

LA MARÉE NOIRE

QUI SONT LES RESPONSABLES DE LA MARÉE NOIRE CAUSÉE PAR L'ERIKA ?

Le texte auquel il faut se référer, c'est **LE PROTOCOLE DE 1992** modifiant la Convention de 1969.

Ce texte, paru au Journal Officiel du 7 août 1996, a été signé par la France le 8 février 1993 et au cours des années, par la quasi-totalité des Etats de la Communauté Européenne.

En voici les dispositions essentielles :

A - LA RESPONSABILITE DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE

Article 4

§1 - « Le propriétaire du navire ... est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire... »

Article 6

§1 - « Le propriétaire du navire est en droit de limiter sa responsabilité à un montant total calculé par rapport à la ... jauge de son navire... »

(Autant dire à l'âge du capitaine)

- Commentaire -

Pratiquement le montant de l'indemnité qu'il aura à déboursier sera dérisoire par rapport aux dommages causés. Encore faudra t-il trouver ce propriétaire qui se cache derrière de multiples sociétés écrans.

B - LA RESPONSABILITÉ DES PÉTROLIERS

Article 4

§4 - ... « Aucune demande de réparation de dommage par pollution ... ne peut être introduite contre :

« c) TOUT AFFRETEUR... armateur ou armateur-gérant du navire. »

- Commentaire -

C'est ce c) du §4 de l'article 4 du Protocole de 1992 qui est sa disposition majeure puisqu'il est précisé noir sur blanc que **l'affrèteur n'est pas responsable en cas d'accident.**

Nous laissons à nos lecteurs le soin de qualifier les dispositions de ce Protocole de 1992 dont le préambule laisse implicitement entendre qu'il a été adopté sous la pression d'intérêts financiers puissants.

Après le naufrage de l'AMOCO CADIX n'aurait-il pas fallu envisager une responsabilité partagée ou solidaire du propriétaire et de l'affrèteur en cas d'accident ? C'est la décision qu'ont prise les Américains après la catastrophe de l'EXXON VALDES.

C'est pourquoi, au lieu d'aller en Amérique, les navires poubelles naviguent le long des côtes européennes.

Si juridiquement, TOTAL FINA (ou n'importe quelle autre compagnie pétrolière dans un cas similaire) n'est pas responsable de la pollution causée par le naufrage de l'ERIKA, il existe toutefois des lois morales non écrites. C'est pour cette raison que l'opinion publique s'est dressée contre TOTAL FINA, se demandant comment cette société avait pu, en conscience, confier à un vieux navire tel que l'ERIKA un produit particulièrement dangereux.

Ainsi, afin de conserver son image de marque, TOTAL FINA a dû prendre en charge le pompage de l'ÉRIKA et contribuer au nettoyage des côtes polluées.

LA FRANCE PEUT-ELLE DÉCIDER DE RENDRE LES PÉTROLIERS RESPONSABLES DE LA POLLUTION ?

NON, parce que le droit communautaire et international prime le droit national, la France est tenue de respecter le Protocole de 1992.

Les conditions de révision et de modification de ce protocole sont extrêmement complexes et limitées. Actuellement, on ne sent qu'un faible frémissement annonciateur d'une telle volonté des états signataires.

LE C.P.N.S. A T-IL L'INTENTION D'ATTAQUER TOTAL FINA EN JUSTICE ?

Non, car porter plainte actuellement ne sert à rien.

La procédure très embrouillée peut durer des années, dix huit mois minimum. Il faut attendre les résultats de l'enquête pénale et de l'expertise, c'est à dire des causes du sinistre, ainsi que l'estimation des dégâts sur le plan écologique dans notre canton. Lorsque le dossier sera « bouclé », selon l'opportunité, nous aviserons.

LES DEGAZAGES

Dégazer, c'est laver les cuves d'un navire qui a contenu des hydrocarbures. Normalement, les opérations de dégazage doivent se faire dans un port.

Une opération coup de poing a été menée, en février, par la Marine Nationale qui a constaté 35 dégazages illi-cites en 5 jours. Les contrevenants pensaient les faire passer sur le dos de l'ERIKA. Une seule contravention a pu être dressée. Pas vu, pas pris.

Que faire ?

Les pétroliers doivent tenir à jour un « recueil des rejets d'hydrocarbures », mais il n'y a pas de contrôle sérieux.

En France, un projet de loi obligeant l'armateur à justifier qu'il a pris des dispositions pour dégazer dans un port (contrat passé avec un port pour dégazer) a été adopté par la Chambre des députés.

Mais, il faut savoir qu'en haute mer, en dehors des eaux territoriales françaises, c'est à dire au-delà des 200 Milles à partir du rivage, seule s'applique la législation du pays du pavillon. Il y a donc immunité de juridic-tion, aucun état ne peut faire la police et s'opposer aux pavillons de complaisance.

En revanche, les navires battant pavillon français doivent respecter notre législation qui interdit les actes de pol-lution en mer.

LE PLAN POLMAR prévoit :

- a) L'organisation des secours
- b) Des avances de fonds d'indemnisation

LE FIPOL – Fonds International d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les Hydrocarbures.

Le FIPOL a été créé par les compagnies pétrolières qui alimentent le fonds d'indemnisation.

En principe, c'est le FIPOL qui doit payer les dommages causés par la marée noire, mais comme les fonds dont il dispose sont très insuffisants, ce sera l'Etat français qui devra boucher les trous.

Le nettoyage des plages

Dès l'annonce de la mise en place du plan POLMAR sur notre commune, le C.P.N.S. s'est porté volontaire au nettoyage de nos plages en s'inscrivant à la Mairie.

Contrairement à la rumeur et bien malheureusement, notre ville était touchée, la corniche et les plages étaient souillées. Certes dans de moindres proportions qu'en Loire-Atlantique mais suffisamment pour justifier la présence de bénévoles aux postes S9 de la Grande Plage et S9 bis de la plage du Pont du Jaunay.

Durant 5 jours, du 3 au 7 janvier 2000, deux membres du conseil d'administration du C.P.N.S., résidant sur place, ont nettoyé la plage du Pont du Jaunay, plus exactement, ratissé la plage, avec le dos du râteau pour limiter l'apport de sable et ne récupérer que les plaques et boulettes de mazout.

Encadrés par le personnel municipal, ils étaient aidés dans cette tâche par d'autres bénévoles :

- 12 Belges dont 1 vétérinaire attentif au sort des oiseaux
- 2 Allemands en couple et en congés
- 2 Bretons expérimentés et écœurés
- 6 Parisiens essentiellement jeunes.

Les postes S9 et S9 bis ont été fermés aux bénévoles le 8 janvier 2000.

LE LOURD TRIBUT DES OISEAUX

Chaque jour, un agent municipal, spécialement désigné, était chargé de récupérer les oiseaux échoués sur la plage. Il effectuait des navettes sur son engin motorisé, sur lequel était fixée une poubelle, oui, une poubelle !...

Comment pouvait-on faire autrement pour ramasser tous les jours les centaines de cadavres d'oiseaux morts du fait de l'inconséquence des hommes ?

Lorsque enfin, un oiseau était recueilli vivant, il était immédiatement acheminé dans un carton vers le centre de transit médicalisé (le SAMU des oiseaux) géré par l'Association de Défense de l'Environnement en Vendée et la Ligue de Protection des Oiseaux.

Ce sont surtout des oiseaux de haute mer qui ont été touchés, Guillemot de Troïl, Fou de Bassan, Pingouin Torda et Macreuse noire, espèces déjà fortement menacées.

La manifestation à Nantes

Le C.P.N.S. s'est associé à la manifestation qui a eu lieu à NANTES le 5 février 2000.

Voir photographie en fin de bulletin.

Le fioul Erika

Effets sur l'environnement et l'homme

Une longue polémique entre les organismes publics et certains laboratoires d'analyse privés dont l'Analytika s'est engagée au sujet de la composition exacte du fioul de l'Erika. Nous n'entrerons pas dans ce débat. Car dans un cas – fioul lourd N° 2 – comme dans l'autre – résidu de distillation ou de raffinage (Déchet Industriel Spécial, DIS) – ce sont des produits très proches et qui contiennent, comme la plupart des pétroles, des « **Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques, dits HAP** » substances connues pour leur potentialité cancérigène. Huit rapports ont été publiés à la demande du Ministère de l'aménagement du Territoire et de l'environnement par l'Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques (INERIS) dont le rapport de synthèse : « *Évaluation des risques sanitaires et environnementaux résultant du naufrage de l'Érika et des opérations de nettoyage des côtes* ». Rappelons que beaucoup d'autres produits ou techniques engendrent ces mêmes molécules : l'ensemble des charbons et goudrons (asphalte, bitume), les fumaisons, les grillades au feu de bois...

Les effets sur l'environnement. L'environnement côtier a souffert du dépôt des flaques, boulettes, galettes de fioul, mais aussi de certaines mesures de nettoyage : les tamisages et décapages, les piétinements, les passages répétés des engins, les excavations dans le milieu (hauts de plage, cordons dunaires). C'est pourquoi le 15 janvier 2000, la ministre de l'Environnement a chargé la Nantaise Christine Jean de mettre en œuvre l'« **Observatoire de la Marée Noire** » qui siège pour l'instant dans les locaux de la Direction Régionale de l'Environnement (DIREN). Christine Jean, biologiste et spécialiste de l'hydrologie fluviale, est coordinatrice du Comité Loire Vivante.

Les effets sur l'homme. En règle générale, il faut respecter les interdictions affichées. La présence de boulettes de mazout sur le sable engendrera surtout des désagréments : vêtements et peau souillés. Il faut **nettoyer** les traces de mazout sur la peau d'abord en les dissolvant avec des corps gras – huile végétale, beurre, vaseline, etc. – et non **pas avec des solvants** (comme l'alcool à 90°), ce qui a pour effet d'accélérer le passage des composants toxiques dans l'organisme, puis en terminant à l'eau savonneuse. Il faut empêcher les jeunes enfants d'ingérer ces billes de mazout. En ce qui concerne la consommation de poissons, coquillages, mollusques, céphalopodes et crustacés, il faut suivre les instructions des services de la Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales (DDASS), de la Préfecture et des Affaires maritimes.