
ROYAUME-UNI

18.1 ORGANISATION NATIONALE BRITANNIQUE DE LUTTE CONTRE LES INCIDENTS DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

18.1.1 RESPONSABILITES

(i) Les incidents de pollution de grande ampleur ont une influence sur de nombreux intérêts, aussi bien au sein du Gouvernement qu'à l'extérieur de celui-ci. Les principaux organismes susceptibles de jouer un rôle dans la direction des opérations de lutte contre la pollution ainsi que leurs responsabilités sont les suivants:

(ii) **Ministère des transports (DfT)**

Le DfT est le principal responsable des interventions du gouvernement central en cas de pollution par les hydrocarbures ou de pollution chimique dans la zone de contrôle de pollution du Royaume-Uni. Le principal des rôles est confié à l'Agence maritime et des gardes-côtes (Maritime and Coastguard Agency - MCA), une agence exécutive du DfT, laquelle est chargée d'intervenir sur les pollutions marines provenant des installations offshore et de la navigation, ainsi que de donner conseil et assistance aux autorités locales quant au nettoyage du littoral et de coordonner les opérations de nettoyage.

(iii) **Autorités locales**

En général, et quoique statutairement, elles n'aient aucune responsabilité à cet égard, ce sont les autorités côtières locales qui prennent la direction des opérations de lutte contre la pollution aboutissant sur le littoral. Toutefois, elles sont tenues d'apprécier le risque de survenue d'une urgence, ainsi que de préparer et maintenir des plans lorsqu'elles considèrent qu'il est nécessaire ou souhaitable d'intervenir afin de prévenir, de réduire, de maîtriser ou d'atténuer les effets de l'urgence. En cas d'incident de grande ampleur, les autorités locales bénéficient de l'aide de la MCA.

(iv) **Ministère de la Défense**

Le Ministère de la Défense est chargé de traiter les rejets d'hydrocarbures de ses propres navires, où qu'ils soient, ainsi que tous les rejets qui se produisent dans les limites des bases navales.

(v) **Ministère des Transports et de l'Industrie (DTI)**

Le DTI, sur avis de la MCA, est responsable de la politique de lutte contre la pollution provoquée par les installations en mer, dont les exploitants sont tenus de mettre à disposition des ressources et de traiter les déversements. Si les ressources d'un exploitant ne permettent pas de faire face à une marée noire, et qu'il y a menace de pollution de la côte, la MCA est susceptible de prendre la direction des opérations de nettoyage.

(vi) **Directions des ports et des havres**

Selon la Convention OPRC (the Oil Pollution Preparedness and Response Co-operation Convention), les autorités des ports et des havres sont désormais juridiquement responsables des opérations de nettoyage dans leurs zones portuaires. Si une quelconque pollution s'étend vers la haute mer, ou menace le littoral adjacent, la MCA et les autorités locales entrent en action.

18.1.2 STRATEGIE GENERALE

Le principal objectif de toute opération de lutte contre la pollution est de minimiser le préjudice causé à la santé de l'homme, à la faune sauvage, aux pêcheries, aux zones écologiquement sensibles et aux plages d'agrément. La MCA dispose d'un Plan national d'intervention pour la pollution marine provenant de la navigation et des installations offshore (*National Contingency Plan (NCP)*) ainsi que de ressources qui lui permettent d'assumer la responsabilité qu'elle a en matière de nettoyage en mer. Elle dispose par ailleurs de stocks de matériels spécialisés dans le nettoyage des plages, qui peuvent être déployés comme convenu avec les autorités locales; elle finance un programme de recherche relatif au nettoyage en mer et au nettoyage du littoral; elle diffuse les résultats de ces recherches auprès des parties intéressées; elle donne conseil aux autorités locales quant à leurs plans d'intervention; elle approuve les plans applicables dans les ports et les havres conformément à la Convention OPRC, et donne conseil au DTI sur l'approbation des plans d'intervention des exploitants en offshore. De plus, la MCA assure la formation du personnel des autorités locales dans le domaine de la gestion et des techniques de nettoyage des plages. Note: la date d'entrée en vigueur du Plan national d'intervention (NCP) remanié est le 1^{er} janvier 2000. Le NCP est sur le plan d'être actualisé et la version mise à jour doit être finalisée à la fin de 2005. Le NCP actuel est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2000.

18.1.3 ORGANISATION

Il existe des dispositions permanentes qui permettent de canaliser les rapports sur les incidents qui provoquent ou qui menacent de provoquer une pollution auprès de la MCA. La MCA communique aussi ces rapports à l'organisme de contrôle sur l'environnement, aux pêcheries, à l'organe statutaire sur la conservation de la nature, aux autorités locales ainsi qu'à d'autres organismes.

18.1.4 Dans le cas d'une opération de lutte contre une pollution de grande ampleur impliquant un navire sinistré, le Directeur des opérations en mer de la MCA exerce le commandement général des opérations d'intervention. Par ailleurs, le personnel de la MCA est déployé en un point pratique à proximité de l'incident, où le commandement local des opérations en mer est mis en place. En cas de pollution de grande ampleur sur la côte, un Centre d'intervention sur le littoral est parfois mis en place à la demande des autorités locales, et est alors chargé de coordonner les opérations d'intervention sur la côte et d'en assurer le commandement.

18.1.5 LUTTE CONTRE LA POLLUTION EN MER

La première réaction la plus efficace pour lutter contre les hydrocarbures en mer dans les conditions qui prédominent sur le littoral au Royaume-Uni consiste à répandre des dispersants. Le Royaume-Uni possède une petite flotte d'aéronefs sous contrat, prêts à être équipés d'appareils d'épandage, et pouvant être mobilisés à un délai de six heures à tout moment. Ils peuvent être déployés rapidement en tout point de la zone britannique de prévention de pollution (jusqu'à la limite des 200 miles marins). La MCA dispose aussi de stocks de matériels de récupération des hydrocarbures. Deux aéronefs supplémentaires sont consacrés à la surveillance et ont été équipés de matériels de télédétection des hydrocarbures. Ces aéronefs maîtrisent et orientent les opérations de nettoyage. De plus, ces aéronefs entreprennent des vols consacrés à la surveillance des navires et des installations en offshore.

18.1.6 PREVENTION OU MINIMISATION DE LA POLLUTION EN MER

L'essentiel de la responsabilité du règlement des problèmes qui se posent à bord d'un navire sinistré qui provoque ou menace de provoquer une pollution par les hydrocarbures repose sur l'armateur et sur les entreprises de renflouement du commerce. Toutefois, la MCA se tient étroitement informée des mesures envisagées, afin qu'il soit pleinement tenu compte des intérêts du grand public dans la prévention ou dans la minimisation de la pollution. Si nécessaire, le représentant du Secrétaire d'Etat (SOSREP) peut invoquer les pouvoirs du Secrétaire d'Etat pour intervenir et donner des directives au capitaine ou à l'entreprise de renflouement, ou encore au capitaine du port, voire même agir directement.

18.1.7 L'extraction du pétrole du navire sinistré, soit à l'endroit où se trouve le navire, soit en un lieu plus favorable, peut constituer un moyen attrayant de régler le problème, la MCA disposant d'un matériel de transfert de cargaison à cet effet.

18.1.8 La MCA dispose également des remorqueurs d'urgence aux stations suivantes: Pas-de-Calais (Dover Strait, financé conjointement avec les autorités françaises), South West Approaches, The Minch, Pentland Firth.

18.1.9 LUTTE CONTRE LA POLLUTION DU LITTORAL

La MCA dispose de stock de matériels plus spécialisés qui peuvent être mis à la disposition des autorités locales.

18.1.10 AIDE INTERNATIONALE

Les numéros de téléphone, de fax et de télex où la MCA se trouvent à :
<http://www.bonnagreement.org/fr/html/contractingparties/contactpoints.htm>