie LEVRAUT
Vice-présidente du Conseil général de
l'Environnement et du Développement durable

Monsieur Laurent COURCOL
Inspecteur général des affaires maritimes

Objet : Mission d'inspection - Affaire du naufrage Maersk

Le 22 décembre 2016 deux anciens navires de services pétroliers ("supply") de 80 mètres de la compagnie danoise Maersk (ex Maersk Searcher et Maersk Shipper) ont coulé dans l'ouest de l'île de Sein, en dehors des eaux territoriales, mais dans la zone économique exclusive française. Ces navires étaient remorqués par un troisième navire du même type, le Maersk Battler. Le convoi se dirigeait vers la Turquie pour se faire déconstruire.

Cet événement de mer soulève deux types d'interrogations :

- 1/ sous l'angle technique, sur la conformité des précautions prises dans le cas présent dans la préparation du convoyage par rapport aux meilleures pratiques de prévention des risques (modalités de remorquage, type de dépollution,...),
- 2/ sous l'angle juridique, sur l'efficacité des outils nationaux, communautaires ou internationaux face à une telle situation.

Par conséquent, nous demandons au CGEDD et à l'IGAM de se saisir de ces questions afin, d'une part, de dissuader les armateurs de procéder à des transferts de déchets dans des conditions risquées pour les personnes et l'environnement marin, d'autre part de mettre les acteurs économiques - propriétaire des déchets ou armateurs - en situation de responsabilité maximale en cas de sinistre.

Hôtel de Roquelaure - 246, Boulevard Saint-Germain - 75007 Paris

La mission conduite dans ce cadre visera donc à faire émerger un corpus de bonnes pratiques techniques et des leviers juridiques adaptés à ces situations, qui pourraient consolider notre réglementation nationale mais aussi et surtout servir de base à des soumissions dans le cadre de l'Organisation maritime internationale, de la Convention de Bâle ou de l'Union européenne.

Cette mission ne relève pas des dispositions de la réglementation internationale relative aux enquêtes après événements de mer (Directive 2009/18/CE et résolution MSC 84(24) de l'Organisation Maritime Internationale).

Pour mener à bien cette mission, vous vous appuyerez sur les services de notre ministère notamment la DAM et la DGPR et les services déconcentrés relevant de leurs compétences.

Vous procéderez à l'audition des différentes administrations en charge de l'action de l'Etat en mer, et de la lutte contre les pollutions.

Vous voudrez bien nous remettre un rapport à l'issue de cette mission dans un délai de 4 mois.


Ségolène ROYAL


Alain VIDALIES

2. Le rapport de mer du capitaine du BATTLER

Mærsk Battler 26.Dec.16

Loss of Mærsk Searcher and Mærsk Shipper in the Bay of Biscay 22.Dec.2016

Captains statement.

We departed Fredericia on the 12. December 2016 towing Mærsk Searcher and Mærsk Shipper. Draft of the towed vessels were 5,4 mtr. even keel.

The towed vessels were tied up side by side Mærsk Searcher on Mærsk Shippers starboard side.

During transit in Danish waters, The North Sea and The English Channel the tow behaved very well and we had very fine weather and sea conditions. The only thing I noticed was that M. Searcher had a tendency to yaw to port up against M. Shipper and to have a small list to port as well. I saw the slight list as a result of the weight of the bridle combined with the pull. Mærsk Shipper acted as could be expected – staying in a straight line behind Mærsk Battler keeping her heading.

Length of tow wire during this part of the tow 200-370 mtr.

In the English Channel approaching Ushant Traffic separation, the weather picked up with winds up to about force 7 from SW and rising sea. It was observed that the 2 forward fenders apparently had either punctured or had disappeared. When the vessels were rolling towards each other the accommodations and upper part of the hulls were rubbing against each other. This did of course cause some damage to the accommodations and hulls above A-deck level, but as the vessels were to be scrapped it did not cause any concern. The length of the tow wire had been adjusted a few times due to the weather and sea conditions, and were now 630 mtr., the pull on the wire were between 20 and 85 mt. There was no change in the vessels trim nor draft. In my daily noon report to the office on the 21.Dec.16 I made a remark of above.

Due to quite some IT-problems it was very difficult to get weather forecasts. The SPOS system did not receive up-dates but during transit in the English Channel while in mobile range I could use my mobile phone for weather forecasts, and later I managed to get weather forecasts on my private computer as it could be connected directly to the vessels sat.system.

The weather forecasts I received for the area indicated winds from SW 25-30 knots sea/swell 4-4.5 mtr for the 21.Dec. early morning later on the day wearing W and NW decreasing and becoming cyclonic 5-10 knots, sea falling to 3-3.5 mtr and the swell 4-4.5 mtr. slowly falling. You could not really ask for better weather forecasts for the area this time of the year, so I had no concern for the passing of the Bay of Biscay.

On the 22. December.16 at 2330 hrs the AB on watch were checking the tow and informed me that there were quite a list on Mærsk Searcher, I went to the aft bridge to have a look and could see that Mærsk Searcher were in trouble. I reduce the engine power to min. called the chief officer and the chief engineer to the bridge for assistance with winch driving etc. Thrusters were started up while the tow were monitored and at 2335 hrs. Mærsk Searcher were listing more and more to port – I looked down

to make a note of the time a position and when I looked up she had capsized. I did not see Searcher actually capsizing.

When the towing winch were operational I asked the chief officer to retrieve on tow wire to a length of about 200 mtr and later to pay out to about 250 mtr. while I moved astern towards the vessels. The actual water depth was about 140 mtr. so if both vessels should suddenly sink Battler would be safe with a wire length paid out being about twice the water depth.

As thrusters were running most crew started coming to the bridge and they all offered to assistance.

I maneuvered close to Shipper and Searcher and positioned Mærsk Battler so I could observe both vessels. Distance to the S-class less than 100 mtr. The emergency bridle forward and the chains fixed in the shark jaws hold the 2 ships together

When Mærsk Searcher sank she went down bow first. As she went down the chains mounted between at the stern of the vessels slide up on the starboard cargo rail of Mærsk Shipper and forced her to list to starboard and as Mærsk Searcher sank deeper one of the two chains parted and the pull from the second chain made Mærsk Shipper capsize.

After Mærsk Searcher went down and Mærsk Shipper had capsized I assessed the situation for a little while. When it was obvious that Mærsk Shipper would stay a float – at least for some time - I decided to tow her away from the traffic lane and the French coast. The spd. when I was towing were 2,3 – 2,5 knots. I towed Mærsk Shipper for about 4,5 hrs. and during the tow she slowly went deeper and deep with her bow and at around 0600 hrs she raised her stern and started sinking bow first. I stopped the tow, and moved astern while Mærsk Shipper slowly sank.

When I was confident that Mærsk Shipper were resting on the seabed I applied power to engines on Mærsk Battler in order to part the wire connected to Mærsk Shippers bow.

During the incident the whole crew acted like a fine team.

Crew members off duty including the cook came to the bridge and asked if they could assist, crew being relieved from their duties due to change of watch stayed on the bridge offering any assistance.

Mærsk Searcher time line

21/2330 the lookout reported that Maersk Searcher had quit a list to port (towards Maersk Shipper). I went to the aft bridge and could clearly see that she was about to capsize.

Speed were reduced to min. power, the winched started up and the brake opened. Prior to the incident we were doing 5 knots through the water and tow wire length were 630 mtr.

21/2335 Maersk Searcher capsized in pos. 48.04,5n – 006.24,9w.

22/0022 Maersk Searcher sank in pos. 48.04,6n – 006.24,6w. She went down bow first in about 140 mtr. of water.

22/0024 Maersk Shipper were pulled over to port by the weight of Maersk Searcher and capsized.

22/024 – 22/0120 monitored the situation. Shipper stayed afloat and were still connected to the tow wire.

22/0120 Called Torben Solmer (Marine Operations) and informed him about the situation.

22/0122 Called Peter Bak (Fleet Manager) and informed him about the situation.

22/0128 VDR button pressed.

22/0140 Informed the French Coast Guard.

22/0140 Commenced towing of Maersk Shipper on a westerly direction and later on SSW direction away from the French coast and traffic lane. Speed through water 2,3-2,5 knots. Tow wire length 360 mtr

22/0140 – and ongoing frequent communication with MSS and the French Coast Guard.

Maersk Shipper – time line

22/0607 Maersk Shipper sank bow first in pos. 48.00,9n – 006.37,0w in 155 mtr of water depth.

22/0616 parted the wire – the 71 mm wire in the bridle gave in.

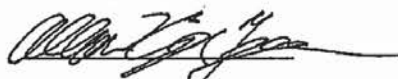
22/0618 Heading for Allaga at slow spd. awaiting orders.

22/0620 Notified MSS – it was agreed to proceed for Allaga

22/0625 Notified The French Coast Guard.

Weather during the incident: Variable winds about 7 knots. Swell from SW 4-4,5 mtr high. Visibility good but a few rain showers around.

The towed vessels and the wire were frequently monitored on all watches during the tow.



Allan Kjær Jensen

Captain Maersk Battler

3. Les deux certificats d'aptitude à être remorqués pour le SEARCHER et le SHIPPER

Certificate no: CPN 1604232
Page 1 of 1



Fitness to be Towed Certificate

Office: **Copenhagen**

Date: **11 December 2016**

This certificate is issued to **MAERSK SEARCHER**

At the request of Maersk Supply Service A/S, Lyngby Hovedgade 85, DK-2800 Lyngby the undersigned Surveyor to Lloyd's Register EMEA did attend onboard the undernoted vessel whilst lying afloat at Fredericia for the purpose of ascertaining its fitness to be towed.

TOWED VESSEL:

Name:	MAERSK SEARCHER
LR Number:	9191369
Principle Dimensions:	Length Overall 82 m
	Length Between Perpendiculars 72 m
	Breadth Moulded 18.80 m
	Breadth Extreme 18.85 m
	Depth Moulded 9 m
Draft:	Forward 5.40 m
	Aft 5.40 m
	Mean 5.40 m
Displacement (departure)	5150 tonnes
Class Status	Suspended
State of the vessel	Undamaged

All ventilation openings and sea connections closed. Sterntube seals found tight, rudder and main shafts locked.

Deck Cargo (if any)

TOWED ROUTE / WEATHER

From (Port of Survey)	Fredericia - Denmark
To	Yalova - Turkey
Via (if applicable)	Not Applicable
Departure date	12 December 2016
Anticipated arrival date	15 January 2017
Weather restrictions (if any)	

SPECIAL COMMENTS

CONCLUSION:

This is to certify that the above noted vessel, in its present condition and based on the survey held, is fit to proceed on the towed voyage detailed above.

Thomas Buch-Dolby
Surveyor to Lloyd's Register EMEA
A subsidiary of Lloyd's Register Group Limited



Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Form 1694 (2014.01)

**INTERIM CERTIFICATE
PROVISIONAL ISSUE**

Ship's Name: **MAERSK SEARCHER**
LR/IMO Number: **9191369**

Port of Survey: **Fredericia - Denmark**

Date of Build: **13/12/1999**
Port of Registry: **Horsens**
Gross Tons: **4013**

Certificate Number: **CPN 1604232**
First Visit: **11/12/16**
Last Visit: **11/12/16**

The ship/installation has been surveyed in accordance with the relevant Rules and Statutory Regulations and the items examined as shown were found good unless indicated otherwise on any attached sheets. It is recommended that the class be suspended with effect from 12 December 2016 due to vessel considered under tow.

SURVEYS HELD		STATUS	NEW RECORD
HULL			
HULL	Fitness to be Towed	COMPLETE	11/12/16
		*** END ***	

MÆRSK BATTLER
FREDERIKSHAVN
IMO: 9144330
CALL SIGN: OYEP2
OFFICIAL NO: D3666
GT: 4363
KW: 14080


ALLAN K. JENSEN
MASTER

The above recommendation is made subject to any outstanding conditions of class being dealt with as previously recommended.

Signed:

Thomas Buch-Dolby

Surveyor(s) to Lloyd's Register EMEA
A member of the Lloyd's Register Group.

Thomas Buch-Dolby
Copenhagen Office



Lloyd's Register EMEA

Date: 11/12/2016

Lloyd's Register, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as the 'Lloyd's Register Group'. The Lloyd's Register Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register Group entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.



Fitness to be Towed Certificate

Office: **Copenhagen**

Date: **11 December 2016**

This certificate is issued to **MAERSK SHIPPER**

At the request of Maersk Supply Service A/S, Lyngby Hovedgade 85, DK-2800 Lyngby the undersigned Surveyor to Lloyd's Register EMEA did attend onboard the undernoted vessel whilst lying afloat at Fredericia for the purpose of ascertaining its fitness to be towed.

TOWED VESSEL:

Name:	MAERSK SHIPPER
LR Number:	9169483
Principle Dimensions:	Length Overall 82 m
	Length Between Perpendiculars 72 m
	Breadth Moulded 18.80 m
	Breadth Extreme 18.85 m
	Depth Moulded 9 m
Draft:	Forward 5.40 m
	Aft 5.40 m
	Mean 5.40 m
Displacement (departure)	5150 tonnes
Class Status	Suspended
State of the vessel	Undamaged

All ventilation openings and sea connections closed. Sterntube seals found tight, rudder and main shafts locked.

Deck Cargo (if any)


TOWED ROUTE / WEATHER

From (Port of Survey)	Fredericia - Denmark
To	Yalova - Turkey
Via (if applicable)	Not Applicable
Departure date	12 December 2016
Anticipated arrival date	15 January 2017
Weather restrictions (if any)	

SPECIAL COMMENTS

CONCLUSION:

This is to certify that the above noted vessel, in its present condition and based on the survey held, is fit to proceed on the towed voyage detailed above.


Thomas Buch-Dolby
Surveyor to Lloyd's Register EMEA

A subsidiary of Lloyd's Register Group Limited



Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Form 1694 (2014.01)

**INTERIM CERTIFICATE
PROVISIONAL ISSUE**

Ship's Name: **MAERSK SHIPPER**
LR/IMO Number: **9169483**

Port of Survey: **Fredericia - Denmark**

Date of Build: **26/02/1999**
Port of Registry: **1143**
Gross Tons: **4013**

Certificate Number: **CPN 1604231**
First Visit: **11/12/16**
Last Visit: **11/12/16**

The ship/installation has been surveyed in accordance with the relevant Rules and Statutory Regulations and the items examined as shown were found good unless indicated otherwise on any attached sheets. It is recommended that the class be suspended with effect from 12 December 2016 due to vessel considered under tow.

	SURVEYS HELD	STATUS	NEW RECORD
	HULL		
HULL	Fitness to be Towed	COMPLETE	11/12/16
		*** END ***	

MÆRSK BATTLER
FREDERIKSHAVN
IMO: 9144330
CALL SIGN: OYEP2
OFFICIAL NO: D3666
GT: 4363
KW: 14080


ALLAN K. JENSEN
MASTER

The above recommendation is made subject to any outstanding conditions of class being dealt with as previously recommended.

Signed:


Thomas Buch-Dolby

Surveyor(s) to Lloyd's Register EMEA
A member of the Lloyd's Register Group.

Thomas Buch-Dolby
Copenhagen Office



Lloyd's Register EMEA

Date: 11/12/2016

Lloyd's Register, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as the 'Lloyd's Register Group'. The Lloyd's Register Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register Group entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

4. liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre/ lieu</i>
LAMBERT	François	Secrétariat d'État aux Transports	Conseiller mer, outre-mer, ports et transport fluvial	10 février 2017 Paris
BODENEZ	Philippe	Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer	Conseiller prévention des risques chimiques et technologiques, santé, sûreté nucléaire, économie circulaire, déchets	10 février 2017 Paris
LE LIBOUX	Jean-Luc	Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer	Expert en matière d'événements de mer	14 février 2017 Paris
AUGIER	Patrick	Secrétariat général de la mer, service du Premier Ministre	SG/ Adjoint	1 ^{er} mars 2017 Paris
(de) OLIVEIRA	Emmanuel	Marine Nationale MINDEF	Préfet maritime Atlantique	2 mars 2017 Brest
LE DIRÉACH	Daniel	Marine Nationale MINDEF	Chef de la division « action de l'État en mer à la Préfecture maritime Atlantique	2 mars 2017 Brest
LE BIHAN	Bernard	Association MOR GLAZ	membre	3 mars 2017 Brest
GLEMAREC	Michel	Association MOR GLAZ	Vice-Président	3 mars 2017 Brest
HELLEQUIN	Jean-Paul	Association MOR GLAZ	Président	3 mars 2017 Brest
CANTERI	Thierry	Agence Française de Biodiversité (AFB)	Directeur des parcs marins	3 mars 2017 Brest
LAISNÉ	Loïc	Agence Française de Biodiversité (AFB)	Délégué « mer » de l'AFB	3 mars 2017 Brest
DENAMUR	Vincent	Direction des affaires maritimes	Sous directeur de la sécurité maritime	8 mars 2017 Paris
CHEVALLIER	Damien	Direction des affaires maritimes	Adjoint au sous-directeur de la sécurité maritime	8 mars et 15 juin 2017 Paris
LEGAY	Baptiste	Direction générale de la prévention et des risques (DGPR)	Sous-directeur déchets et économie circulaire	4 avril 2017 Paris
OURY	Jean-Luc	DGPR /PNTTD pôle des transports transfrontaliers de déchets	Chef du pôle des transports transfrontaliers de déchets	4 avril 2017 Paris
ZAHM	Anne-Luce	DGPR/BPGD bureau planification et gestion des déchets	Chef du bureau planification et gestion des déchets	4 avril 2017 Paris
PINAULT	Manon	DGPR/BPGD bureau planification et gestion des déchets	Mission transport transfrontalier de déchets	4 avril 2017 Paris

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre/ lieu</i>
PALLEC	Aimé		capitaine de remorqueurs hauturiers	21 avril 2017 Nantes
GBICK	Serge		Directeur de société de remorquage	21 avril 2017 Nantes
QUIMBERT	Michel	Cabinet d'avocat spécialisé dans le transport international	Avocat	21 avril 2017 Nantes
GASC	Émilien	Direction générale de l'environnement d la Commission européenne	Responsable des politiques Gestion des déchets et recyclage	26 avril 2017 Bruxelles
JORET	Fabien	Ministère de la transition écologique et solidaire	Chargé d'études au pôle réglementation et procédure du pavillon de la mission de la flotte de commerce	15 juin 2017 Paris
RONDEAU	Arnold	Ministère de la transition écologique et solidaire	Adjoint au chef de la mission de la flotte de commerce	15 juin 2017 Paris
KENNEY	Frederick	Organisation maritime internationale, division juridique	Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures	19 juin 2017 Londres
BOER de	Jan	Organisation maritime internationale, division juridique	Juriste principal	19 juin 2017 Londres
LEYERS	Simone	Organisation maritime internationale, division juridique	Juriste	19 juin 2017 Londres
HAMADA	Hiroyuki	Organisation maritime internationale, division sécurité	Directeur adjoint principal	19 juin 2017 Londres
ALLNUTT	Sandra Rita	Organisation maritime internationale, division sécurité	Chef de la technologie maritime	19 juin 2017 Londres
MARUMOTO	Osamu	Organisation maritime internationale, division sécurité	Analyste technique opérationnel sécurité et élément humain	19 juin 2017 Londres
GAPPOEV	Mikhail	Organisation maritime internationale, division sécurité	Analyste technique	19 juin 2017 Londres
KLEVERLAAN	Edward	Organisation maritime internationale, division environnement	Chef de section Convention et protocole de Londres	19 juin 2017 Londres
TAILLEFER	Nicole	Organisation maritime internationale, France	Ambassadrice, directrice de la représentation permanente française	19 juin 2017 Londres
MEULLENAERE	Amaury	Organisation maritime internationale, France	Représentant permanent adjoint	19 juin 2017 Londres

4. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
BEA mer	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
CLC	Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures / Convention -on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC)
CROSS	Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
DAEI	Direction des affaires européennes et internationales / MTES
DAM	Direction des affaires maritimes / MTES
DAJ	Direction des affaires juridiques /MTES
DGITM	Direction générale des infrastructures de transport et de la mer / MTES
DGPR	Direction générale de la prévention des risques/MTES
DST	Dispositif de séparation de trafic
IGAM	Inspection générale des affaires maritimes
LLMC	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims/Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes
MTES	Ministère de la Transition écologique et solidaire
OMI	Organisation maritime internationale
PCB	Polychlorobiphényles (improprement parfois nommés pyralènes),
PCT	Polychloroterphényles
SG/mer	Secrétariat général de la mer (service du Premier Ministre)
tjb	tonneaux de jauge brute. Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cubes, soit environ 2,832 m ³ .
UE	Union européenne
UMS	Universal Measurement System, unité de tonnage
ZMPV	Zone maritime particulièrement vulnérable
ZEE	Zone économique exclusive

