

## **REMORQUAGES D'URGENCE - LIGNES DIRECTRICES AUX PARTIES CONTRACTANTES**

### **28.1 Introduction**

Le présent chapitre définit les lignes directrices opérationnelles et les procédures générales qui pourraient être prises en compte par les Parties contractantes ayant mis en place ou envisageant de mettre en place des remorqueurs d'urgence financés par l'Etat (ETV).

Les présentes Lignes directrices ne remplacent, ni ne contredisent ni n'entament en rien les instructions et modalités opérationnelles propres à chacune des Parties contractantes.

Le rôle principal de tout ETV est de supprimer tout danger de pollution significative.

Les rôles secondaires peuvent être définis et délégués par la Partie contractante en cause, et peuvent englober tout ou partie des responsabilités suivantes.

### **28.2 Rôles secondaires préconisés**

- a) Missions de lutte contre la pollution
- b) Missions de recherche et de sauvetage
- c) Missions de garde/détection d'objets flottants et alerte (tels que des conteneurs)
- d) Missions de surveillance et d'identification des navires hors couloirs de navigation
- e) Missions douanières/de police/de surveillance de la pêche/de répression/militaires
- f) Assistance aux autres autorités maritimes de l'Etat
- g) Fonctions d'études hydrographiques
- h) Lutte contre les incendies

Des exemples des catégories ci-dessus sont donnés aux paragraphes 11 à 19.

### **28.3 Disponibilité**

Les besoins et les politiques individuels déterminent la disponibilité des remorqueurs d'urgence; l'on considèrera la possibilité d'exploiter les ETV dans d'autres missions, peut-être pour en amortir le coût; cependant, les responsables des ETV verront si un tel déploiement est susceptible de compromettre l'impératif principal.

Dans le cas des remorqueurs d'urgence affrétés, il se peut qu'il soit utile que les Parties contractantes assurent la disponibilité d'un navire de remplacement au cas où l'ETV serait inexploitable pour quelque raison que ce soit.

### **28.4 Points d'implantation des remorqueurs d'urgence**

Du point de vue de toute appréciation voulue des risques, divers éléments devront être pris en considération quant au choix des points d'implantation ainsi que de la zone et des conditions normales d'exploitation des remorqueurs, notamment:

- la densité du trafic
- les dangers de la navigation
- les conditions météorologiques dominantes
- les dispositions conjointes éventuelles
- les installations/plates-formes en offshore
- les zones de sensibilité environnementale
- le type of navire.

### **28.5 Capacités et conception**

Dans la définition de la conception et de la puissance de leur remorqueur d'urgence, les Parties contractantes tiendront compte des impératifs qui leur sont propres. Les facteurs suivants devront être considérés comme base :

- équipement à bord
- modalités, y compris une expertise en sauvetage
- marges de manœuvre lors de mauvaises conditions météorologiques
- traction au croc
- restrictions de détachement
- configuration
- modalités de protection
- équipement de navigation, de positionnement et de communication
- exercices réguliers de formation (en mer, simulateur)
- expertise et taille de l'équipage (en nombre suffisant pour des opérations d'embarquement)

Un ETV doit être capable de remplir les mêmes tâches qu'un navire OSC lors d'un remorquage d'urgence, des opérations de lutte contre la pollution ou de recherche et de sauvetage. Il y aurait également lieu de considérer si le navire devrait être affrété partiellement, loué ou en possession/exploité par les Parties contractantes. La formation de l'équipage représente également un facteur important pour le succès des opérations ETV des navires.

### **28.6 Commandement et contrôle**

Lorsque nécessaire, les Parties contractantes adopteront leurs propres modalités administratives et opérationnelles pour l'exploitation des ETV. Ces éléments sont notamment les suivants:

- a) Faire en sorte que les accords/dispositions contractuelles soient respectés, et notamment les conditions financières et opérationnelles des tâches des ETV sous contrat ;
- b) Faire en sorte que les dispositions relatives à la formation/aux exercices et à l'exploitation soient bien prises ;
- c) Faire en sorte qu'une étroite liaison soit maintenue entre l'armateur, l'affréteur et l'exploitant ;
- d) Faire en sorte que les instructions d'exploitation soient respectées par l'équipage du remorqueur d'urgence et par le poste ou l'autorité responsable choisi à cet effet.

### **28.7 Commandement des opérations**

Le commandement des opérations, surtout lorsque des communications directes sont possibles, doit être confié à un centre (RCC) ou à une autorité compétente. Lorsque pendant les opérations, le remorqueur peut passer dans la zone de responsabilité d'un centre de commandement adjacent, l'on envisagera de se mettre d'accord sur les formalités officielles de transfert du commandement des opérations.

### **28.8 Utilisation des remorqueurs d'urgence**

Les Parties contractantes qui envisagent d'acquérir et d'exploiter des ETV pourront considérer des paramètres et des procédures d'exploitation appropriés. Il sera tenu compte des situations dans lesquelles:

- a) le capitaine d'un navire demande une assistance ou ;
- b) l'autorité compétente de la Partie contractante considère un navire comme étant dans un état ou dans une position présentant un danger pour la vie ou un risque de pollution.

La décision d'envoyer un ETV dépend, entre autres, de la distance, de la météorologie, de l'urgence et de la disponibilité d'autres navires (remorqueurs).

En termes juridiques, l'assistance ou le service de remorqueurs d'urgence devraient être clairement défini

et, pour la plupart des Parties contractantes, ceci sera basé sur la Convention internationale d'intervention (Bruxelles, 1969).

### **28.9 Considérations commerciales ou missions de sauvetage**

Il appartient aux Parties contractantes de décider si un quelconque ETV affrété doit se charger d'une mission commerciale ou de sauvetage. Tout accord portant sur de telles missions doit être parfaitement clair pour toutes les parties prenantes. A chaque occasion, il faudra évaluer soigneusement les risques.

### **28.10 Rôles secondaires**

Dans des conditions normales, les rôles secondaires éventuels des ETV sont assujettis à leur rôle principal et aux capacités de l'équipage, tel que défini par l'autorité compétente. Le statut de l'ETV doit être tout à fait clair aux yeux de tous les participants, et ce à tout moment.

L'on considèrera les missions ou les rôles supplémentaires ci-dessous énumérés.

### **28.11 Lutte contre la pollution**

Les dispositions prises par les Parties contractantes quant aux interventions peuvent comprendre des instructions sur l'utilisation des ETV pour lutter contre les pollutions ou intervenir en cas de pollution éventuelle s'il y a lieu.

### **28.12 Recherche et sauvetage**

Un ETV, si l'occasion se présente, est une excellente ressource pour les missions de recherche et de sauvetage, ceci en sus de ses missions "déclarées", et notamment pour prendre le commandement sur le théâtre d'opération.

### **28.13 Missions de garde**

Lorsque des opérations de nature particulière, telles que pose de câbles ou missions d'étude, sont en cours, il incombe normalement au sous-traitant de mettre en place des navires "de garde" appropriés. Cette fonction est normalement l'une des missions officielles du navire sous contrat.

Cependant, lorsque par exemple un accident, ou une collision éventuelle dans un couloir de navigation, a créé un danger supplémentaire pour la navigation, autrement dit, par la présence d'une épave non balisée, il convient alors d'envisager de positionner les ETV sous contrat en un point approprié pour que les autres navires soient avertis de la présence d'une zone dangereuse.

### **28.14 Missions de contrôle du trafic et de surveillance**

Il est possible qu'il soit demandé aux ETV, de temps à autre, de déterminer et de relever les densités du trafic dans telle ou telle zone, définie par la Partie contractante responsable.

### **28.15 Répression (douane, police, missions militaires, etc.)**

Les Parties contractantes définiront leurs propres impératifs en fonction de leurs propres besoins ou des besoins internationaux conjoints éventuels.

### **28.16 Assistance à d'autres services de l'Etat**

Les Parties contractantes peuvent souhaiter amortir les frais d'exploitation d'un ETV en partageant les missions pouvant être entreprises sans difficulté par celui-ci. Parmi ces missions peuvent se trouver des recherches maritimes et hydrographiques, des études environnementales, la formation à la navigation, des fonctions de brise-glace, des inspections des pêcheries, etc.

**28.17 Transmissions**

Lorsqu'un ou plusieurs ETV sont exploités, le choix du mode de communication avec ceux-ci incombe à l'Etat exploitant. L'on pourra envisager la VHF marine ainsi que des moyens protégés et appropriés de transmission de données, ceci en sus du matériel de transmission obligatoire à bord de ce type de navire. Des instructions claires et sans équivoque portant sur les impératifs opérationnels seront communiquées par le poste de commandement au navire, dont un "ordre de mission" clair. On trouvera à l'appendice 1 un exemple de ce type d'ordre de mission, pouvant être transmis sur papier. Comme dans le cas de tout navire pouvant opérer dans des conditions dangereuses, l'on envisagera de mettre en place un système de "rapport". Il faudrait convenir d'une liste de questions émergeant au premier contact de l'ETV et du navire en détresse (le concept d'une liste peut être fourni).

**28.18 Formation**

Les équipages des ETV devront avoir l'expérience des méthodes de remorquage d'urgence, et avoir une connaissance adéquate des langues.

Afin de préparer les navigateurs et l'équipage en mer aux opérations ETV, il serait bon d'envisager des exercices de simulation ainsi que des exercices sur les équipements et des échanges sur les expériences vécues lors des ateliers et des séminaires. Cependant, les Etats contractants feront en sorte d'organiser des exercices de formation lorsque l'occasion se présentera, ceci avec les Etats voisins s'il y a lieu. L'on envisagera par ailleurs une série d'activités et d'impératifs de formation, pouvant inclure des interventions par hélicoptère, des méthodes de remorquage d'urgence en conjonction avec d'autres navires, le déploiement de matériels anti-pollution et des opérations de recherche et de sauvetage.

Les exercices de formation en mer devraient se faire sur différents types de navires (par exemple, pétrolier, navire porte conteneurs, transport de passagers/navires roll on roll off/ferry boat). Les rapports sur les exercices ou sur les opérations réelles devront être circulés à tous les partenaires.

**28.19 Lutte contre les incendies**

Le remorquage d'urgence pourra être équipé d'un contrôle de la lutte contre les incendies afin d'aider l'équipage du bateau ou la société de sauvetage à contrôler le feu à bord d'un paquebot ou d'un ferry boat. Un bateau qui brûle ne représente pas uniquement un danger potentiel pour un équipage ou des passagers inexpérimentés, mais aussi pour le milieu marin.

**Appendice 1**

**ORDRE DE MISSION D'UN REMORQUEUR D'URGENCE (ETV)**

Rapport de mission d'un remorqueur sous contrat N° ..... /96/97 (Nom navire et N° SITREP)

Le remorqueur sous contrat (**NOM DU NAVIRE**) doit:

Se tenir prêt\*/Intervenir\*  
à: pleine vitesse\*/vitesse économique\*

1. Motif de la mission (prévention de la pollution/recherche et sauvetage/SINM/autre - préciser)
2. Renseignements relatifs au navire (lorsque connus)

Nom ..... Signal d'appel.....  
 Port d'attache..... Pavillon..... Effectif à bord .....  
 Tirant d'eau ..... Cargaison..... Quantité.....  
 Type de navire..... Jauge brute.....  
 Position: Latitude..... Longitude.....  
 Cap/Distance .....

Armateurs/Agents .....

N° Contact .....

Assistance requise .....

Météo sur place .....

Prévisions météo (pour la zone maritime).....

Communications: Canal VHF ..... Canal MF .....  
 Téléphone ..... Fax .....  
 Inmarsat.....

3. Autres unités coopérant .....

4. Heure de début de l'incident ..... Heure de lancement de l'alerte à l'ETV .....

Heure: a. de l'ordre de mission .....

b. du début de l'intervention .....

c. d'arrivée sur place .....

d. d'interruption du contrat principal .....

e. de branchement du câble de remorquage .....

f. de début du remorquage .....

g. d'arrivée à destination .....

h. de fin de la mission .....

i. du retour .....

j. de reprise du contrat principal .....

5. Résumé de l'incident/remarques:  
 .....  
 .....  
 .....

**Appendice 2****REMORQUEURS D'URGENCE**

Les Parties contractantes ci-après exploitent/envisagent d'exploiter des remorqueurs d'urgence financés par l'Etat.

Pays	ETV
Royaume-Uni	Anglian Monarch
	Anglian Sovereign
	Anglian Prince
	Anglian Princess
Pays-Bas	Mellum, Neuwerk, Oceanic
Allemagne	Mv. "Waker" <sup>1</sup>
France	
Norvège	KV Chieftain, KV Harstad, MV
	Beta
Suède	

---

<sup>1</sup> Les Pays-Bas et l'Allemagne ont signé un mémorandum d'entente sur les remorqueurs d'urgence qui prévoit qu'il y aura toujours un remorqueur accessible dans la zone au nord des Iles des Wadden.

---