

Royaume des Pays-Bas – Organisation nationale

Informations sur les Stratégies, la Législation, l'Organisation, les Navires, les Avions et l'Équipement à l'Échelle Nationale

15.1 Introduction

Les Pays-Bas sont un État côtier et Rotterdam, le plus grand port du monde, se trouve à l'intérieur de ses frontières. Parmi les autres ports des Pays-Bas figurent Vlissingen, au sud, et Amsterdam et Delfzijl, tout au nord. La Zone économique exclusive des Pays-Bas couvre environ 65 000 km², et contient des plates-formes utilisées pour la production de gaz et de pétrole. Elle contient aussi trois zones principales de séparation du trafic maritime. On enregistre 245 000 mouvements de navires en circulation par an. En été, de nombreux plaisanciers sont présents dans une zone côtière à forte densité de population. Le Waddenzee, au nord, est une zone sensible, que l'on considère comme une « zone de naissance » pour la faune.

15.2 Analyse du Risque

Compte tenu de la densité du trafic dans les trois dispositifs de séparation du trafic maritime, et aussi compte tenu des autres activités dans la ZEE des Pays-Bas, pour décider du niveau de préparation, on s'est basé sur une analyse du risque conduite en 2005. Bien que la zone soit relativement peu étendue, trois principales zones ont été définies, à savoir : la mer du Nord (voies aboutissant à Rotterdam), le Waddenzee, et l'estuaire de la Scheldt. Ces zones correspondent à des zones sensibles particulières. Le niveau de préparation fixé pour la mer du Nord correspond à une capacité de récupération de 15 000 tonnes, car c'est le volume du déversement qui résulterait d'une collision entre un navire-citerne et un autre navire.

15.3 Législation Nationale

Les Pays-Bas sont signataires de nombreuses conventions internationales comme UNCLOS, le Protocole sur les substances dangereuses et nocives, et MARPOL. Des réglementations internationales ont été mises en œuvre dans le droit national. En ce qui concerne les incidents maritimes, la réglementation la plus importante est la Loi de BON, c'est-à-dire la Loi sur les interventions suite aux accidents en mer du Nord. Les pouvoirs conférés aux autorités dans cette loi sont assez considérables, et comprennent l'habilitation à prendre la commande d'un navire. En plus de cette loi, les Pays-Bas utilisent la Loi sur les épaves, quand les navires coulent ou perdent leur cargaison à l'intérieur de la zone de 12 milles.

15.4 Description Générale de l'Organisation Nationale

Le ministre des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des eaux est le ministre qui assure la coordination des activités en mer du Nord. Ce ministre est également responsable de la politique en cas d'accidents maritimes. Toutefois, c'est le Directeur du Service des garde-côtes des Pays-Bas qui est chargé d'assurer la coordination des opérations d'intervention. Le Centre des garde-côtes est donc le Point de contact national, y compris pour tous les contacts internationaux. L'Agence de la mer du Nord, qui fait partie de la DG pour la Gestion des eaux, prendra les mesures d'intervention proprement dites. En cas d'incident, une Équipe opérationnelle peut être réunie au Centre. Les questions administratives sont traitées par une Équipe d'administration régionale, qui se réunit à La Haye. Les services compétents sont représentés dans cette Équipe. En remontant la hiérarchie, on aboutit à une équipe ministérielle qui est présidée par le Premier Ministre.

15.5 Stratégie d'Intervention

Aux termes de la Loi de BON, le Plan d'intervention en cas de catastrophe en mer du Nord (Rampenplan voor de Noordzee), qui est régulièrement passé en revue, décrit l'organisation, la législation (inter)nationale et la communication. En ce qui concerne l'organisation des interventions, l'Agence de la mer du Nord possède son propre Plan d'intervention en cas d'incident. Trois plans pourraient être considérés conjointement comme le Plan d'intervention des Pays-Bas, à savoir : le Plan d'intervention en cas de catastrophe en mer du Nord, le Plan des capacités nationales, et le Plan d'intervention en cas d'incident.

La principale stratégie d'intervention consiste à garantir la sécurité des populations humaines (SAR) sur les navires en détresse, sur les installations offshore et à terre. En ce qui concerne la préservation du milieu marin, les premières mesures visent à empêcher les hydrocarbures ou autres substances de s'échapper du navire avarié. Cette tâche est entreprise par les propriétaires ou par une société de sauvetage sous contrat. Les hydrocarbures déversés seront confinés et récupérés par des moyens mécaniques (barrages flottants et écrémeurs). Les Pays-Bas ont mis au point et amélioré le dispositif connu sous le nom de « bras de balayage ». L'application de dispersants est autorisée, mais dans des conditions strictement définies. Ces conditions sont liées à l'état de la mer, au type et à la quantité des hydrocarbures, à la saison et à la profondeur de l'eau. La pollution côtière est traitée par récupération et combustion de mélanges de sable et d'hydrocarbures.

15.6 Moyens de Lutte contre les Déversements d'Hydrocarbures et de Substances Nocives

Le Service des garde-côtes des Pays-Bas utilise actuellement un avion équipé d'un dispositif de détection à distance pour la surveillance de routine de la ZEE. À la fin de 2007, il disposera de deux avions. Environ 1 700 heures de patrouille par an sont prévues, et ce nombre atteindra approximativement 2 000 au cours du troisième trimestre de 2007. Ces vols ont pour objectifs essentiels de détecter et d'observer précocement la pollution contre laquelle il est possible de lutter, et d'identifier la source de la pollution. Les opérateurs sont des policiers spécialement qualifiés, qui peuvent présenter des déclarations officielles sur leurs observations, en vue de la communication de celles-ci au ministère public.

Pour la récupération mécanique des hydrocarbures, les Pays-Bas possèdent un navire d'intervention de première ligne de type navire-citerne, l'ARCA. Ce navire est équipé en permanence de deux bras de balayage de 15 mètres, et comporte aussi des barrages flottants et d'autres écrémeurs. En plus de l'ARCA, plusieurs dragues de succion autoportées sont disponibles aux termes de contrats de réserve. Un ou deux bras de balayage sont installés en permanence sur la plupart de ces navires. Des formations destinées aux opérateurs sont organisées tous les ans. Les barrages flottants et les écrémeurs sont entreposés et entretenus à Rotterdam, où ils font partie du stock principal d'équipement. Dans le Waddenzee au Nord et dans l'estuaire de la Scheldt, des équipements et des navires sont disponibles en permanence pour nettoyer des nappes d'hydrocarbures éventuelles.

Quand un incident impliquant des substances dangereuses et nocives se produit à bord d'un navire, la première étape essentielle de l'intervention consiste à obtenir des informations sur les propriétés chimiques de la substance, et donc sur le comportement de la substance en question après son déversement. Tant que les substances dangereuses et nocives restent à bord du navire, il incombe au propriétaire et à l'équipage du navire de réagir à l'incident, avec, dans la plupart des cas, l'assistance de l'équipage spécialisé d'une société de sauvetage. Les autorités exigent d'être tenues informées. Si des substances dangereuses et nocives sont déversées en mer, on utilise des modèles pour prévoir les conséquences du comportement, par exemple des panaches de gaz ou des substances dissoutes dans la colonne d'eau. Les marchandises emballées, par exemple les récipients perdus en mer, doivent être détectés au moyen d'un sonar à balayage latéral et identifiées, et sorties de l'eau si possible.

L'intervention en cas de pollution côtière est aussi la responsabilité de la DG pour la Gestion des eaux. Les hydrocarbures ou autres substances qui s'échoueront seront récupérés et traités. Des entrepreneurs fourniront l'équipement et le personnel pour lutter contre la pollution.

15.7 Coopération Internationale

Comme les Pays-Bas sont une Partie contractante à l'Accord de Bonn et un État membre de l'Union européenne, le pays maintient une coopération étroite avec les États voisins et s'est joint à des plans opérationnels bilatéraux ou multilatéraux. Des navires, un avion, des équipements et un personnel de récupération sont tous disponibles pour prêter assistance aux Parties contractantes à l'Accord de Bonn et aux États membres de l'UE. Tous les équipements et tous les navires peuvent être mis à la disposition d'une autre Partie contractante par signature d'un contrat normalisé.