



Bonn Agreement

Accord de Bonn

Programme de surveillance aérienne Accord de Bonn

Rapport annuel sur la surveillance aérienne exercée en 2007

Table des matières

Introduction

Commentaire

Tableau 1 Résumé des données des vols nationaux effectués en 2007

Tableau 2 Résumé des données des vols effectués durant les opérations coordonnées et élargies de contrôle de la pollution (CEPCO) en 2007

Tableau 3 Résumé des données des vols du Tour d'horizon en 2007

Tableau 4 Résumé des données relatives à tous les vols effectués en 2007

Tableau 5 Distribution par volumes estimés des nappes confirmées/observées

Figure 1 Vue d'ensemble des nappes d'hydrocarbures détectées par surveillance aérienne en 2007

Figure 2 Carte commune Accord de Bonn / HELCOM démontrant les positions des déversements des hydrocarbures observés par la surveillance aérienne dans les zones de la mer du Nord et de la mer Baltique en 2007

Figure 3 Routes maritimes au large des Pays-Bas

Figure 4 Routes maritimes au large de la Norvège

Figure 5 Nombre d'heures de vol par pays 1990 à 2007

Figure 6 Nombre de déversements observés de 1990 à 2007

Figure 7 Nombre total d'heures de vol et nombre total de déversements observés de 1986 à 2007, et leurs ratios

Annexe 1 Définitions utilisées lors de la représentation des données

Annexe 2 Renseignements complémentaires sur les vols du Tour d'horizon

Annexe 3 Résumé des renseignements communiqués par les Parties contractantes sur les ZEE, les grandes routes de navigation, les installations pétrolières et gazières, les programmes de surveillance par satellite et les objectifs des vols

Programme de surveillance aérienne Accord de Bonn

Rapport annuel sur la surveillance aérienne exercée en 2007

Introduction

1. Les huit pays riverains de la mer du Nord, qui travaillent de concert dans le cadre de l'Accord de Bonn, exercent une surveillance aérienne grâce à des aéronefs spécialement équipés à cet effet, ainsi qu'à un personnel spécialisé. Le présent rapport traite de la surveillance aérienne exercée sous la forme d'un effort collectif dans le cadre de l'Accord de Bonn. De plus, les pays riverains de la mer du Nord exercent aussi une surveillance aérienne pour des raisons nationales qui leur sont propres.

2. Hormis les vols nationaux effectués dans le cadre de l'Accord de Bonn dans la partie de la zone maritime qui leur est propre, (voir leurs objectifs en annexe 3), les pays de l'Accord de Bonn coordonnent les types de vols suivants :

- *Tours d'Horizon (TDH)*, vols mensuels effectués tour à tour par chacun des pays, et visant à contrôler la zone offshore de la mer du Nord, où ont lieu des activités pétrolières et gazières en offshore (les pays ne participent pas tous à ces vols);
- *Opérations coordonnées et élargies de contrôle de la pollution (CEPCO)*, dans le cadre desquelles quelques pays voisins coopèrent, afin de surveiller intensément pendant, par exemple 24 heures, une zone de grande densité de trafic maritime.

3. Le présent rapport résume, dans les tableaux 1 à 5, les données de tous les types de vols effectués aux fins de l'Accord de Bonn. Ces tableaux sont basés sur les données concernant le nombre d'heures de vol, le nombre de nappes et les estimations de leur volume. Le présent rapport diffère de ceux qui portent sur l'an 2000 à l'an 2002 en ce que, dans ces derniers, les données sur le nombre de nappes d'hydrocarbures étaient obtenues en fonction de la couverture géographique de la surveillance exercée au radar aéroporté à balayage latéral (SLAR). En conséquence du remaniement du formulaire de rapport, remaniement effectué par BONN 2003, ce n'est plus le cas. Les définitions de certains des termes employés dans ces tableaux figurent en annexe 1.

4. Conformément à un souhait exprimé par toutes les Parties contractantes d'améliorer la coopération régionale dans le cadre de la surveillance, une opération de surveillance conjointe de grande envergure – au nom de 'Super CEPCO' – a été organisée en avril 2007, avec une aide importante de la part de la Commission Européenne. Toutes les Parties contractantes ont coopéré pour cette première opération Super CEPCO qui consistait en 10 jours de surveillance continue dans la Manche et dans la zone du Pas de Calais, utilisant 5 aéronefs, la surveillance par satellite ainsi qu'un suivi adapté. Pendant le premier Super CEPCO, 35 nappes d'hydrocarbures minéraux ont été décelées et 5 observations de navires en train de décharger ont été constatées (voir tableau 2). Suite à ce succès, il a été décidé d'organiser de telles opérations Super CEPCO de surveillance conjointe d'une façon régulière.

5. Le détail des nappes d'hydrocarbures décelées pendant les vols du Tour d'Horizon ainsi que du résultat des investigations faites sur ces nappes figure en annexe 2.

6. Le présent rapport inclut (en annexe 3) les renseignements suivants pour chaque Partie contractante:

- a. superficie de sa Zone économique exclusive (ZEE) en km²;
- b. présence de grands itinéraires de navigation dans sa ZEE;
- c. nombre d'installations pétrolières/gazières implantées dans sa ZEE;
- d. existence de programmes satellitaires;
- e. brève description de l'objectif des vols.

7. Le rapport illustre la coopération en matière de surveillance aérienne entre pays de la mer du Nord, ainsi que l'effort qu'ils accomplissent en commun afin de déceler les pollutions marines. Les eaux nord-ouest européennes – dont la plus grande partie est constituée par la mer du Nord – ont été déclarées zone spéciale par l'Organisation Maritime Internationale au sens de l'annexe I (hydrocarbures) de la Convention MARPOL. Ce statut est entré en vigueur le 1er août 1999, date depuis laquelle le rejet de tous les déchets huileux en mer dans la Zone spéciale est interdit.

Commentaire

8. Les résultats du suivi des "pollueurs identifiés" (cf. Tableaux 1 et 3) ne figurent pas dans le présent rapport, ceci car il faudra peut-être un an ou plus pour que les poursuites en justice ou les poursuites administratives dans le pays qui en est chargé (qu'il agisse en qualité d'état du pavillon, d'état côtier, ou d'état du port) aboutissent. L'Accord de Bonn a mis sur pied un Manuel de la pollution des mers par les hydrocarbures – Recueil des preuves concernant les rejets en provenance des navires, et coopère avec le Réseau mer du Nord des enquêteurs et des procureurs dans le but de remanier la deuxième partie de l'an 2000 du Manuel « La poursuite efficace des contrevenants - Lignes directrices de la coopération internationale ».

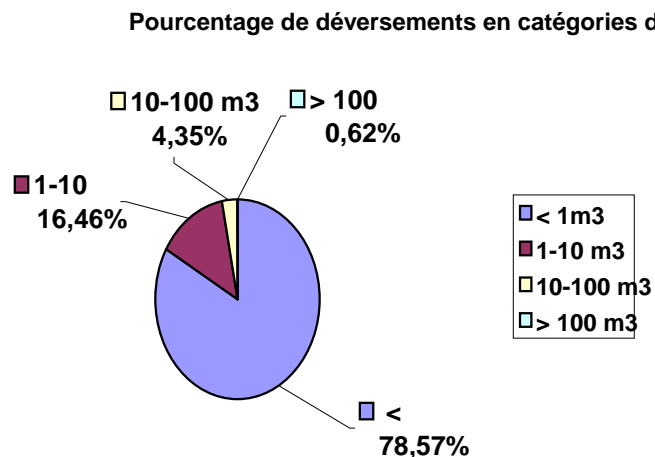
9. Dans le cas d'environ 80% des détections confirmées/observées comme étant des déversements d'hydrocarbures, la source du déversement (autrement dit, le pollueur) n'est pas identifiée. La plupart des déversements d'hydrocarbures visibles proviennent des navires et des installations en offshore.

10. Ce rapport inclut des estimations de volumes d'hydrocarbures déversés, calculées sur la base de données de surveillance aérienne. Ces estimations sont calculées grâce au Code Couleur Accord de Bonn jusqu'en 2003, puis, après 2004, grâce au Code remanié Accord de Bonn d'apparence des hydrocarbures (BAOAC). Les Parties contractantes à l'Accord de Bonn considèrent en effet que les données actuellement disponibles sont trop éparses et trop diverses pour autoriser des estimations globales fiables des apports d'hydrocarbures, et que ces estimations doivent être interprétées comme indicatives et non pas comme parfaitement exactes. Des exercices conjoints de surveillance aérienne sont organisés régulièrement, afin d'harmoniser les techniques de mesure et d'améliorer l'exactitude et la comparabilité des données, par exemple afin de pouvoir analyser celles-ci statistiquement.

11. Les quantités d'hydrocarbures rejetées en mer du Nord par l'industrie de l'offshore sont communiquées à la Commission OSPAR par les pays dans les juridictions desquelles des hydrocarbures sont extraits en offshore (la quantité totale d'hydrocarbures rejetés en 2005 dans la zone maritime d'OSPAR avec l'eau de production, ainsi que du fait des épandages accidentels et du brûlage à la torchère s'est élevée à 8 913 tonnes). Cependant, comme lors des années précédentes, l'Accord de Bonn a fait rapport des résultats des vols du Tour d'horizon de l'année 2007 à la Commission OSPAR afin qu'elle les évalue. Il n'existe pour l'instant aucun chiffre fiable équivalent pour les apports d'hydrocarbures à la mer du Nord, qu'ils soient d'origine terrestre ou qu'ils proviennent de la navigation.

12. En 2007, l'Allemagne et le Royaume-Uni ont chacun fait état d'une nappe de plus de 100m³.

13. Les 322 déversements dont les volumes ont été indiqués peuvent être subdivisés en catégories de volumes comme suit :



Par conséquent, pour la plupart, les déversements se trouvent dans une catégorie de volume qui ne mérite pas d'être combattue, car ils s'évaporent, se dissolvent et se dispersent naturellement.

14. On trouvera en Figure 1 une vue d'ensemble des positions des déversements observés en 2007. On trouvera en Figure 2 une carte commune HELCOM/Accord de Bonn où figurent les positions des déversements observés durant la surveillance aérienne en 2007, dans les zones de la Mer Baltique et de la mer du Nord. Des vues d'ensemble des grands itinéraires de navigation dans les ZEE des Pays-Bas et de la Norvège se trouvent en Figure 3 et 4. En étudiant les Figures 1, 1A, 2, 3 et 4, il conviendra que le lecteur tienne compte des éléments suivants:

- a. la densité du trafic maritime et la probabilité correspondante de nappes observées sont les plus fortes dans le couloir de navigation qui longe le littoral sud-est de la zone de l'Accord de Bonn ;
- b. les heures de vol indiquées par les Parties contractantes et reprises au Tableau 1 sont pour l'essentiel consacrées à la surveillance des zones d'intérêt national, qui coïncident dans la plupart des cas avec les ZEE nationales et les zones des eaux territoriales. Il existe de grandes différences entre les dimensions de ces zones d'intérêt et dans les nombres correspondants d'heures de vol consacrées à leur surveillance. Même la vitesse des aéronefs utilisés lors des diverses surveillances varie. Ceci implique que la fréquence relative à laquelle les zones sont surveillées peut être très différente d'une Partie contractante à l'autre ce qui, outre l'intensité de la navigation, est un autre facteur dont il faut tenir compte lorsque l'on étudie le nombre possible des observations dans une zone désignée de la mer, tel qu'indiqué dans les figures 1 et 2.

15. La présentation des tableaux 1 à 5 du rapport a été modifiée pour les données des années 2000 et 2003. Les données pour la période de 2000 à 2002 reflètent la relation entre les observations et la couverture SLAR, selon le concept de "l'heure de vol Accord de Bonn" (en d'autres termes, une heure de télédétection aéroportée au-dessus de la mer, à une vitesse normalisée de 335 km à l'heure). En conséquence de ce remaniement du formulaire de notification en 2000, les données des heures de vol jusqu'en 1999 sont exprimées en valeurs absolues, et pour la période de 2000 à 2002, les données des heures de vol sont normalisées en fonction de la couverture SLAR, autrement dit, corrigées de la vitesse relative des aéronefs. Dans le cas des pays dans lesquels la vitesse moyenne des aéronefs s'écarte nettement de la vitesse normalisée (cas par exemple de la Belgique et du Royaume-Uni), les données recueillies jusqu'en 1999 ne seront pas comparables aux données recueillies à partir de l'an 2000. En conséquence d'un nouveau remaniement du formulaire de notification en 2003, les données sont, pour 2003 et les années qui suivent, des chiffres absolus.

Tableau 1. Résumé des données des vols nationaux effectués en 2007

Pays	Nombre d'heures de vol			Nombre de détections			Détections confirmées/observées comme étant des déversements d'hydrocarbures			Détections par satellite		Volume estimé M ³ (1)	Nombre de pollueurs			Remarques
	A la lumière du jour	En obscurité	Somme	A la lumière du jour	En obscurité	Somme	A la lumière du jour	En obscurité	Total	Détections	Confirmées		Plate-formes	Navires	Autre / Inconnu	
Belgique	167.4	26.02	193.42	23	2	25	18	0	18	11	1	10	0	0	0	(2)
Danemark	135.18	46.00	181.18	68	29	97	52	17	69	71	21	95	18	10	69	
France	685	0	685	21	0	21	21	0	21	3	1	20	0	4	17	(3)
Allemagne	617.91	293.16	911	27	13	40	27	13	40	64	7	2	0	2	38	(4) (5)
Pays-Bas	421.91	103.7	526	71	19	90	23	3	26	116	9	4	4	8	51	(6)
Norvège	376	13	389	25	0	25	25	0	25	13	4	90	5	6	14	
Suède	72	8	80	3	0	3	3	0	3	2	0	0.01			2	(7)
Royaume-Uni	325.91	85.75	411.66	82	1	83	82	0	82	0	0	315	22	56	5	(8)
Total	2800.9	575.63	3376.54	320	64	384	251	33	284	280	43	540	49	86	196	

- (1) Les données actuellement disponibles ne permettent pas d'obtenir une estimation globale fiable des apports d'hydrocarbures. Ces estimations doivent donc être interprétées comme indicatives et non pas comme parfaitement exactes. Elles ont en conséquence été arrondies aux 5 m³ près (et au m³ près dans le cas des quantités estimées inférieures à 5 m³).
- (2) Des 25 détections: 5 sont inconnues – substances non-identifiables; 2 ont été faites de nuit; 18 ont été confirmée comme des déversements d'hydrocarbures.
- (3) Le total des heures de vol comprennent les vols effectués par les hélicoptères de la Marine et des douanes françaises de la zone de l'Accord de Bonn.
- (4) Ces chiffres comprennent une détection effectuée par le Danemark et 3 effectuées par les Pays-Bas.
- (5) De plus, les nappes suivantes ont été détectées par un aéronef allemand dans d'autres eaux et signalées aux points de contact nationaux: 36 au Danemark, 6 au Royaume-Uni, 1 en Norvège et 23 aux Pays-Bas.
- (6) Pour des raisons opérationnelles, les Pays-Bas n'ont pas été en mesure d'entreprendre une surveillance aérienne pendant la période du 1er octobre au 31 décembre 2007. Les Pays-Bas sont grés à l'Allemagne d'avoir étendu le champ de leurs vols à la zone des Pays-Bas pendant cette période.
- (7) "autre/inconnu" = épave
- (8) Un grand nombre de vols de survol au dessus du MSC Napoli ont été effectués pendant que le navire était stationnaire et qu'il était remorqué. Il se peut qu'il y ait eu duplication des détections d'hydrocarbures.

Tableau 2. Résumé des données des vols effectués durant les opérations coordonnées et élargies de contrôle de la pollution (CEPCO) en 2007

Pays	Nombre de vols	Nombre d'heures de vol			Nombre de détections			Détections confirmées/observées comme étant des déversements d'hydrocarbures		Volume estimé M ³	Nombre de pollueurs			Remarques
		A la lumière du jour	En obscurité	Somme	A la lumière du jour	En obscurité	Somme	A la lumière du jour	En obscurité		Plate-formes	Navires	Inconnu	
Belgique	16	20.53	19.58	40.11	8	0	8	7	0	0.06	0	2	0	
Danemark	8	20.08	8.42	28.5	8	1	9	6	0	44.05	0	2	0	
France	6	14.83	2.77	17.6	0	1	1	0	1	0	0	0	0	
Allemagne	4	8.82	4.10	13	8	0	8	7	0	6.56	0	0	0	
Pays-Bas	18	40.13	6	46.13	16	5	21	11	0	24.53	0	1	0	
Norvège				0			0							(1)
Suède				0			0							
Royaume-Uni	21	35.48	27.35	62.83	4	0	4	3	0	4.12	0	0	0	
Total	73	139.87	68.22	208.09	44	7	51	34	1	79.32	0	5	0	

Note: A été ajoutée à ce tableau une colonne intitulée "Détections confirmées/observées comme étant des déversements d'hydrocarbures", ceci à cause du nombre relativement élevé des détections de nuit (2 x en connexion avec un navire) ou autre détection "inconnue". Par l'ajout de cette colonne, le tableau du Super CEPCO devient identique au tableau des vols nationaux.

Des 51 détections, 10 sont INCONNUES – substances non-identifiables, 6 ont été détectées de nuit et non confirmées comme étant des hydrocarbures, 35 confirmées comme étant des déversements d'hydrocarbures.

(1) La Norvège n'a effectué aucun vol CEPCO à cause des règlements de vol (TCAS installé de février/mars 2008).

Tableau 3. Résumé des données des vols du Tour d'horizon en 2007

Pays	Nombre de vols	Nombre d'heures de vol			Nombre de détections			Volume estimé M ³	Nombre de pollueurs			Remarques
		A la lumière du jour	En obscurité	Somme	A la lumière du jour	En obscurité	Somme		Plate-formes	Navires	Inconnus	
Belgique				0			0					(1)
Danemark	1	6.61	0	6.61	2	0	2	0.58			2	
France				0			0					
Allemagne	1	15.33	0	15.33	6	0	6	103	4	0	2	
Pays-Bas	5	6.58	0	6.58	16	0	16	16	0	0	0	
Norvège				0			0					(2)
Suède				0			0					(3)
Royaume-Uni	3	9.75	0	9.75	0	0	0	0.00	0	0	0	
Total	10	38.27	0	38.27	24	0	24	120	4	0	4	

(1) La Belgique n'a effectué aucun vol de Tour d'horizon en 2007.

(2) La Norvège n'a effectué aucun vol de Tour d'horizon en 2007 à cause de problèmes techniques et météorologiques.

(3) La Suède n'a effectué aucun vol de Tour d'horizon en 2007 pour des motifs techniques et de ressources.

Tableau 4. Résumé des données relatives à tous les vols effectués en 2007

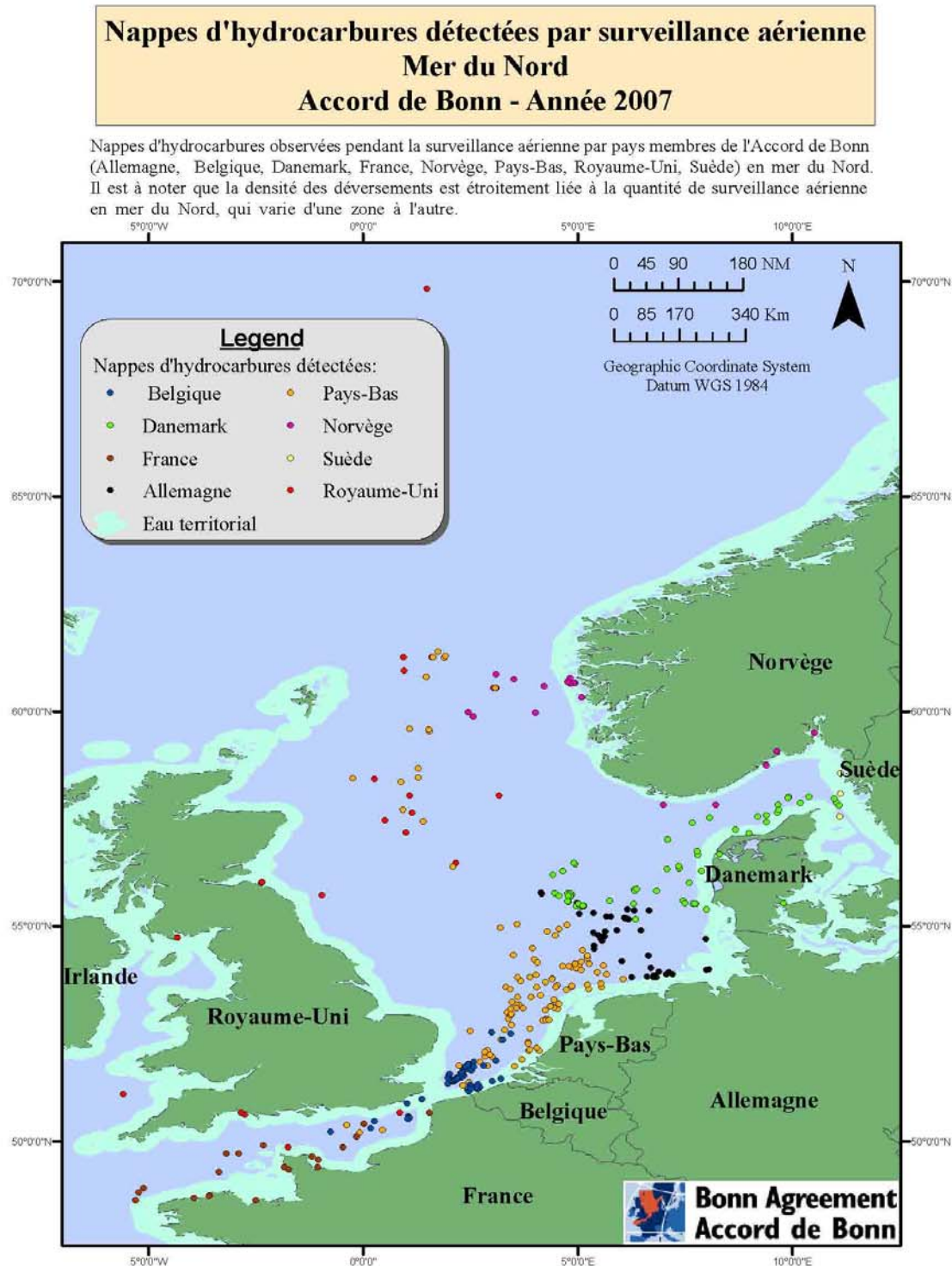
Pays	Nombre d'heures de vol			Nombre de détections			Détections confirmées/observées comme étant des déversements d'hydrocarbures			Détections par satellite		Volume estimé M ³ (1)	Nombre de pollueurs		
	A la lumière du jour	En obscurité	Somme	A la lumière du jour	En obscurité	Somme	A la lumière du jour	En obscurité	Total	Détections	Confirmées		Plateformes	Navires	Inconnus
Belgique	183.40	46.55	229.95	31	2	33	25	0	25	11	1	10	0	2	0
Danemark	144.18	72.69	216.87	78	30	108	58	17	75	71	21	140	18	12	71
France	690.60	14.83	705.43	21	1	22	21	1	22	3	1	20	0	4	17
Allemagne	622.91	317.31	940.22	41	13	54	34	13	47	64	7	110	4	2	40
Pays-Bas	444.91	150.41	595.32	103	24	127	34	3	37	116	9	45	4	9	51
Norvège	376.00	13.00	389	25	0	25	25	0	25	13	4	90	5	6	14
Suède	72.00	8.00	80	3	0	3	3	0	3	2	0	0	0	0	2
Royaume-Uni	349.91	130.98	480.89	86	1	87	85	0	85	0	0	320	22	56	5
Total	2883.9	753.77	3637.68	388	71	459	285	34	319	280	43	740	53	91	200

(1) Les données actuellement disponibles ne permettent pas d'obtenir une estimation globale fiable des apports d'hydrocarbures. Ces estimations doivent donc être interprétées comme indicatives et non pas comme parfaitement exactes. Elles ont en conséquence été arrondies aux 5 m³ près (et au m³ près dans le cas des quantités estimées inférieures à 5 m³). Le total a été arrondi indépendamment.

Tableau 5. Distribution par volumes estimés des nappes confirmées/observées

Pays	Catégorie I: < 1 m ³	Catégorie II: 1 – 10 m ³	Catégorie III: 10 – 100 m ³	Catégorie IV: > 100m ³	Pas quantifié	Nombre de déversements
Belgique	43	7	3	0		53
Danemark	61	14	1	0		76
France	19	1	1			21
Allemagne	11			1		12
Pays-Bas	41	9	1	0		51
Norvège	13	9	3	0		25
Suède	3					3
Royaume-Uni	62	13	5	1		81
Total	253	53	14	2	0	322

Figure 1 : Vue d'ensemble des nappes d'hydrocarbures détectées par surveillance aérienne en 2007



Carte réalisée par la Commission Européenne
Centre Commun de Recherche d'Ispra (Italie).
Plus d'informations peuvent être trouvées sur le site Internet suivant:
<http://masure.jrc.ec.europa.eu>



Figure 2: Carte commune Accord de Bonn/HELCOM démontrant les positions des déversements des hydrocarbures observés par la surveillance aérienne dans les zones de la mer du Nord et de la Mer Baltique en 2007

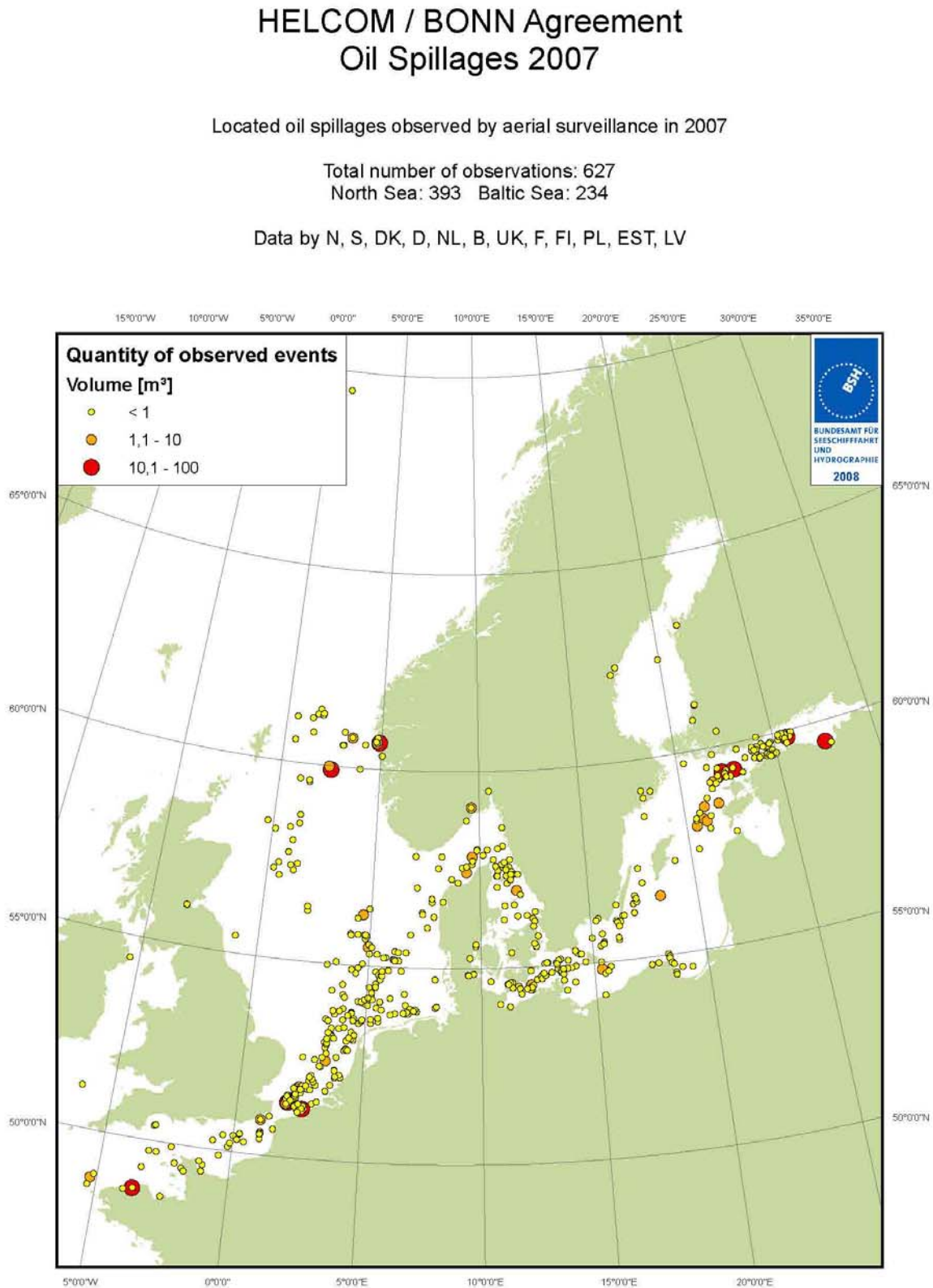


Figure 3 : Routes maritimes au large des Pays-Bas

Pays-Bas (marqué en orange/jaune);

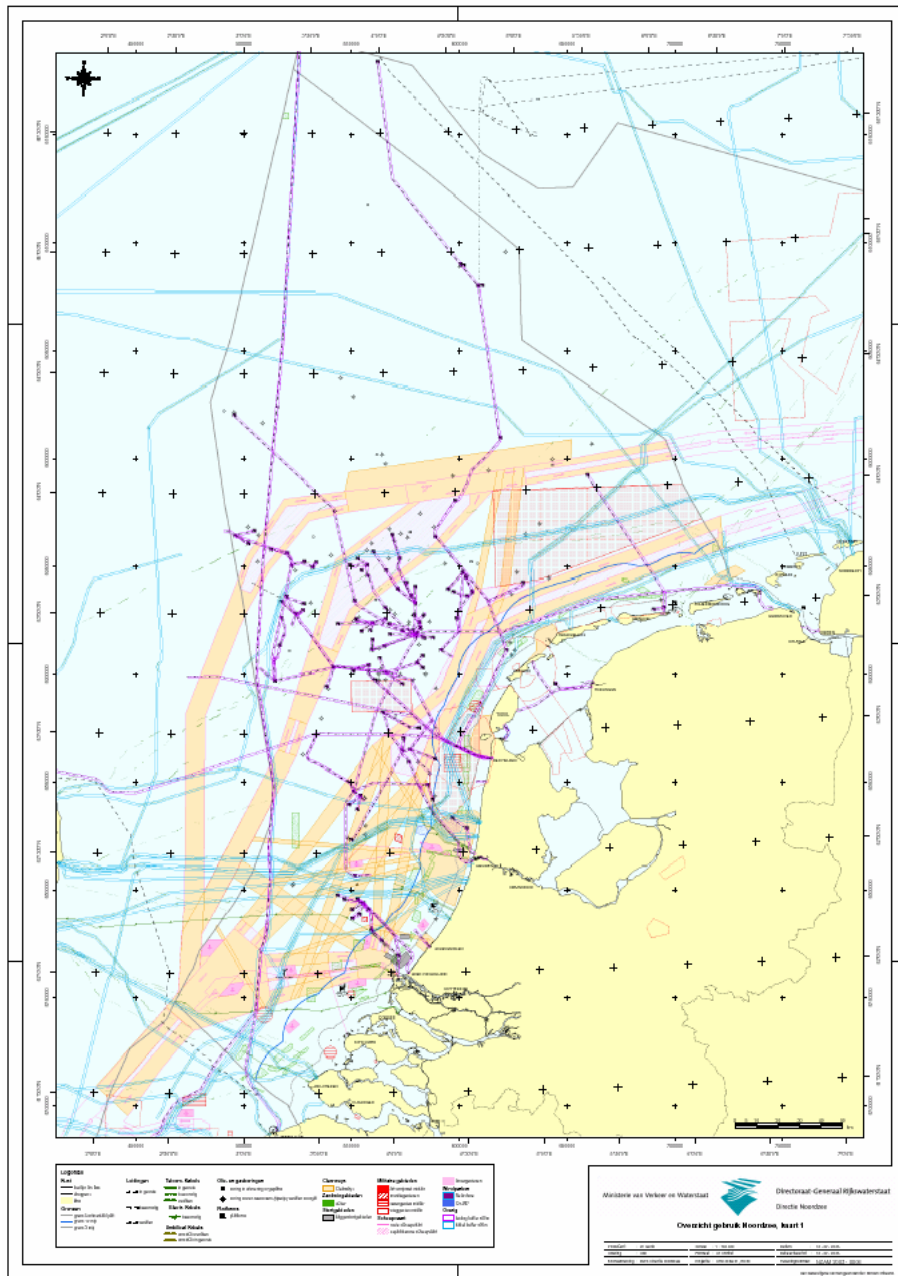


Figure 4 : Routes maritimes au large de la Norvège

Mouvements des pétroliers en 2000 au Sud de la Norvège



Figure 5 : Nombre d'heures de vol par pays 1990-2007

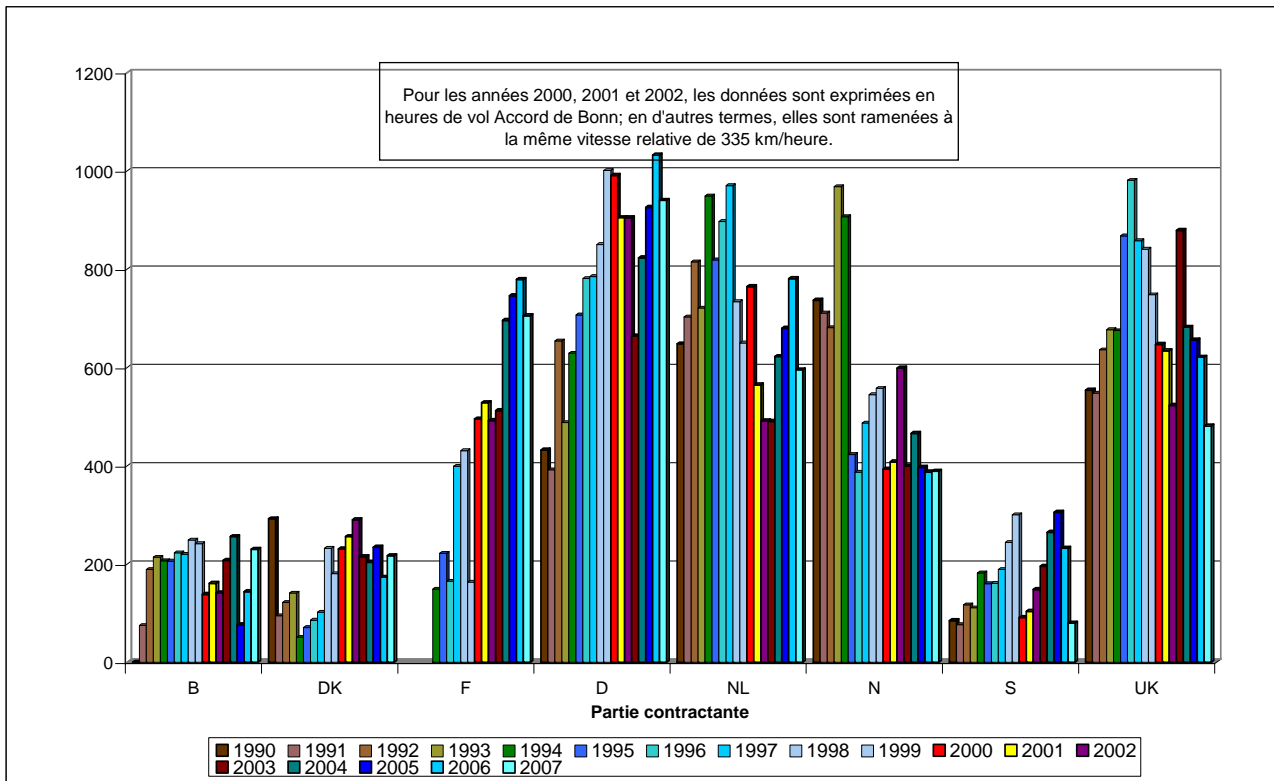


Figure 6 : Nombre de déversements observés 1990-2007

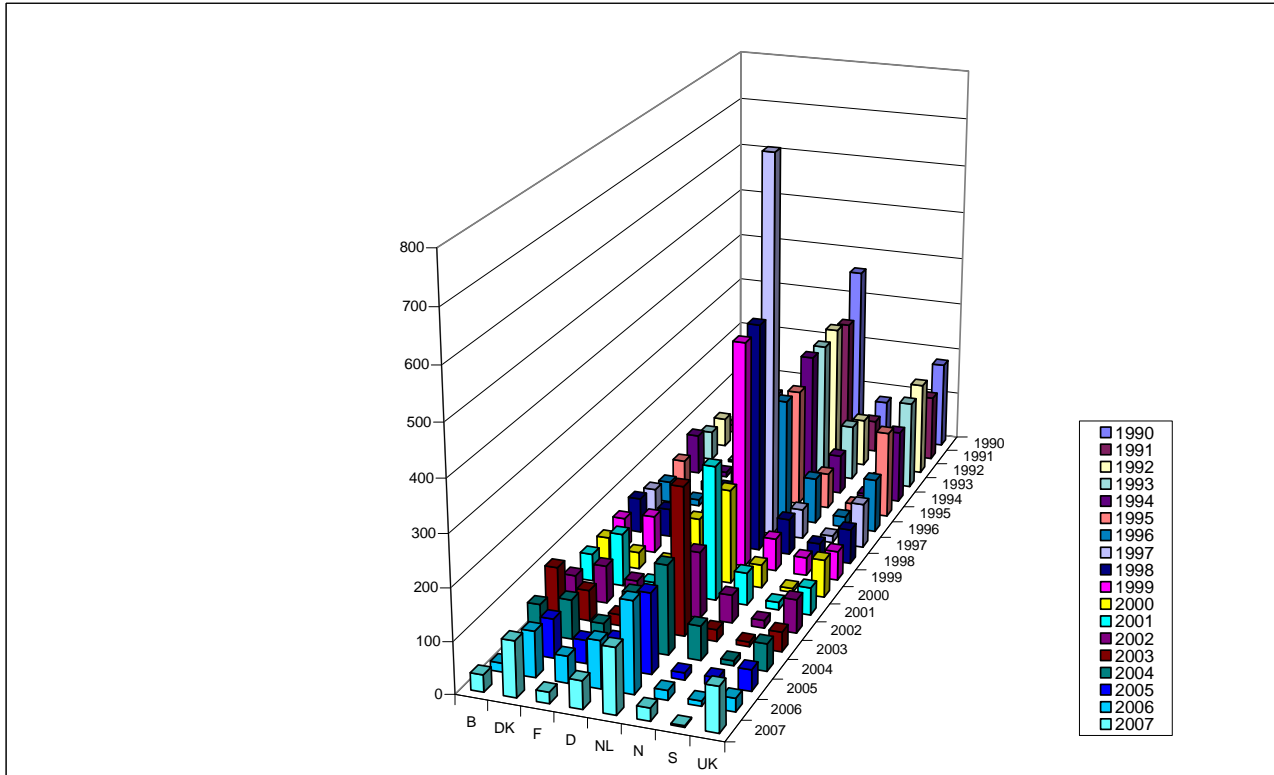
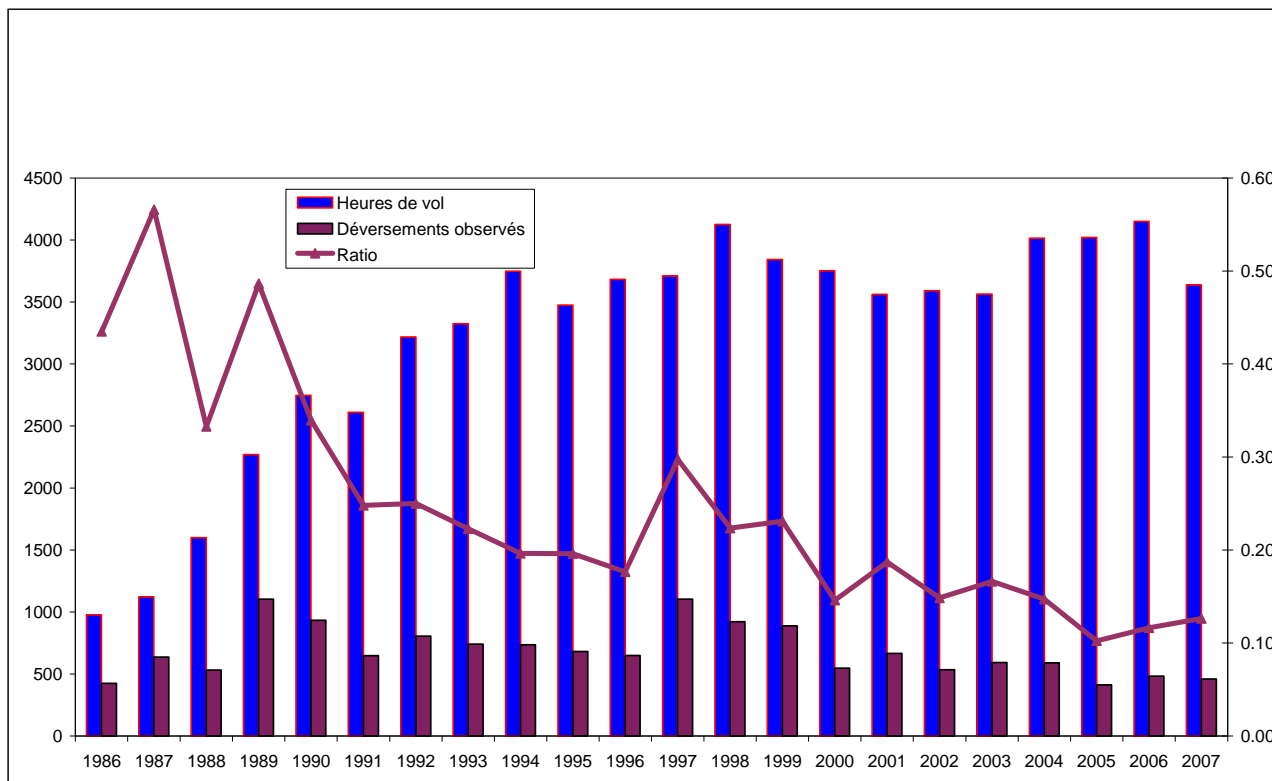


Figure 7 : Nombre total d'heures de vol et nombre total de déversements observés de 1986 à 2007, et leurs ratios



Définitions utilisées lors de la représentation des données

Surveillance aérienne

Pays	Nom de la Partie contractante présentant le rapport.
Un vol	Unité d'opération entre un décollage et l'atterrissage suivant.
Nombre d'heures de vol	Nombre d'heures de vol affectées à l'échelon national, effectuées par des observateurs formés, pour chacune des Parties contractantes.
Jour (lumière du jour)	Période comprise entre 30 minutes après l'aube civile jusqu'à 30 minutes avant le crépuscule civil, tels que signalés dans l'Almanach de l'air.
Nuit (obscurité)	Période comprise entre 30 minutes avant le crépuscule civil du soir jusqu'à 30 minutes après l'aube civile, tels qu'ils figurent dans l'Almanach de l'air.
Détections	Nombre de premiers rapports sur les pollutions éventuelles, décelées lors des opérations aériennes (données brutes) – en d'autres termes, une "détection" est basée sur une méthode aux instruments, dans laquelle le SLAR, l'IR/UV ou d'autres instruments donnent une première indication que le profil des vagues est influencé par un quelconque phénomène en surface.
Détections confirmées/ observées comme étant des déversements d'hydrocarbures	Nombre de détections totales obtenues par surveillance aérienne (premiers rapports) ayant été vérifiées et/ou déterminées visuellement ou grâce à des instruments comme étant des nappes d'hydrocarbures, et ayant été confirmées par un opérateur formé à cet effet comme étant des pollutions.
Estimation du volume d'un déversement	Volume minimum d'une nappe calculé grâce au Code Accord de Bonn d'apparence des hydrocarbures (en appliquant la limite basse de la fourchette indiquée dans le code.)
Nombre de pollueurs	Nombre de sources de pollution identifiées.
Nappe	Une zone de pollution (éventuelle).
Déversement	Un ou plusieurs déversements originaires de la même source.
ID de la nappe	Une référence unique pour chaque nappe. La référence consistera en une lettre (ou en plusieurs lettres) identifiant la Partie contractante (B, DK, F, G, NL, N, S, UK), et un numéro consécutif commençant par 1 au début de chaque année civile – p.ex. NL-07.
Remarques	On utilisera cette colonne pour donner des renseignements sur les situations particulières.

La nuit (en obscurité), le type de pollution ne peut, actuellement, être établi de façon positive. Toutefois, une détection peut être classée dans les nappes d'hydrocarbures si, de l'avis de l'observateur/opérateur formé, la « forme » et la « dimension » de l'objet détecté sont conformes à celles que l'on associe généralement avec une nappe d'hydrocarbures. Néanmoins, des précautions s'imposent avant de tirer une telle conclusion.

Points supplémentaires concernant la surveillance par satellite

Détections par satellite	Le nombre de rapports (premières alertes) dans la ZEE de la Partie contractante, obtenues par satellite, y compris celles obtenues par le biais d'autres pays (auquel cas le pays source doit être indiqué).
Détections vérifiées / confirmées comme étant des déversements d'hydrocarbures	Nombre de détections satellitaires totales (premières alertes) ayant été vérifiées et/ou déterminées visuellement ou grâce à des instruments comme étant des nappes d'hydrocarbures, et qui sont confirmées par un opérateur formé à cet effet comme étant des pollutions.

Renseignements complémentaires sur les vols du Tour d'horizon

Rapport sur les vols de Tour d'Horizon effectués en 2007

Introduction

En 2007, les vols du Tour d'Horizon (TdH) se sont déroulés comme suit:

- mai: Danemark
- juin: Royaume-Uni
- juillet: Allemagne
- août: Pays-Bas

Les vols se sont déroulés sur 11 jours entre le 21 mai et le 12 septembre 2007, et plus exactement:

- le 21 mai;
- les 5, 6 et 7 juin;
- les 28, 29, 30 et 31 août;
- les 10, 11 et 12 septembre.

Les données recueillies ont été envoyées à la Belgique pour en faire un rapport.

Détections

- Vingt-quatre détections ont été obtenues: 14 dans la zone britannique (UK), 5 dans la zone norvégienne, 1 dans la zone UK/NO, 2 dans la zone néerlandaise, 1 dans la zone danoise et 1 dans la zone allemande.
- Dix-neuf détections ont été identifiées comme étant des hydrocarbures, 5 détections n'ont pu être qualifiées (aucune raison n'a été donnée).
- Quinze détections ont été liées aux installations offshore (12 dans la zone britannique et 3 dans la zone norvégienne). L'origine de la pollution pour les quatre autres détections d'hydrocarbures n'a pas pu être établie.
- Vues les estimations de volume *minimum*:
 - 1 détection mesurait plus de 100 m³ (102 m³ exactement, dans la zone néerlandaise);
 - 5 détections mesuraient entre 1 et 10 m³ (2.70, 1.14, 7.64, 2.27 et 1.65 m³ respectivement);
 - 1 détection mesurait entre 0.5 et 1 m³;
 - 2 détections mesuraient entre 0,1 et 0,5 m³;
 - 10 détections mesuraient moins de 0,1 m³.
- Vues les estimations de volume *maximum*:
 - 1 détection mesurait plus de 100 m³ (516 m³ exactement, dans la zone néerlandaise);
 - 5 détections mesuraient entre 10 et 100 m³ (26.56, 11.40, 75.78, 22.76 et 16.53 m³ respectivement);
 - 3 détections mesuraient entre 1 et 10 m³ (7.8, 3.48 et 3.12 m³ respectivement);
 - 3 détections mesuraient entre 0.1 et 0.5 m³;
 - 7 détections mesuraient moins de 0.1 m³.
- Tous les pays ont signalé qu'aucune détection satellitaire 'Première alerte' n'avait été obtenue lors de toutes les détections aériennes TdH.

Notification des détections

Seule l'Allemagne a indiqué quelles procédures de notification elle a utilisé pour informer l'état côtier où le déversement d'hydrocarbures s'est produit. L'équipage allemande n'a émis qu'un contact radio en vol aux Pays-Bas lors de la pollution de 102-516 m³ qu'on avait jugée capable de combattre. Le deuxième exemple significatif de pollution, avec un volume estimé à 0.74 – 7.8 n'a pas été signalé en vol; pour ceci et tout autre incident mineur de pollution, une télécopie a été envoyée au point focal national de l'état côtier après le vol.

Les Pays-Bas et le Danemark ont informé la Belgique qu'aucun renseignement n'est conservé automatiquement de la procédure de notification des détections TdH – bien que la notification des détections devrait être une procédure standard pour les équipages des aéronefs.

Pour les contacts par radio avec les points focaux nationaux ou avec les stations côtières, le Danemark informe qu'il a été confronté à plusieurs problèmes avec les points de cheminement TdH et avec les fréquences radio. Par conséquent, ils ont fait plusieurs suggestions de mise à jour, tel que:

- Proposition de localiser les points de cheminement TdH au même emplacement que ceux du contrôle aérien;
- Problèmes pour contacter le (bon) point focal national ou la station côtière:
 - difficultés d'opération du point de cheminement/signes d'appel côte station;
 - difficulté de définition des zones de responsabilité des stations côtières du Royaume-Uni/de la Norvège → suggestion de produire une carte montrant les zones de responsabilité;
 - contact par l'intermédiaire de fréquences 'aéroportées' telles qu'à l'annexe C du Guide pratique de la surveillance aérienne qui n'a jamais été fait (doit être vérifié et mis à jour).

Etude des détections

Le Royaume-Uni et les Pays-Bas ont reçu les évaluations et les commentaires des inspecteurs gouvernementaux au sujet des observations qu'ils ont faites dans leurs eaux. En ce qui concerne les observations de déversements d'hydrocarbures, la plupart ont été considéré comme déchets d'hydrocarbures dans l'eau de production dans les limites juridiques autorisées. Quant à l'important déversement observé par un aéronef allemand dans les eaux néerlandaises (évalué à > 100 m³), les autorités néerlandaises ont signalé qu'un vol supplémentaire avait été organisé mais que rien n'avait été trouvé sur place. Pour les déversements observés dans les eaux norvégiennes, la Norvège n'a trouvé aucun rapport de notification. Pour le déversement dans les eaux danoises, une enquête de détection a montré que la plate-forme danoise avait des problèmes de séparation qui ont été réglés après l'enquête.

Recommandations

- Les procédures de notification en ce qui concerne la notification TdH, telles que mentionnées dans le Guide pratique de la surveillance aérienne devraient être suivies exactement afin d'assurer que toutes les détections soient suivies rapidement et que les actions nécessaires soient prises par les autorités nationales contre le pollueur ou la pollution.
- Egalement, on devra prendre note des contacts afin de permettre de pouvoir dresser la liste des enquêtes des autorités côtières d'état ultérieurement (dans le cadre de la notification annuelle TdH).
- Les suggestions faites par le Danemark au sujet des points de cheminement et des contacts radio devraient être étudiées lors de prochaines mises à jour du Guide pratique de la surveillance aérienne.

RESULTATS DU TOUR D'HORIZON 2007

1. DANEMARK – 21 MAI 2007

No	Date (jjmm)	Heure (UTC)	Position (N - E/O)	Zone	Zone couverte (km ²)	Quantité minimum	Quantité maximum	Identité du pollueur
1	2105	8.43	53°43.19'N 004°52.73'E	NL	1.93	-	-	(Non)
2	2105	15.39	61°15.22'N 001°54.07'E	NO	1.08	0.06	0.58	(Non)

- 1 détection d'hydrocarbure; 1 type inconnu.
- Aucune première alerte par détection satellitaire.
- Aucun renseignement n'a été conservé au sujet de la notification au NL ou à la NO (bien que ce soit une procédure standard).

2. ROYAUME-UNI – 5-7JUIN 2007

Aucune pollution observée/détectée.

3. ALLEMAGNE – 10 -12 JUILLET 2007

No	Date (jjmm)	Heure (UTC)	Position (N - E/O)	Zone	Zone couverte (km ²)	Quantité minimum	Quantité maximum	Identité du pollueur
1	1007	08.44	52°48.2'N 004°11.8'E	NL	35.20	102	516	(No)
2	1107	13.45	61°16.3'N 000°55.6'E	UK	1.23	-	-	(No)
3	1107	14.45	60°33.0'N 003°00.3'E	NO	1.29	-	-	(No)
4	1207	10.00	58°41.3'N 001°15.8'E	UK/NO	3.20	-	-	(No)
5	1207	13.48	55°45.5'N 004°09.2'E	GE	0.53	-	-	(No)
6	1207	13.55	55°35.3'N 004°44.7'E	DK	1.25	0.74	7.8	(No)

- 2 détections d'hydrocarbures; 4 détections type inconnu.
- Rapport aux autorités côtières concernées: Oui, aux points focaux: pour la première détection (importante) : vol immédiat par radio avec NL (à cause d'un déversement que l'on pouvait combattre), et après le vol par télécopieur; pour les autres détections (dans les eaux UK, NO, GE et DK) seulement après le vol par télécopieur.
- Aucune première alerte par détection satellitaire.

4. PAYS-BAS – 28-31 AOUT 2007

No	Date (jjmm)	Heure (UTC)	Position (N - E/O)	Zone	Zone couverte (km ²)	Quantité minimum	Quantité maximum	Identité du pollueur
1	2808	11.20	56°23.7'N 002°03.9'E	UK		< 0.01	0.01	Auk Alpha
2	2808	11.48	57°27.0'N 001°23.2'E	UK		2.70	26.56	Montrose A
3	2808	12.03	57°43.0'N 000°54.4'E	UK		0.49	3.48	Forties field A,B,C, D
4	2908	9.09	58°27.1'N 000°15.8'E	UK		1.14	11.40	Claymore
5	2908	9.26	58°21.3'N 000°51.4'E	UK		0.01	0.07	Global Producer III
6	2908	9.48	58°28.1'N 001°16.2'E	UK		0.03	0.25	Tiffany
7	2908	9.57	58°41.2'N 001°16.6'E	UK		7.64	75.78	Brae A
8	2908	10.17	59°32.6'N 001°31.9'E	UK		< 0.01	0.02	Beryl A
9	2908	10.21	59°35.0'N 001°31.0'E	UK		< 0.01	0.02	(No)
10	2908	10.22	59°36.6'N 001°30.8'E	UK		0.01	0.04	Beryl B
11	3108	8.28	60°32.5'N 003°03.7'E	NO		< 0.01	0.11	Brage
12	3108	8.49	60°48.3'N 001°27.5'E	UK		<0.01	0.03	Ninian Southern
13	3108	9.22	61°16.0N 001°37.0'E	UK		0.30	3.12	Dunlin A
14	3108	9.20	61°24.0N 001°44.0'E	UK		2.27	22.76	Murchison
15	3108	9.32	61°17.8N 001°54.4'E	NO		< 0.01	0.03	Statfjord C
16	3108	9.32	61°15.1N 001°52.8'E	NO		1.65	16.53	Statfjord A

- 16 détections d'hydrocarbures.
- Aucune première alerte par détection satellitaire.
- Les Pays-Bas ne conservent aucun détail des procédures employées de notification de vol (pendant ou après) aux autorités côtières d'état concernées.

TOUR DE HORIZON 2007 – RESUME DES ENQUETES FAITES SUR LES DETECTIONS

Note: Les vols du TdH du Danemark et de l'Allemagne: aucunes pollueurs identifiés; Les vols du TdH du Royaume-Uni: aucune détections.

JUILLET – ALLEMAGNE

Date	Heure	Position	Quantité notifiée (m ³)	Evaluation par les inspecteurs de l'état
1007	08.44	52°48.2'N 004°11.8'E	102 - 516	NL – Vol de suivi 6 heures après le rapport initial – rien n'a été trouvé sur place.
1207	13.55	55°35.3'N 004°44.7'E	0.74 – 7.8	DK – L'enquête nationale de détection montre que la plate-forme danoise avait des problèmes de séparation (39 ppm). Problème résolu peu après l'enquête.

AOUT – PAYS-BAS

Date	Heure	Position	Quantité notifiée (m ³)	Evaluation par les inspecteurs de l'état
2808	11.20	Auk Alpha	< 0.01 – 0.01	RU – Rapport de notification de rejet autorisé soumis par l'opérateur au gouvernement britannique – Panne des systèmes de traitement des eaux de production.
2808	11.48	Montrose A	2.70 – 26.56	RU – Le gouvernement britannique a contacté l'opérateur qui a effectué une enquête. Les rejets d'hydrocarbures trouvés dans l'eau de production restent dans les limites autorisées par la loi. Le reflet semble être plus étendu que d'habitude à cause de conditions météorologiques très calmes.
2808	12.03	Forties field A,B,C, D	0.49 – 3.48	RU – Le gouvernement britannique a contacté l'opérateur qui a effectué une enquête. Les rejets d'hydrocarbures trouvés dans l'eau de production restent dans les limites autorisées par la loi. Le reflet semble être plus étendu que d'habitude à cause de conditions météorologiques très calmes.
2908	9.09	Claymore	1.14 – 11.40	RU – Le gouvernement britannique a contacté l'opérateur qui a effectué une enquête. Les rejets d'hydrocarbures trouvés dans l'eau de production restent dans les limites autorisées par la loi. Le reflet semble être plus étendu que d'habitude à cause de conditions météorologiques très calmes.
2908	9.26	Global Producer III	0.01 – 0.07	RU – Le reflet semble être plus étendu que d'habitude à cause de conditions météorologiques très calmes.
2908	9.48	Tiffany	0.03 – 0.25	RU – Le reflet semble être plus étendu que d'habitude à cause de conditions météorologiques très calmes.
2908	9.57	Brae A	7.64 – 75.78	RU – Rapport de notification de rejets autorisés soumis par l'opérateur au gouvernement britannique – Panne des systèmes de traitement des eaux de production.

2908	10.17	Beryl A	< 0.01 – 0.02	<i>RU - Il semble que le reflet provenant des rejets autorisés d'hydrocarbures dans l'eau de production soit plus important que normalement, à cause de conditions météorologiques très calmes.</i>
2908	10.22	Beryl B	< 0.01 – 0.04	<i>RU - Il semble que le reflet provenant des rejets autorisés d'hydrocarbures dans l'eau de production soit plus important que normalement, à cause de conditions météorologiques très calmes.</i>
3108	8.28	Brage	0.01 – 0.11	<i>NO – Aucun détails de notification disponible, mais l'eau de production est probablement dans les limites légales.</i>
3108	8.49	Ninian Southern	< 0.01 – 0.03	<i>RU – Rapport de notification de déversement d'hydrocarbures de 0,015 tonnes soumis par l'opérateur au gouvernement britannique.</i>
3108	9.22	Dunlin A	0.30 – 3.12	<i>RU –Hydrocarbures dans l'eau de production rejetée pour l'installation, dans les limites légales autorisées les 30 et 31 août. Il semble que le reflet soit plus important que normalement à cause de conditions météorologiques très calmes.</i>
3108	9.20	Murchison	2.27 – 22.76	<i>RU –Hydrocarbures dans l'eau de production rejetée pour l'installation, dans les limites légales autorisées les 30 et 31 août. Il semble que le reflet soit plus important que normalement à cause de conditions météorologiques très calmes.</i>
3108	9.32	Statfjord C	< 0.01 – 0.03	<i>NO – Aucun détail de notification disponible</i>
3108	9.32	Statfjord A	1.65 – 16.53	<i>NO – Aucun détail de notification disponible</i>

Résumé des renseignements communiqués par les Parties contractantes sur les ZEE, les grandes routes de navigation, les installations pétrolières et gazières, les programmes de surveillance par satellite et les objectifs des vols

Superficie des Zones économiques exclusives des Parties contractantes (ZEE)

Belgique	3 500 km ²
Danemark	105 000 km ²
France	265 000 km ²
Allemagne	Environ 34 100 km ²
Pays-Bas	46 462 km ²
Norvège	Environ 2 000 000 km ²
Suède	Environ 70 000 km ²
Royaume-Uni	Le Royaume-Uni n'a pas déclaré de ZEE. La Zone britannique de contrôle de la pollution s'étend sur plus de 300 000 km ² .

Grandes routes de navigation dans les ZEE des Parties contractantes

Belgique	Régime de ségrégation du trafic à Hinder Nord et à Hinder ouest
Danemark	Route T (TANGO) , allant de la Skaw jusque dans la Baltique, en passant par la Great Belt. En 2003, au total, 23 240 navires ont franchi le pont de la Great Belt. Le Sound , qui va du Kattegat jusque dans la Baltique, en passant au large de Copenhague. En 2003, au total, 37 161 navires sont passés au large d'Elseneur.
France	Grande route de navigation entre l'Espagne et le nord de l'Europe . Pas de Calais/Manche (voir plus de détails à Royaume-Uni).
Allemagne	L'approche ouest du German Bight et les régimes de ségrégation du trafic de Terschelling/German Bight .
Pays-Bas	Voir Figure 3
Norvège	Le long de la côte nord de la Norvège en descendant le long de la côte ouest. Hormis le cabotage normal, le trafic du pétrole et des produits pétroliers en provenance du nord-ouest de la Russie est en augmentation. Côté ouest de la Norvège Hormis le cabotage normal, on y transporte de grandes quantités de pétrole brut entre les installations offshore et les raffineries implantées dans la région de Bergen. De grandes quantités de produits pétroliers sont par ailleurs expédiées vers le continent européen. Le long de la partie sud de la Norvège se trouvent de grandes routes de navigation qui partent de la mer Baltique. Des transports importants ont par ailleurs lieu à destination et en provenance des raffineries et des industries implantées dans le fjord d'Oslo. Voir Figure 4
Suède	Le transport d'hydrocarbures et de produits dérivés en provenance du Golfe de Finlande a augmenté le long des côtes suédoises du sud et de l'est.
Royaume-Uni	Le littoral du Royaume-Uni avec ses 18 000 kilomètres est l'un des plus longs d'Europe, et l'économie du Royaume-Uni dépend du transport maritime pour 95 pour cent de son commerce visible. Il y a plusieurs ports commerciaux importants : London, Milford Haven, Teesport, Grimsby / Immingham, Southampton, Forth, Liverpool, Manchester et Medway. Les ports principaux qui servent de terminal pétrolier sont les suivants : Teesport, Sullom Voe, Flotta et Hound Point. Un gros volume de transport maritime passe par les eaux britanniques en route vers ou en

	provenance des grands ports du continent européen. Il existe plusieurs détroits, par exemple le Pentland Firth, le Little Minch, le Canal Nord et le détroit du Pas-de-Calais. Le détroit du Pas-de-Calais relie la Manche à la mer du Nord et c'est le détroit le plus fréquenté par le trafic maritime international, puisque quelque 350 navires le traversent chaque jour. A cause du nombre important de navires qui circulent, ainsi que du mauvais temps et des forts courants dues aux marées, il y a grand risque de collision.
--	--

Nombre de plates-formes pétrolières et gazières dans les ZEE des Parties contractantes

Belgique	Aucune
Danemark	9 plates-formes pétrolières fixes 17 champs pétrolifères en exploitation 29 sites en production (installations)
France	
Allemagne	1 plate-forme pétrolière (Mittelplate) et 3 plates-formes gazières
Pays-Bas	78 installations gazières offshore 7 installations pétrolières offshore
Norvège	53 champs pétrolifères/gaziers sont exploités dans la ZEE norvégienne. Dans nombre de ces champs de pétrole/gaz se trouvent plusieurs plates-formes, satellites et satellites sous-marins. 10 champs approuvés PDO. Il s'agit de champs pour lesquels les autorités ont approuvé un plan de développement et d'opération (PDO) ou pour lesquels ils ont accordé une dérogation.
Suède	Aucune
Royaume-Uni	255 champs de production de pétrole et de gaz. Dans nombre de ces champs de pétrole/gaz se trouvent plusieurs plates-formes, satellites et satellites sous-marins.

Pour tous renseignements complémentaires, voir la base de données OSPAR des installations offshore, sur le site web d'OSPAR : "Inventory of Oil and Gas Offshore Installations in the OSPAR Maritime Area", Publication No. 334 (2007). (http://www.ospar.org/v_publications/welcome.asp et rechercher la publication no. 334)

Existence de programmes de surveillance par satellite

Danemark	La planification de la surveillance aérienne tient compte des dates de passage des satellites de surveillance (100 images environ par an), et est faite en étroite collaboration entre le QG de l'Amirauté de la flotte danoise et le Commandement tactique aérien
AESM	Le service CleanSeaNet de l'AESM a été inauguré en avril 2007. Le CSN met à disposition un service de détection de pollution presque instantané grâce à l'utilisation d'imagerie par satellite radar que les satellites de Radarsat et Envisat SAR produisent. Les autorités de l'état côtier ont accès aux scènes satellitaires ainsi qu'à l'analyse des résultats dans les 30mn après leur acquisition par satellite. Pendant l'année 2007, l'AESM a commandé 275 scènes satellitaires afin de pouvoir contrôler la zone de la mer du Nord. Ce service est gratuit pour tous les états côtiers et il couvre toutes les zones des mers européennes.
Norvège	L'Administration du littoral norvégien apporte son appui à un programme national de surveillance par satellite, intitulé SATHAV. Le but de ce programme est de coordonner l'exploitation des données satellitaires entre les utilisateurs de l'Etat, tels que l'armée, les diverses autorités de lutte contre la pollution, les instituts de météorologie, les instituts de recherche, les universités, etc. L'Agence spatiale norvégienne, qui est chargée de ce programme, a conclu un accord sur le long terme avec Canadian Radarsat en vue d'une exploitation sans limite des images de la ZEE norvégienne obtenues par Radarsat 2. En attendant le lancement de Radarsat 2, on exploite les images d'ENVISAT et de Radarsat 1 dans le cadre du programme SATHAV. En 2007, 1021 images satellitaires sous contrat national + environ 90 images satellitaires

	<p>du service CleanSeaNet de l'AESM.</p> <p>La Norvège reçoit uniquement des observations satellitaires de Haute Confiance.</p>
--	---

Bref exposé des objectifs des vols

Belgique	<p>Les missions devant être accomplies pendant les vols sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Surveillance de la pollution – détecter la pollution délibérée par les navires grâce à des moyens visuels et des moyens de télédétection; • Surveillance des pollutions accidentelles – détecter et évaluer les pollutions accidentelles par les hydrocarbures, dues aux navires (en 2003, incidents du Tricolor et du Vicky); • Contrôle des pêcheries, avec le soutien du service spécialisé correspondant; • Contrôle du trafic, avec le soutien de la Police nationale; • Recherche et observations scientifiques.
Danemark	<p>Les objectifs sont les suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Démonstration de force • Enquêtes sur les épandages éventuels d'hydrocarbures • Enquêtes sur les pollueurs éventuels • Recueil des preuves
France	<p>Les vols sont réalisés par deux types d'aéronefs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des aéronefs de télédétection spécialisés dans le contrôle des pollutions; • Des aéronefs de surveillance générale se consacrant à des missions polyvalentes, y compris la surveillance des pollutions.
Allemagne	<p>Des vols de surveillance aérienne sont entrepris pour surveiller les pollutions, et, dans le cas des pollutions qui peuvent être combattues en mer, afin d'optimiser les interventions des navires pendant l'opération de récupération en mer.</p>
Pays-Bas	<p>Les objectifs des vols sont de faire appliquer la loi, de prévenir la pollution, de surveiller la navigation, d'avoir une vue aérienne en cas de catastrophe ainsi que dans les opérations de recherche et de sauvetage.</p>
Norvège	<p>La surveillance exercée par les avions de l'Administration du littoral norvégien cible pour l'essentiel les activités qui se déroulent à proximité des côtes. Les principaux objectifs de la surveillance sont de détecter les pollutions aiguës et les pollutions illégales commises par les navires, ainsi que de surveiller l'industrie côtière et d'autres activités sur le littoral et à proximité des côtes. Les installations offshore sont également contrôlées, quoique moins fréquemment que par le passé. Ceci est dû au fait que le système de réglementation de l'offshore exige que l'industrie de l'offshore ait son propre système de surveillance des rejets d'eau de production et des pollutions aiguës. La Loi sur la pollution par l'industrie de l'offshore est mise en œuvre par les Autorités norvégiennes de lutte contre la pollution (excepté dans le cas des pollutions aiguës). C'est l'Administration du littoral norvégien qui est chargée de faire appliquer la Loi sur les pollutions aiguës.</p> <p>Buts de la surveillance exercée par avion:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La surveillance exercée par des avions doit satisfaire en permanence aux besoins de l'Administration en matière de détection, de classification, de documentation et d'évaluation sur les lieux, de telle sorte que les mesures adéquates de lutte contre toute pollution puissent être mises en place. 2. La surveillance exercée par les avions doit avoir pour effet d'empêcher les comportements illégaux. 3. A tout moment, la surveillance exercée par les avions doit viser les activités à haut risque.
Suède	<p>Pollution, pêche, routes suivies par les navires, frontière, contrôles douaniers et recherche et sauvetage.</p>

Royaume-Uni	<p>L'Agence maritime et des gardes-côtes (Maritime and Coastguard Agency (MCA)) est chargée de minimiser le risque de pollution du milieu marin par les navires, et, lorsqu'une pollution se produit, de minimiser son impact sur les eaux, le littoral et les intérêts économiques du Royaume-Uni.</p> <p>Le programme des vols de surveillance aérienne de la MCA varie de mois en mois pour éviter qu'il ne devienne prévisible, de telle sorte que l'effet dissuasif puisse être maintenu. La surveillance aérienne est en général ciblée sur les zones présentant le plus gros risque, telles que les grandes routes de navigation ainsi qu'autour des installations offshore.</p>
-------------	---