

MANUEL DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'ACCORD DE BONN

CHAPITRE 19 – ZONES DE RESPONSABILITE CONJOINTE

Trois zones de la zone de la mer du Nord ont été déclarées de la responsabilité conjointe de deux Parties contractantes ou plus. Ce chapitre (une fois terminé) expliquera la manière dont ces responsabilités conjointes seront gérées.

Ces trois plans conjoints sont :

- **MANCHEPLAN** – Plan d'intervention maritime conjoint anglo-français. Ce plan est déjà en place ; un récapitulatif est disponible ci-après.
- **Plan DenGerNeth** – Un plan conjoint entre le Danemark, l'Allemagne et les Pays-Bas. Ce plan n'entrera en vigueur qu'une fois l'échange de notes verbales terminé.
- **Plan de la zone quadripartite** – Un plan conjoint entre la Belgique, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Des dispositions sont en place pour la préparation de ce plan.

MANCHEPLAN – Plan d'intervention maritime conjoint anglo-français

1 Contexte

1.1 Un grand nombre d'accidents de navigation qui risquent de survenir dans la Manche sont susceptibles de porter atteinte aux intérêts britanniques et français, simultanément. Dans de telles circonstances, les autorités de ces deux Etats peuvent être amenées à gérer ces incidents simultanément. Afin d'éviter toute confusion et pour améliorer l'efficacité des mesures prises, les autorités françaises et britanniques ont convenu d'une manière d'agir dans de telles circonstances, à l'avance, en mettant en place un accord conjoint appelé Plan d'intervention maritime conjoint anglo-français (MANCHEPLAN).

1.2 Ce MANCHEPLAN détermine avant tout incident :

- l'autorité et l'Etat qui sera chargé(e) de la coordination de l'action conjointe et
- les principes et procédures de coopération dans les opérations de recherche et sauvetage (SAR) maritimes et d'action pour gérer la pollution et le sauvetage de quelque sorte que ce soit.

1.3 En cas d'opérations conjointes, les forces participantes continueront à agir en fonction de leurs instructions en vigueur et de leurs procédures nationales. La réussite de l'action conjointe dépend principalement des éléments suivants :

- une bonne connaissance et compréhension, par chaque Etat, des instructions et procédures des autres, le MANCHEPLAN définissant ces procédures et
- l'utilisation effective des procédures internationales applicables à la situation.

1.4 Le MANCHEPLAN n'est applicable qu'en temps de paix. En temps de tension ou de guerre, la coopération pourra être réalisée dans le cadre de l'Alliance atlantique.

2 Objectif

2.1 Le principal objectif du document MANCHEPLAN est de fournir des orientations sur les opérations conjointes pour les principaux incidents de contrôle SAR et de lutte contre la pollution. Cependant, le MANCHEPLAN ne se limite pas à de telles opérations et peut être déclenché à chaque fois que les autorités françaises ou britanniques considèrent que l'utilisation du plan pourrait être favorable à la coordination.

3 Contenu

3.1 Le MANCHEPLAN détaille les procédures et les principes de coordination. Le déclenchement des actions dans le cadre d'opérations conjointes revient à l'Etat dans la juridiction duquel l'incident se produit.

3.2 Le MANCHEPLAN définit les lignes de démarcation pour chaque Etat, y compris celles pour les Iles anglo-normandes en tant que sous-région. La zone couverte détaillée commence à l'extrémité nord-orientale entre les eaux territoriales françaises et belges et entre les plateaux continentaux français et belge. Sa frontière occidentale coïncide avec les limites de l'Accord de Bonn.

3.3 En dehors des limites de l'Accord de Bonn, les ressources SAR britanniques et françaises restent à disposition pour être utilisées dans le MANCHEPLAN et la mise en place d'un plan conjoint peut être envisagée à chaque fois que les circonstances suggèrent qu'il est utile de le faire.

3.4 Le MANCHEPLAN définit les circonstances dans lesquelles chaque nation peut pénétrer les eaux territoriales des autres pour des opérations de contrôle SAR ou de lutte contre la pollution.

3.5. Le MANCHEPLAN permet l'échange d'informations relatives aux législations et réglementations nationales, aux organisations nationales, aux ressources et installations de liquidation, aux communications et à l'utilisation de formats communs pour les messages et les procédures de commandement.

3.6 Le plan contient des détails plus précis au sujet des moyens de contrôle SAR et de lutte contre la pollution mis à disposition par chaque Etat.

3.7 L'utilisation d'un MANCHEGRID peut être assurée à la discrétion du Commandant sur les lieux, afin de signaler la position et l'étendue des fuites d'hydrocarbures pendant les opérations de liquidation de pollution à grande échelle.

3.8 Les opérations SAR nécessaires pour les forces MOD en détresse sont transférées à la Marine ou à l'Armée de l'air. Dans de telles circonstances, le MANCHEPLAN comprend des informations détaillées au sujet des centres de coordination pour chaque Etat.

3.9 Le MANCHEPLAN contient également, à titre d'orientation, des détails sur quand et comment une intervention de haut niveau ou gouvernementale peut être envisagée.

3.10 Tous les incidents majeurs attirent l'attention des médias et une section du plan est dédiée aux orientations relatives aux relations avec les médias d'information.

3.11 De plus, le MANCHEPLAN prévoit l'organisation d'un exercice conjoint annuel.

4. Amendements

4.1 Tous les amendements du plan doivent être convenus par les deux Etats avant leur mise en œuvre.

Récapitulatif du PlanDenGerNeth

Plan d'intervention conjoint établi entre le Danemark, l'Allemagne et les Pays-Bas pour faire face aux incidents maritimes causés par les hydrocarbures et autres substances dangereuses et assurer une coopération dans le domaine de la surveillance aérienne, sous sa forme abrégée le « Plan DENGERNETH » (Zone de la mer du Nord).

1. Ces pays étant conscients de la menace constante de pollution de leurs côtes, des Accords bilatéraux ont été conclus entre les Pays-Bas et l'Allemagne (NETHGER, 1991) d'une part, et entre le Danemark et l'Allemagne (DENGER, 1993) d'autre part, pour établir une coopération étroite face à la pollution de la mer par ces substances.

2. Les Parties compétentes, nommément le Commandement de la défense du Danemark, le ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion de l'eau des Pays-Bas et le ministère fédéral des Transports, de la Construction et des Affaires urbaines de l'Allemagne (les « Parties »), sont convenues d'élargir leur coopération actuelle pour inclure l'échange d'informations sur la menace de pollution marine et la surveillance aérienne pour la prévention et la détection de la pollution.

3. Considérant les dispositions respectives de :

- l'Accord de 1983 concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses (Accord de Bonn) ; et
- tous les efforts des trois pays pour lutter contre la pollution et ses effets et les minimiser ;

les Parties à ce Plan DENGERNETH reconnaissent l'obligation d'échanger des informations sur les victimes et sur la menace de pollution et d'intervenir face à la pollution dans la Région DENGERNETH, également dans les cas où leur propre territoire n'est pas menacé par la pollution en question.

4. Le Plan vise toutes les opérations conjointes y compris la coopération, de quelque nature que ce soit, entre le Danemark, l'Allemagne et les Pays-Bas conformément à l'objectif de ce Plan, et il sera appliqué, en cas de besoin et judicieusement, face à toute pollution ou menace de pollution marine dans la Région d'intervention DENGERNETH, qui est ou pourrait devenir suffisamment grave pour déclencher une action conjointe. Même quand un incident ne représente pas une menace imminente (comme il est défini au point 2 ci-dessous) de pollution, un échange d'informations sera déclenché dans le cadre de ce Plan. L'échange d'informations ne doit pas obligatoirement impliquer une activation du Plan DENGERNETH.

5. Les autorités reconnaissent les zones d'intervention nationales, mais aussi, autour de leur frontière nationale (limites ZEE), une zone spécifique d'intérêt commun, la « Zone d'intervention rapide ». Cette zone signifie qu'il faut agir immédiatement en cas d'accidents maritimes et que chaque Partie a le droit de déclencher des mesures d'intervention immédiates, quel que soit le pays dont la Zone d'intervention nationale est touchée par la pollution.

6. Le Plan DENGERNETH s'applique aussi à la mer de Wadden et à la région d'Eems-Dollard. Des sous-plans régionaux concernant les zones de la mer de Wadden peuvent être conclus dans le cadre de ce Plan DENGERNETH. Le Traité du 8 avril 1960 entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la coopération dans l'estuaire de l'Eems n'est pas modifié par ce Plan.

7. Le Plan DENGERNETH est activé :

- ❖ Si un pays demande aux autres Parties de lui prêter assistance (demande d'assistance) en réponse à la pollution de la mer par les hydrocarbures ou autres substances dangereuses. Les autres Parties sont tenues de prendre acte de l'activation du Plan.
- ❖ Si une Partie prend des mesures d'intervention dans la Zone d'intervention nationale d'une autre Partie.
- ❖ En cas de pollution ou de grave menace de pollution en dehors de la Région d'intervention, si la situation exige une activation d'urgence du Plan, dans un cas où la pollution ou la menace de pollution risque de toucher la Région d'intervention. Dans ce cas, les Autorités nationales d'intervention des Parties décideront en temps voulu si des mesures d'intervention conjointes sont nécessaires ou non.

8. En ce qui concerne les procédures opérationnelles comme les vols de surveillance, les mesures d'intervention et la notification, les Parties sont convenues de conserver les procédures générales de l'Accord de Bonn.

9. N'importe laquelle des trois Parties peut prendre l'initiative d'amender le Plan, toutefois il incombe à l'autorité allemande de tenir le Plan à jour.

Carte des zones de responsabilité en mer du Nord

