

## Prévention des accidents des convois remorqués en mer par l'état du pavillon, l'état du port et l'état côtier : état des lieux et propositions

### **Exposé de la problématique**

Les convois remorqués en mer sont nombreux, que ce soit pour déplacer des barges de travaux portuaires, transporter des colis lourds ou remorquer des navires en avarie ou vers un chantier de démantèlement. Les incidents ou accidents de ces convois même s'ils ne sont pas fréquents peuvent avoir des conséquences significatives, notamment sur le milieu marin. À titre d'exemple récent, un incident de remorquage s'est produit début août et a amené une barge à se retrouver à la dérive dans le DST du Pas-de-Calais. Les médias ont également parlé dernièrement du remorquage à risque de la centrale nucléaire russe flottante qui s'est déroulé pendant trois semaines dans l'océan Arctique.

Des dispositifs réglementaires de prévention existent mais leur applicabilité par les différentes autorités maritimes s'avère parfois complexe au vu du statut juridique des éléments constituant le convoi.

Le recensement des différents outils nationaux et internationaux et les problématiques associées, accompagnées de pistes d'améliorations permettraient de constituer une base d'information et de réflexion pour les organismes confrontés occasionnellement à ces sujets (CSN et CROSS notamment).

### **Résumé**

Le remorquage est un moyen efficace de déplacer des cargaisons difficiles ou surdimensionnées. Pourtant, il s'agit d'une procédure compliquée qui nécessite une attention particulière, notamment aux pressions exercées sur le remorqueur, l'objet remorqué et le câble de remorquage.

Des incidents ou accidents de convois remorqués en mer se produisent de temps à autre. Ceux-ci sont principalement causés par la rupture de la ligne de remorquage, suivie d'une impossibilité de rétablir celle-ci. L'objet remorqué se retrouve dans ce cas à la dérive avec un risque d'échouement, de collision ou de naufrage. Ces événements peuvent conduire à des pollutions du littoral ou du milieu marin.

En dehors des cas des remorqueurs sous normes, les causes sont principalement opérationnelles et liées au mauvais dimensionnement de la remorque ou à une mauvaise planification du voyage envisagé. Elles sont donc souvent associées à un manque de compétence de l'équipage ou de la compagnie par rapport à la complexité de l'opération, combinée à une évaluation des risques insuffisante dans un contexte de pression commerciale.

**Mots clefs** : Remorquage – Prévention – Etat du pavillon – Etat du port – Etat cotier



Le cadre juridique associé à cet ensemble est plus ou moins bien défini, notamment sur le plan international. Il reste également soumis à interprétation dans son application. Les outils obligatoires au niveau international sont en effet peu nombreux et surtout ciblent mal les causes principales évoquées ci-dessus.

Si pour les navires battants pavillon français les outils réglementaires semblent suffisants, une évolution de la réglementation internationale ou européenne, ou au minimum une interprétation harmonisée devraient être envisagées pour renforcer les outils réglementaires disponibles pour l'état du port et l'état côtier en vue de prévenir les accidents de convois remorqués.

Pour l'état du port, ces instructions pourraient également être définies au niveau du mémorandum d'entente de Paris ou de l'agence européenne pour la sécurité maritime.

Pour l'état côtier, des procédures visant à mieux identifier le niveau de risque d'un convoi permettrait d'améliorer le ciblage, par les organismes spécialisés dans le suivi du trafic maritime, de ceux nécessitant une surveillance renforcée.

### **Abstract**

*Prevention of accidents of towed convoys at sea by flag state, port state and coastal state: state of play and proposals.*

Towage is a efficient way of moving awkward or oversized cargoes. Towing is a complicated procedure which requires particular focus on the stresses exerted on the tug, towed object and the tow cable.

The towing incidents are mainly caused by the loss of towage connection, due to a lack of experience, combined with incomplete risk assessments and voyage planning.

The legal framework associated with the concept of towage operation at sea is more or less well defined, especially at the international level. It also remains subject to interpretation in its application. The mandatory tools at the international level are indeed few and don't focus on the main causes mentioned above.

If for french-flagged vessels, the regulatory tools appear to be sufficient, an evolution of international or european regulations or at least a harmonized interpretation should be considered to reinforce the means for the port state and the coastal state to prevent accidents of towage operations

**Mots clefs** : Remorquage – Prévention – Etat du pavillon – Etat du port – Etat cotier