

Les enjeux Stratégiques des Espaces Maritimes

L'ASSISTANCE MARITIME FACE A LA POLLUTION MARINE



07/12/2015

AMLOG

INTRODUCTION

- **Le transport par mer**, une nécessité économique mondiale car les échanges commerciaux entre les divers pays s'intensifient de plus en plus et le moyen le plus approprié pour garantir la circulation des quantités énormes de marchandises est celui du **transport par voie maritime** sur des lignes régulières ou en tramping.
- **L'exemple du Maroc** en la matière montre que le transport des biens par voie maritime occupe une place importante tant à l'export qu'à l'import, représentant plus de **95%** sur l'ensemble des moyens affectés à cette tâche.
- **L'événement de mer**, une conséquence probable de la densité du trafic maritime, les événements de mer, qui affectent le transport maritime, comprennent : l'abordage, les avaries, l'échouement... et surtout **la pollution marine** (considéré comme événement majeur).

INTRODUCTION

➤ DEFINITION:

- ❑ Selon le **doyen Ripert** l'assistance maritime : «le secours qu'un navire porte à un autre navire en danger de perte ».
- ❑ Le terme de **sauvetage** doit être réservé aux **personnes** & aux **épaves**.
- ❑ Selon l'article 2 A1 2 de Marpol 73 :
« Substance nuisible désigne toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente convention ».

➤ HISTORIQUE :

- ❑ En droit romain;
- ❑ Au moyen âge;
- ❑ Le Consulat de la mer;
- ❑ Les rôles d' Oléron;
- ❑ L' Ordonnance de la Marine d' Août **1 681**.
apparition de la notion « No cure No Pay »;
- ❑ En droit Moderne.

➤ **AMOCO CADIZ 17 Mars 1978** Côtes Bretonnes **France**



07/12/2015

AMLOG

➤ CADRE JURIDIQUE:

❑ En droit National:

- **DCCM** du 31 Mars 1919;
- **Dahir** n° 1-13-20 du 13 mars 2013, B.O n° 6140 du 04 avril 2013 portant promulgation de la loi n° **50-12** portant approbation de la convention internationale de **1989** sur l'assistance maritime.

❑ En droit International:

- Convention Internationale de Bruxelles, **23 septembre 1910**;
- Convention Internationale de Londres, **28 avril 1989**;
- Convention **Marpol 1973** pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par les protocoles de 1978 & 1997

➤ INTERET :

- ❑ Porter secours aux personnes en danger (**Obligatoire**);
- ❑ Assister un navire : un important gain économique pour les assureurs & réassureurs (**Facultatif**);
- ❑ **Éviter** les catastrophes de pollution ou au moins les minimiser.

➤ **DELIMITATION :**

- Notre présentation va se focaliser sur l'assistance maritime face à la pollution marine **des hydrocarbures.**

➤ Problématique :

- ❑ Comment se présente une opération d'assistance maritime ?
- ❑ Quelles sont les conséquences de la pollution marine sur la nature du contrat d'assistance maritime ?
- ❑ Quelles sont les bases légales des Etats côtiers pour intervenir dans une opération d'assistance maritime considérée purement commerciale ?
- ❑ Quels sont les moyens d'ordres techniques et légaux dont dispose le Maroc pour faire face à la menace de la pollution marine ?

PLAN DE LA PRESENTATION

- **I** : Présentation technique d' une opération d' assistance maritime.
- **II** : Cadre légal & conventionnel de l' assistance maritime.
- **III** : Droit d' intervention des Etats côtiers (Assistance imposée).
- **IV** : Cas du Maroc.

➤ **I : Présentation technique d'une opération d'assistance maritime.**

Navire assisté : (incendie, abordage, échouement, gite, etc.)



07/12/2015

AMLOG

➤ **I : Présentation technique d'une opération d'assistance maritime.**

Navire assistant : Remorqueurs de haut mer.



07/12/2015

AMLOG

➤ I : Présentation technique d'une opération d'assistance maritime.

Opération d'assistance maritime :



© Marine nationale

AMLOG

➤ **II : Cadre légal & conventionnel de l'assistance maritime.**

❑ **Textes & lois :**

➤ Le **DCCM de 1919** a consacré onze articles (**article 300 à 309 bis**) à l'assistance, notamment à la question de **la rémunération**.

➤ Dahir n° 1-13-20 du 13 mars 2013, B.O n° 6140 du 04 avril 2013 portant promulgation de la loi n° 50-12 portant approbation de la convention internationale de 1989 sur l'assistance maritime.

➤ C'est la convention de Bruxelles du **23 Septembre 1910** qui a posé les principes du droit international de l'assistance. Ses dispositions ont été reprises dans le cadre de plusieurs législations nationales, dont celle du Maroc (code de commerce maritime). Cette convention a internationalisé le principe « **No cure, No pay** » (**Pas de résultat, Pas de rémunération**);

➤ Le **28 Avril 1989**, une nouvelle convention internationale sur l'assistance a été adoptée, Elle s'appuie sur l'expérience du contrat **LOF 80**, en ce qui concerne le mécanisme du « **Safety Net** » tout en élargissant son champ d'application. Elle demeure cependant fidèle au principe du « **No cure, No Pay** », cette notion devient « **No cure, Little Pay** ».

➤ **II : Cadre légal & conventionnel de l'assistance maritime.**

❑ **Les contrats L.O.F** « LLOYDS STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT »:

- Il fallait adapter les textes à la problématique de la protection de l'environnement :
- En adaptant le contrat **LOF 80**, les praticiens ont devancé le législateur international dont les efforts d'adaptation du droit de l'assistance aux nouvelles réalités ont été couronnés par l'adoption de la convention de **1989** sur l'assistance;
- **L.O.F 90**;
- **L.O.F 94**;
- **L.O.F 2000 « SCOPIC CLAUSE »** est une nouvelle version du LOF. Elle reste fidèle au principe traditionnel « **No cure, No pay** ». Sa particularité réside dans le fait que son utilisation est plus facile.

➤ II : Cadre légal & conventionnel de l'assistance maritime.

LOF 2000

LLOYD'S



LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)

NO CURE - NO PAY

1. Name of the salvage Contractors: (referred to in this agreement as "the Contractors")	2. Property to be salvaged. The vessel: her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew (referred to in this agreement as "the property")
3. Agreed place of safety:	4. Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)
5. Date of this agreement:	6. Place of agreement:
7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative : Yes/No	
8. Person signing for and on behalf of the Contractors Signature:	9. Captain or other person signing for and on behalf of the property Signature:

- A. Contractors' basic obligation:** The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to save the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.
- B. Environmental protection:** While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.

(continued on the reverse side)

07/12/2015

AMLOG

➤ II : Cadre légal & conventionnel de l'assistance maritime.

☐ Les caractéristiques des contrats « L.O.F »:

❖ Caractères d'ordre général:

➤ C'est un contrat : gré à gré , consensuel , bilatéral , commercial, onéreux , à exécution successive, etc.

❖ Caractères d'ordre particulier:

➤ C'est un contrat aléatoire, à résultat utile (c'est-à-dire obligation de résultat) , gouverné par le danger, etc.

☐ Impact de la pollution marine sur les contrats « L.O.F »:

➤ C'est un contrat adhésion.

➤ C'est un contrat à « obligation de moyens ».

➤ Même considéré par des juristes comme un « quasi-contrat » comme la gestion d'affaire d'un genre un peu spécial.

➤ **III : Droit d'intervention des Etats côtiers (Assistance imposée).**

➤ L'événement du pétrolier du M/T : « **TORREY CANYON** » en **1967** a été la cause de la première grande marée noire en Europe. Les autorités anglaises, arguant du principe de liberté de la haute mer, tardèrent à intervenir sur le navire échoué. C'est pour éviter la répétition d'une telle catastrophe et pour légitimer rétroactivement l'action des britanniques, qui avaient bombardé le navire, que fût adoptée le **29 novembre 1969**, la convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (**son article 5**).

➤ Après l'accident du navire M/T : « **AMOCO CADIZ** », la nécessité d'étendre le droit d'intervention est devenue impérieuse, et ce a fin de permettre à un Etat côtier de prendre des mesures, non seulement à la suite d'un accident de mer, mais aussi à l'égard d'un navire en difficulté.

➤ Pour certaines nations, il apparaissait même indispensable que **l'Etat côtier**, menacé d'un risque de pollution, **puisse imposer** les mesures d'assistance appropriées, tant à un navire en avarie qu'aux assistants, afin d'assurer la protection de ses côtes.

➤ **III : Droit d'intervention des Etats côtiers (Assistance imposée).**

- Cet élargissement du droit d'intervention a créé en quelque sorte une tentative de reconnaissance de la notion d'assistance imposée. Ce qui a encouragé les Etats à élaborer la convention de **Londres du 28 avril 1989** qui comporte des dispositions de droit public consacrant l'intervention de l'Etat côtier dans l'assistance à la place d'une convention de droit public de l'assistance.
- **L'article 9** de la dite de convention, se consacre uniquement à la reconnaissance d'un pouvoir d'intervention des Etats côtiers, afin de mieux préserver leur littoral.
- Quant à **l'article 11**, il instaure une véritable coopération entre Etat côtier et assistant privé.
- Hélas, ces mesures n'ont pas été strictement appliquées. On a toujours la mémoire marquée par le chavirement du pétrolier M/T : « **PRESTIGE** » sur les côtes Espagnoles, le **13 novembre 2000** et ses conséquences désastreuses. Mis sérieusement sur la sellette lors de ce naufrage pour avoir refusé de fournir un lieu de refuge audit navire, le Gouvernement Espagnol a élaboré, depuis, un schéma très sophistiqué d'évaluation et de prise de décision permettant de faire face à ce genre de situation.

➤ IV : Cas du Maroc.

- Notre pays qui est à la croisée de la Méditerranée et l'océan atlantique, est constamment menacé par les conséquences désastreuses que pourraient causer des événements maritimes sur une partie de sa côte. De plus, l'affluence de la croissance du trafic au détroit de Gibraltar, au nord, est menaçante eu égard au nombre de pétroliers qui y transitent chaque jour.
- Le Maroc, à l'instar des autres pays, a eu sa part de sinistres maritimes vers la fin des années **80** et début **90**, notamment à la suite des pollutions occasionnées respectivement par l'échouement du pétrolier M/T : « **SAMIR** », survenu le **08 novembre 1982** à proximité de la ville de Mohammedia, le **19 décembre 1989** et le **06 août 1990** par les pétroliers M/T : « **KHARG V** » et M/T : « **SEA SPIRIT** »
- Le dernier événement en date remonte au **23 décembre 2013** . Il s'agit de l'échouement du Tanker M/S : « **SILVER** » à proximité du port de **TANTAN** .
- A pris conscience de la nécessité de mettre en place des moyens d'intervention. C'est ainsi qu'une série de mesures ont été prises par les autorités marocaines ouvrant la possibilité d'intervenir dans des opérations d'assistance.

➤ IV : Cas du Maroc.

☐ Les moyens organisationnels :

➤ Suite à ces évènements , il fut procédé à la création d'une commission nationale au siège de l'état-major de la Marine Royale à Rabat, sans toutefois en définir l'assise réglementaire, appelée la Commission Nationale Anti- Pollution « **C.N.A.P** » (*Marine Royale, Gendarmerie Royale , Le Ministère des Pêches et de la Marine Marchande « actuellement ministère de l'équipement , du transport et de la logistique » , Office d'Exploitation des Ports « A.N.P & Marsa Maroc » & Les Intervenants privées : la « S.C.R.A » et « Offshore Maroc »*).

➤ Actuellement c'est le comité national de lutte contre la pollution marine présidé par la direction de surveillance et de la prévention des risques sous la tutelle du ministère de l'énergie, des mines, de l'Eau, et de l'environnement (**exercice de simulation**).

➤ Lors du déclenchement du Plan d'urgence national « **P.U.N** », les autorités compétentes ont le droit de mobiliser, voire réquisitionner tous les moyens publics et privés, y compris d'autres moyens navals et aériens appartenant à la Marine Royale, la Gendarmerie Royale et la Protection Civile.

➤ IV : Cas du Maroc.

❑ Les moyens humains et matériels :

➤ Au Maroc, les moyens d'information sont répartis entre différents organismes et administrations :

- Les stations côtières qui relèvent des Postes et Télécommunications qui assurent une veille leur permettant de capter les appels de détresse lancés par des navires en difficulté.
- La Marine Royale dispose également de stations côtières, au nombre de *dix*, équipées de radars.
- Les sémaphores, installés au niveau des capitaineries portuaires et qui assurent la surveillance des rades. Certains de ces sémaphores sont équipés de « *V.T.S* ».
- Le « *V.T.S* » installé à Tanger, relevant du Département de la Marine Marchande, dont la mission est la surveillance du trafic au niveau du Détroit de Gibraltar.

➤ IV : Cas du Maroc.

❑ Les moyens humains et matériels :

➤ Un plan de lutte antipollution, a été instauré et des équipements approvisionnés et mis en place sous stocks. Par ailleurs **deux unités de remorquage et d'assistance**, affectés au service public, à usages multiples ont été construites, multi – fonctionnels, équipés de moyens de navigation et de sécurité de pointe, armés au port pétrolier de Mohammedia (**ASSALAMA I & ASSALAMA II**). Elles ont pour principales missions, le remorquage des grands pétroliers pour leur mise à poste au port, le sauvetage et l'assistance, la lutte contre les incendies à bord des navires et la lutte contre la pollution sur toutes les côtes marocaines.



07/12/2015



AMLOG

➤ IV : Cas du Maroc.

☐ Les moyens humains et matériels :

➤ En ce qui concerne les moyens de préservation de l'environnement et dans le but de lutter contre la pollution:

▪ Les **dispersants , les récupérateurs et les barrages flottants**, etc. doivent pouvoir facilement et rapidement être acheminés vers les lieux du sinistre. L'une des acquisitions les plus importantes, jamais faites au Maroc de ces produits anti-pollution et équipements a été effectuée dans le cadre du projet régional de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures pour le Sud-ouest de la Méditerranée (Maroc, Algérie, Tunisie).

▪ En *avril 1992*, ces *trois* pays d'une part, et la Banque Mondiale, agissant en tant que caisse fiduciaire pour le Fonds de l'Environnement Mondial (*FEM-GEF*), *Global Environmental Facility*, d'autre part, décident la préparation et la réalisation d'un projet régional.

▪ A cet effet, un « *système de gestion de la pollution pétrolière pour la composante Sud-ouest de la Méditerranée* » a été créé au regard de l'absence de dispositif national ou régional d'intervention susceptible de permettre une lutte efficace contre les déversements accidentels de produits polluants.

➤ IV : Cas du Maroc.

☐ Les moyens légaux :

- Le législateur marocain a fait une nette distinction entre les services d'assistance proprement dits et les services de lutte contre la pollution en attribuant à chaque autorité son pouvoir spécifique, afin de pouvoir intervenir dans une opération d'assistance.
- **Décret n°2-94-858 du 20 janvier 1995** fixant les attributions et l'organisation du ministère des pêches maritimes et de la marine marchande.
- **Décret n°2-01-1891 du 9 octobre 2002** relatif à l'organisation et à la coordination de la recherche et du sauvetage des vies humaines en mer.
- **Décret n°2-95-717 du 22 novembre 1996** relatif à la préparation et à la lutte contre les pollutions marines accidentelles.
- **Arrêté du premier ministre n°3-3-00 du 16 juillet 2003** portant application du décret n° 2-95-717 du 22 novembre 1996 relatif à la préparation et à la lutte contre les pollutions marines accidentelles.

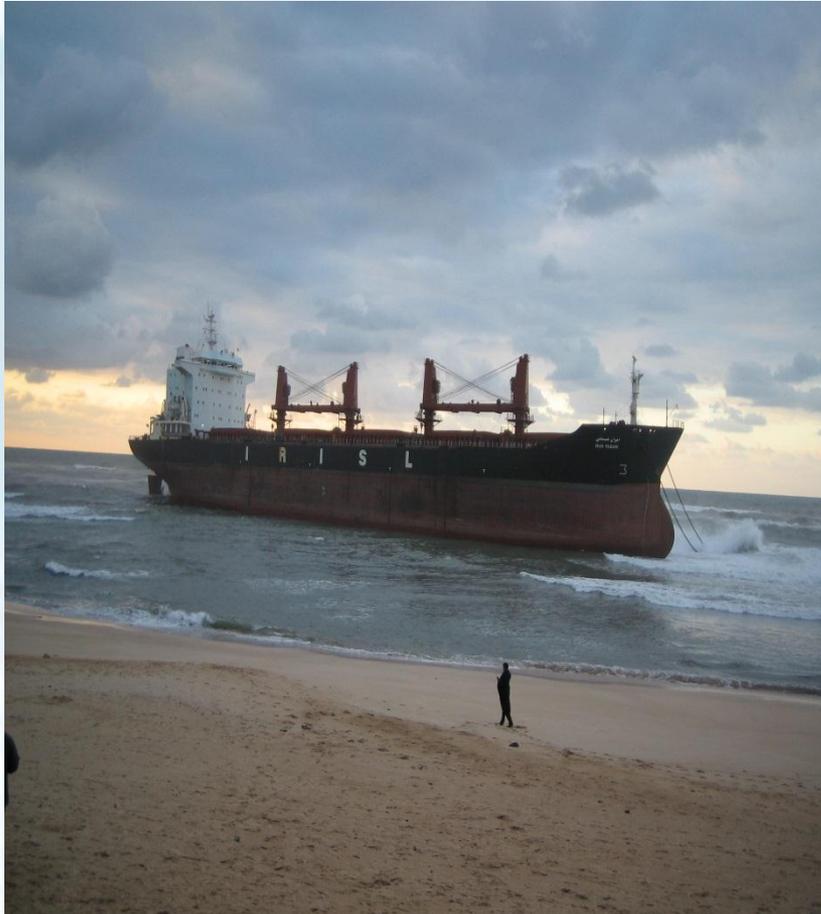
➤ IV : Cas du Maroc.

☐ Les moyens légaux :

- En sus des textes nationaux, il y a lieu d'ajouter les conventions internationales ratifiées ou acceptées par le Maroc ou auxquelles le Maroc a adhéré se rapportant à l'intervention en haute mer et à la lutte contre la pollution. Il s'agit des conventions internationales suivantes :
- La convention internationale et son annexe sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, faites à Bruxelles le **29 novembre 1969** publiée par le Dahir n° 1-76-12 du **16 février 1977**.
- La convention internationale de **1990** sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le **30 novembre 1990**, appelée « **O.P.R.C 1990** » publiée par le Dahir n° 1-99-308 du **4 Décembre 2003**. Cette Convention internationale est entrée en vigueur le **13 Mai 1995**. Elle a été ratifiée par le Maroc, le **24 Mars 2003**.

CONCLUSION

- **Durant l'année 2010:** Deux navires ont échoué au port de JORF LASFER;
- **Fin de l'année 2013 :** L'échouement du M/T : « **Silver** » au port de TANTAN.



07/12/2015

CONCLUSION

- Il est souhaitable que le Maroc suit le développement du droit de transport maritime.
- La ratification par ce dernier de la **convention de 1989** est une excellente initiative, mais il est **indispensable** que le dispositif de cette convention soit intégré dans le nouveau projet du code de commerce maritime.
- Le traitement des dossiers relatifs à la sécurité maritime, à la sauvegarde des vies humaines en mer, à la préservation du milieu marin et à l'assistance maritime, devrait se faire suivant des méthodes empruntées à plusieurs systèmes juridiques (Anglais ou Français voire Américain).
- Instauration des **tribunaux spécialisés** dans les affaires maritimes, à défaut encourager les juridictions privées (**les chambres de médiation et d'arbitrage maritime**).
- Il serait nécessaire et avantageux pour notre pays de créer une **commission composée d'experts** (juristes, professionnels) afin de participer à l'élaboration d'un code de commerce compatible au progrès économique que connaît notre pays.

07/12/2015

MERCI & ABIENTÖT

Débat

GSM : 061 91 05 78

Email: Kha2y.k@gmail.com

07/12/2015

AMLOG