



UNITED  
NATIONS

EP

UNEP(DEPI)/MED IG.23/14



UNEP



UNITED NATIONS  
ENVIRONMENT PROGRAMME  
MEDITERRANEAN ACTION PLAN

17 octobre 2017  
Original: Anglais

20<sup>ème</sup> réunion ordinaire des Parties contractantes à  
la Convention pour la protection du milieu marin  
et du littoral de la Méditerranée et ses Protocoles

Tirana, Albanie, 17-20 décembre 2017

### **Point 3 de l'ordre du jour : Décisions thématiques**

**Projet de décision 23/11: Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine**

Pour des raisons de coût et de protection de l'environnement, le tirage du présent document a été restreint. Il est aimablement demandé aux délégations d'apporter leur copie de ce document aux réunions et de s'abstenir de demander des copies supplémentaires.

PNUE/PAM  
Athènes, 2017

## Note du Secrétariat

Suite aux recommandations de la réunion des experts nationaux pour la révision de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires, qui a été organisée à Malte les 11 et 12 mars 2015, et de la onzième réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle, tenue à Malte du 15 au 17 Juin 2015, de revoir les principes et lignes directrices en Méditerranéen, compte tenu des derniers développements internationaux et régionaux, la dix-neuvième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et à ses Protocoles (CdP 19), tenue à Athènes en Grèce du 9 au 12 février 2016, a convenu de mettre à jour les « Principes et lignes directrices concernant la coopération et l'assistance mutuelle » en Méditerranée composés des :

- Lignes directrices sur la coopération dans la lutte contre les pollutions marines par hydrocarbures en Méditerranée adoptées par la 5ème réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et à ses Protocoles, tenue à Athènes en Grèce du 7 au 11 septembre 1987 ;
- Principes et lignes directrices concernant la coopération et l'assistance mutuelle adoptés par la Septième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone de 1976 et à ses Protocoles, s'est tenue au Caire en Égypte du 8 au 11 octobre 1991 ; et
- Lignes directrices concernant l'échange d'officiers de liaison entre les Parties contractantes, dans le cas d'opérations de lutte impliquant plusieurs États et Lignes directrices concernant les arrangements qui pourraient être conclus en vue d'assurer, en cas d'accident, la liaison entre les autorités gouvernementales et les autres Parties intéressées adoptées par la 9ème réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone de 1976 et à ses Protocoles, s'est tenue à Barcelone en Espagne du 5 au 8 juin 1995.

Conformément à la Décision IG.22/20 sur le Programme de travail et Budget 2016-2017 et à la Décision IG.22/18 de la CdP 19 sur les « Coopération et partenaires », le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) a initié la révision des principes et lignes directrices sur la coopération et l'assistance mutuelle en Méditerranée et a développé le projet de Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine (ci-après dénommé le « projet de Guide »), comprenant les « Principes et lignes directrices sur la coopération et l'assistance mutuelle » en Méditerranée avec les révisions proposées.

Le projet de Guide est le résultat d'un large processus de consultation, qui a inclus l'atelier régional technique sur les accords de coopération dans le domaine de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine en cas de déversements d'hydrocarbures et de SNPD (MEDEXPOL 2016) tenu à Malte les 14 et 15 décembre 2016 et la douzième réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle, qui a été organisée à Malte du 23 au 25 mai 2017. Le processus a impliqué tous les correspondants OPRC officiels du REMPEC ainsi que des organisations des Nations Unies, d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales, des organisations et associations professionnelles internationales de l'industrie en lien avec ces activités.

Tel qu'il a été demandé par la douzième réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle, le projet de Guide, présenté dans l'**appendice** au présent projet de Décision, est soumis à la réunion des Points focaux du PAM pour son examen et sa transmission à la COP 20 pour son adoption, le cas échéant.

Le projet de Guide fournit une orientation complète sur l'ensemble des problématiques liées à la gestion de la coopération et de l'assistance mutuelle en cas d'évènement de pollution, en particulier

sur le contexte juridique et institutionnel ainsi que les procédures pratiques liées à ce sujet. En plus des aspects pratiques, il renforce la sensibilisation et réunit les informations essentielles requises pour la compréhension du cadre régional et international, les différents cas de figure et les relations entre les parties prenantes qui peuvent potentiellement être impliquées dans une pollution majeure dans la région méditerranéenne.

La mise en œuvre de cette décision est liée au Résultat 2.2.1 du Programme de travail proposé. Ceci a des incidences budgétaires sur les ressources externes, reflétées dans le budget proposé.

Le projet de décision a été examiné au cours de la réunion des points focaux du PAM (Athènes, Grèce, 12-15 septembre 2017) qui l'ont approuvé pour soumission aux Parties contractantes lors de leur vingtième réunion.

## **Projet de décision IG.23/11**

### **Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine**

*Les Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et à ses Protocoles, lors de leur vingtième réunion,*

*Étant donné* le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée, ci-après dénommé le « Protocole Prévention et situation critique de 2002 », et le Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, ci-après dénommé le « Protocole Offshore »,

*Rappelant* la décision IG.22/4 sur la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), adoptée par les Parties contractantes lors de leur dix-neuvième réunion, qui, sous l'Objectif spécifique 21 dont le but est de réviser les recommandations, principes et lignes directrices existants et de développer des nouveaux textes afin de faciliter la coopération internationale et l'assistance mutuelle dans le cadre du « Protocole Prévention et situation critique de 2002 »,

*Rappelant également* la décision IG.22/18 sur la coopération et partenaires adoptée par les Parties contractantes lors de leur dix-neuvième réunion, qui a demandé au secrétariat d'initier des discussions avec les organisations régionales et internationales en lien avec ces activités dans le but d'optimiser les synergies et la coordination pour l'intervention et l'assistance en cas d'évènement de pollution accidentelle importante en Méditerranée,

*Rappelant en outre* la décision IG.22/20 sur le programme de travail et budget 2016-2017, adoptée par les Parties contractantes lors de leur dix-neuvième réunion, qui a confié au Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle la mise à jour des « Principes et lignes directrices sur la coopération et l'assistance mutuelle » en Méditerranée,

*Reconnaissant avec gratitude* les contributions financières venant du Programme intégré de coopération technique de l'Organisation maritime internationale et de l'association mondiale d'études des questions environnementales et sociales du secteur pétrolier pour la préparation du Guide méditerranéen sur la Coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas de déversement de pollution marine,

1. *Adoptent* le Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine, tel que présenté en annexe à la présente décision et ci-après dénommé « Guide » ;
2. *Prient instamment* les Parties contractantes à prendre les mesures nécessaires au niveau des autorités concernées pour incorporer dans les procédures définies dans le Guide dans leurs systèmes nationaux, bilatéraux, et multilatéraux de préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine ;
3. *Recommandent* aux Parties contractantes de tester régulièrement ces procédures durant des exercices de communications et d'exercices complets ;
4. *Saluent* les échanges constructifs mis en œuvre avec les parties prenantes en lien avec ces activités pour optimiser les synergies et la coordination sur l'intervention et l'assistance en cas de pollution accidentelle importante en Méditerranée ;

5. *Demandent* au secrétariat, de rechercher des ressources financières, avec le soutien des Parties contractantes, pour préparer une publication imprimée du Guide pour faciliter son utilisation et développer une version électronique de la partie opérationnelle du Guide, qui faciliterait les demandes d'assistance.

## **APPENDICE**

### **Projet de Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine**

Cette activité a été financée par le Fonds d'affectation spécial pour la Méditerranée (MTF), le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Association mondiale d'études des questions environnementales et sociales du secteur pétrolier (IPIECA), et a été mise en œuvre par le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC).



## AVANT-PROPOS

Le Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine a été élaboré en application du mandat du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) (Décision IG.19/5), approuvé par la seizième réunion ordinaire des Parties contractantes qui s'est tenue à Marrakech (Maroc) du 3 au 5 novembre 2009, en tenant compte notamment de son objectif, de sa mission et de son champ d'action.

L'un des objectifs du REMPEC est de développer la coopération régionale en matière de prévention de la pollution du milieu marin par les navires et de faciliter la coopération entre les États côtiers méditerranéens en vue de faire face à toute pollution résultant ou pouvant résulter du rejet d'hydrocarbures ou autres substances nocives et potentiellement dangereuses et qui nécessite une action d'urgence ou toute autre intervention immédiate.

Les principales fonctions du REMPEC consistent à :

- aider les États côtiers de la région méditerranéenne qui, en cas de situation critique en font la demande, à obtenir l'assistance des autres Parties au Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique et à la prévention de la pollution par les navires ou, lorsque les possibilités d'assistance n'existent pas au sein de la région, à obtenir une aide internationale en dehors de la région ;
- préparer et tenir à jour les dispositions opérationnelles et les directives visant à faciliter la coopération entre les États côtiers méditerranéens en cas de situation critique.



## INTRODUCTION

Le Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine, ci-après nommé le « Guide », est un outil élaboré par le REMPEC à l'intention des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et ses Protocoles pour les aider à gérer les demandes et les offres d'assistance émanant d'autres pays et organisations à l'occasion d'événements de pollution marine importants, complexes et de grande ampleur.

S'inspirant des lignes directrices et des manuels existants, le Guide a pour objectif de fournir aux autorités nationales compétentes chargées de gérer et de coordonner la coopération et l'assistance internationale lors des opérations de lutte contre les événements de pollution marine les informations et les orientations générales nécessaires.

Le Guide s'adresse aussi bien aux pays qui disposent de moyens de lutte limités qu'à ceux qui sont dotés d'un dispositif développé de préparation et de lutte.

### Objet

Le Guide fournit des informations et des orientations exhaustives et pratiques, utiles pour la gestion de la lutte contre la pollution marine accidentelle. Y sont étudiés des situations et des scénarios potentiels, ainsi que les types de relations à établir au moment d'un événement de pollution du milieu marin. Il vise à assurer la coopération et la coordination de toutes les parties intervenant dans un événement majeur de pollution dans la région méditerranéenne. Le Guide n'aborde pas les aspects techniques et opérationnels ; ceux-ci sont traités dans d'autres lignes directrices et manuels régionaux et internationaux.

Le Guide traite principalement des relations entre les autorités nationales compétentes des Parties contractantes affectées et les autres parties impliquées (autres gouvernements, le REMPEC, les pollueurs, les industries, le secteur privé, les assureurs, etc.), en tenant compte des spécificités de la région méditerranéenne et des arrangements existants.

Le Guide :

- passe en revue divers types de demandes et d'offres d'assistance : entre gouvernements, entre un gouvernement et le REMPEC, entre un gouvernement et le secteur privé, entre le secteur privé et un gouvernement et entre opérateurs du secteur privé ;
- examine le rôle des autorités publiques compétentes du Pays requérant et du Pays assistant en matière de soutien des équipes d'intervention publiques et privées (opérateurs) à l'obtention des équipements et des ressources nécessaires par la mise en place de structures de gestion dédiées, couvrant tous les aspects de la coopération et de l'assistance internationale durant l'événement de pollution ;
- définit la relation entre les autorités compétentes des Pays affectés/requérants et les pollueurs/parties responsables (et/ou les représentants des parties responsables et les entreprises d'intervention), dans le cadre de la gestion de la coopération et de l'assistance internationale : qui prend l'initiative, qui finance, qui déclenche la demande d'assistance, qui assure la coordination et la gestion des moyens de lutte requis et acceptés ;
- définit le rôle des autorités des Pays requérants en matière de demande d'assistance, de prise en charge des formalités commerciales, de circulation et de douanes, et d'acheminement des équipements de lutte offerts par d'autres pays, ainsi que le rôle de l'Autorité d'intervention dans la détermination des besoins en assistance internationale ;
- prend en compte le rôle et les responsabilités des Pays assistants en matière de supervision/autorisation de la mobilisation du matériel et du personnel publics ou privés, dont

le mouvement pourrait être entravé par des considérations telles que la satisfaction de conditions minimales en matière de capacités d'intervention ;

- traite des questions de financement ou de remboursement par les Pays requérants des coûts liés à la fourniture de moyens par des Pays assistants ou des Organisations assistantes ;
- examine la meilleure méthode d'évaluation des offres faites par les Pays assistants ou les Organisations assistantes afin de s'assurer qu'elles correspondent aux besoins de lutte contre les événements de pollution ; et enfin,
- souligne le **rôle du REMPEC en matière d'assistance des pays**, notamment son rôle de coordination de l'assistance internationale.

## **Structure et exploitation du Guide**

Le Guide se compose de deux parties indépendantes. Elles contiennent les informations et les orientations minimales auxquelles les autorités peuvent avoir accès rapidement en cas de situation critique. Les informations et orientations contenues dans le corps du Guide sont complétées par des annexes et des références détaillées à des documents plus complets, y compris des liens vers des sites Internet spécialisés, notamment le Système régional d'information (SRI) élaboré et géré par le REMPEC. Les éléments proposés dans ce Guide peuvent également renseigner le dispositif national de préparation à la lutte et de lutte.

## **PARTIE I                      INFORMATIONS GÉNÉRALES**

La Partie I contient les informations et les orientations de base auxquelles les autorités peuvent se référer rapidement en cas de situation critique.

Le Chapitre 1 fournit des informations sur le cadre juridique et institutionnel de l'assistance régionale et internationale pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine.

Le Chapitre 2 fait le point sur la situation actuelle.

Le Chapitre 3 traite de la relation entre les parties impliquées lors d'un événement et présente divers scénarios de demande et d'offre d'assistance.

## **PARTIE II                      DEMANDE ET GESTION DE L'ASSISTANCE INTERNATIONALE (PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES)**

La Partie II détaille les procédures de demande, de gestion et d'organisation de la coopération et de l'assistance internationale.

Le Chapitre 1 fournit étape par étape des orientations sur les procédures de notification, de demande et d'offre d'assistance, et toute autre procédure à réaliser jusqu'au terme de l'opération. Il propose également un ensemble de formulaires standard pour faciliter la (préparation de la) demande et l'offre d'assistance au niveau régional.

Le Chapitre 2 fournit des informations pratiques sur les aspects juridiques, administratifs et financiers de la gestion de l'assistance internationale.

Le Guide est suivi d'un ensemble d'annexes, incluant des répertoires, des listes, des annuaires, des inventaires, les Principes et Lignes directrices, actuels, sur la coopération et l'assistance mutuelle

(*Annexe I*), ainsi que des formulaires de compte-rendu de pollution, de demande/offre d'assistance, d'approbation/refus d'assistance (*Annexe II*) et de préparation et soumission de demandes d'indemnisation (*Annexe III*).

Le Guide sera maintenu à jour par voie électronique sur le site du REMPEC afin de permettre, notamment, des modifications périodiques des listes, des répertoires et des inventaires mentionnés à l'*Annexe I*.

Il est recommandé que le guide soit considéré comme un outil et soit utilisé par les autorités compétentes au format papier.

## SOMMAIRE

<b>PARTIE I INFORMATIONS GÉNÉRALES .....</b>	<b>15</b>
<b>Chapitre 1 Cadre juridique et institutionnel .....</b>	<b>15</b>
1.1 Cadre juridique.....	15
1.1.1 Conventions internationales .....	15
1.1.2 Convention et Protocoles régionaux .....	22
1.1.3 Cadre juridique national.....	24
1.2 Cadre institutionnel international.....	25
1.2.1 Institutions gouvernementales.....	25
1.2.2 Institutions non gouvernementales.....	28
1.3 Mécanismes d'assistance et accords industriels.....	30
1.3.1 Mécanismes d'assistance .....	30
1.3.2 Accords industriels.....	34
<b>Chapitre 2 Situation actuelle.....</b>	<b>36</b>
2.1 Situation actuelle des pays méditerranéens en matière de prévention, de préparation et de lutte contre la pollution marine .....	36
2.1.1 Systèmes nationaux de prévention, de préparation et d'intervention de toutes les Parties contractantes au Protocole « Prévention et situations critiques » .....	36
2.1.2 Accords sous-régionaux et bilatéraux .....	36
2.2 Situations et événements de pollution variés .....	37
2.2.1 Sources de pollution.....	37
2.2.2 Type de polluant.....	37
2.2.3 Type de rejet.....	38
2.2.4 Ampleur de la pollution .....	38
2.2.5 Localisation de la pollution.....	39
2.2.6 Nature de l'événement de pollution (cause de la pollution).....	39
2.2.7 Nombre de pays affectés .....	39
2.3 Types de systèmes d'intervention nationaux et de répartition de la responsabilité des opérations d'intervention .....	40
2.3.1 Pollution marine par un navire.....	41
2.3.2 Pollution marine par une unité offshore ou une installation de manutention d'hydrocarbures ou de produits chimiques .....	41
2.3.3 Pollution de grande ampleur .....	42
2.3.4 Circonstances exceptionnelles .....	42
2.4 Ressources d'assistance internationale disponibles dans la région méditerranéenne .....	44
2.5 Lignes directrices existantes .....	44

2.5.1	Lignes directrices de l'OMI .....	44
2.5.2	Directives du REMPEC .....	45
<b>Chapitre 3 Relations, coopération et assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine.....</b>		<b>45</b>
3.1	Parties impliquées .....	46
3.1.1	Gouvernement(s) du ou des pays affecté(s).....	46
3.1.2	Intérêts autour du navire.....	46
3.1.3	Opérateurs d'installations offshore .....	49
3.1.4	Opérateurs d'installations portuaires et de manutention d'hydrocarbures et de produits chimiques .....	49
3.1.5	Entités assistantes.....	50
3.1.6	Pays assistants .....	50
3.1.7	Sociétés d'intervention.....	50
3.2	Relations avec les Parties impliquées .....	51
3.2.1	Relations avec la Partie responsable (PR) et les parties concernées .....	51
3.2.2	Relations avec le REMPEC .....	52
3.2.3	Relations avec les autres Parties contractantes affectées ou susceptibles d'être affectées.....	53
3.2.4	Relations avec les Parties contractantes sollicitées pour fournir une assistance .....	54
3.2.5	Relations avec les sociétés d'intervention.....	54
3.2.6	Relations avec les organismes d'indemnisation des dommages causés par la pollution en provenance des navires .....	54
3.2.7	Relations avec les assureurs d'unités offshore et d'installations portuaires et installations de manutention de produits chimiques et SPD .....	55
3.3	Scénarios de demande et d'offre d'assistance.....	55
3.3.1	Gouvernement du pays affecté au Gouvernement d'une Partie contractante .....	55
3.3.2	Gouvernement(s) du ou des pays affecté(s) demandant, par l'intermédiaire du REMPEC, l'assistance du Gouvernement d'un ou de plusieurs autres pays .....	56
3.3.3	Gouvernement d'un pays affecté, de préférence par l'intermédiaire du REMPEC, aux mécanismes d'assistance (OMI, BCAH des Nations Unies, DG ECHO/ERCC) .....	56
3.3.4	Gouvernement d'un pays affecté à une Partie responsable – sociétés du secteur privé spécialisées dans l'intervention.....	57
3.3.5	Partie responsable aux sociétés d'intervention.....	57
3.3.6	Partie responsable au Pays assistant et au REMPEC .....	57
<b>PARTIE II DEMANDE ET GESTION DE L'ASSISTANCE INTERNATIONALE .....</b>		<b>61</b>
<b>Chapitre 1 Procédures de demande et d'offre d'assistance.....</b>		<b>61</b>
1.1	Système national de préparation et de lutte, un prérequis .....	61
1.1.1	Principes généraux .....	61

1.1.2	Évaluation initiale (par la structure de commandement pour l'intervention opérationnelle)...	62
1.1.3	Notification (par l'autorité désignée/le Correspondant OPRC – <i>la structure de commandement pour l'intervention opérationnelle</i> ).....	62
1.1.4	Activation du Plan national d'urgence.....	62
1.2	Demande d'assistance, mobilisation de ressources externes.....	62
1.2.1	Évaluation des besoins (par la structure de commandement) .....	62
1.2.2	Procédure de demande (par la structure de gestion, sur la base des besoins exprimés par la structure de commandement) .....	63
1.2.3	Modalités et conditions .....	65
1.2.4	Communication et compte rendu .....	65
1.3	Offres d'assistance .....	66
1.3.1	Des Parties contractantes.....	66
1.3.2	Des mécanismes d'assistance (mécanismes intergouvernementaux, BCAH des Nations Unies, DG-ECHO/ERCC).....	67
1.3.3	Du secteur privé .....	68
1.3.4	Acceptation et rejet (évaluation de l'offre) .....	68
1.4	Ressources mobilisées par la Partie responsable à ses propres frais.....	69
1.4.1	À la demande du gouvernement du pays affecté de prendre des mesures pour lutter contre la pollution .....	69
1.4.2	De sa propre initiative et avec l'accord du pays affecté, mobilisation des ressources aux frais de la Partie responsable.....	69
1.5	Opérations d'intervention conjointes menées par des pays voisins .....	70
1.5.1	Coopération entre pays voisins (demande/offre d'assistance) et coordination de la mobilisation des ressources.....	70
1.5.2	Demande d'assistance internationale par chaque pays et gestion des offres d'assistance externes apportées à chaque pays (coordination).....	71
1.6	Répartition des ressources.....	71
1.6.1	Rôle et responsabilité des Pays assistants en matière de répartition des ressources .....	71
1.6.2	Rôle et responsabilité de la structure de gestion du Pays requérant en matière de réception et de répartition des ressources sur le lieu d'utilisation, en coordination avec la structure de commandement .....	71
1.7	Commandement opérationnel des ressources mobilisées dans le cadre de l'assistance internationale.....	72
1.7.1	Supervision générale des opérations d'intervention par la structure de commandement du Pays requérant.....	72
1.7.2	Dispositions opérationnelles en cas d'opérations d'intervention conjointes des pays voisins.	73
1.7.3	Utilisation de dispersants .....	73
1.7.4	Traitement et élimination des déchets.....	73

1.7.5	Collaboration entre les Parties assistantes et le Pays requérant au cours des opérations d'intervention, selon les circonstances.....	73
1.8	Cessation de l'assistance.....	74
1.8.1	Cessation par la Partie assistante.....	74
1.8.2	Cessation par le pays affecté.....	74
1.9	Rôle du REMPEC dans la coordination de l'assistance internationale.....	74
<b>Chapitre 2 Aspects administratifs, juridiques et financiers .....</b>		<b>78</b>
2.1	Aspects administratifs.....	78
2.1.1	Douanes.....	78
2.1.2	Questions liées aux mouvements de personnes.....	78
2.1.3	Points d'entrée.....	79
2.2	Mouvements transfrontaliers du personnel d'intervention, des équipements, des produits et des unités autonomes.....	79
2.2.1	Procédures de survol.....	79
2.2.2	Procédures de navigation.....	80
2.2.3	Personnel, équipements, produits et unités autonomes fournis par l'industrie.....	80
2.3	Aspects juridiques.....	80
2.3.1	Responsabilité en cas de blessures ou de dommages/Assurance du personnel.....	80
2.3.2	Assurance médicale et assistance médicale.....	81
2.3.3	Conditions de travail.....	81
2.3.4	Cadre juridique.....	81
2.4	Aspects financiers.....	82
2.4.1	Financement des mesures d'intervention et de l'assistance.....	82
2.4.2	Remboursement des coûts des mesures d'intervention et de l'assistance.....	84
2.4.3	Calcul des coûts des mesures d'intervention et de l'assistance.....	84
2.4.4	Préparation et soumission des demandes.....	85

## **ANNEXES**

### **ANNEXE I – LISTES, RÉPERTOIRES, INVENTAIRES et LIGNES DIRECTRICES**

ANNEXE I.1 - INSTITUTIONS INTERNATIONALES ET RÉGIONALES PERTINENTES

ANNEXE I.2 - LISTES DES CORRESPONDANTS DES PARTIES CONTRACTANTES

ANNEXE I.3 - RÉPERTOIRE DES ENTREPRISES OFFRANT DES SERVICES  
D'INTERVENTION D'URGENCE EN MÉDITERRANÉE

ANNEXE I.4 - PRINCIPES ET LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LA  
COOPÉRATION ET L'ASSISTANCE MUTUELLE EN MÉDITERRANÉE

ANNEXE I.5 - UNITÉ D'ASSISTANCE MÉDITERRANÉENNE POUR LA LUTTE  
CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE

### **ANNEXE II – PROCÉDURES D'URGENCE**

ANNEXE II. 1 – SYSTÈME DE COMPTE RENDU DE POLLUTION (POLREP)

ANNEXE II. 2 - FORMULAIRE STANDARD DU POLREP (VIERGE)

ANNEXE II. 3 - FORMULAIRE STANDARD DE DEMANDE D'EXPERTISE

ANNEXE II. 4 - FORMULAIRE STANDARD DE DEMANDE D'ÉQUIPEMENTS ET DE  
PRODUITS

ANNEXE II. 5 - FORMULAIRE STANDARD D'OFFRE D'ASSISTANCE

ANNEXE II. 6 - EXTRAIT DU FORMULAIRE DE RÉCEPTION/PRISE DE  
CONNAISSANCE

ANNEXE II. 7 - EXTRAIT DU FORMULAIRE D'ACCEPTATION

ANNEXE II. 8 - EXTRAIT DU FORMULAIRE DE REJET/MISE EN ATTENTE

ANNEXE II. 9 - NOTICE DE SITUATION (SITREP)

### **ANNEXE III – DEMANDES D'INDEMNISATION**

ANNEXE III.1 - PRÉPARATION DES DEMANDES D'INDEMNISATION

ANNEXE III.2 – PRÉSENTATION, ÉVALUATION ET RÈGLEMENT DES DEMANDES  
D'INDEMNISATION

### **ANNEXE IV – LEXIQUE et ACRONYMES**

ANNEXE IV.1 – LEXIQUE

ANNEXE IV.2 – ACRONYMES





## **PARTIE I INFORMATIONS GÉNÉRALES**

La Partie I fournit des informations générales sur le cadre juridique et institutionnel régissant l'organisation de la coopération et de l'assistance internationale pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine. Elle présente également un aperçu de la situation actuelle et des parties amenées ou pouvant être amenées à intervenir sur un événement de pollution marine. En outre, elle traite de la relation entre les parties impliquées lors d'un événement et présente divers scénarios de demande et d'offre d'assistance.

### **Chapitre 1 Cadre juridique et institutionnel**

#### **1.1 Cadre juridique**

##### **1.1.1 Conventions internationales**

###### **1.1.1.1 Convention sur le droit de la mer**

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) impose à tous les États l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin. Elle prévoit en outre que les États :

- prennent, individuellement ou conjointement selon le cas, des mesures pour prévenir, réduire et lutter contre la pollution du milieu marin par toute source en employant les meilleurs moyens pratiques à leur disposition et selon leurs possibilités ;
- ont le droit de prendre ou d'appliquer des mesures au-delà des eaux territoriales proportionnelles aux dommages réels ou menaces de dommages pour protéger leur littoral ou leurs intérêts contre la pollution ou la menace de pollution à la suite d'une catastrophe maritime ; et
- développent et promeuvent, individuellement ou conjointement, des plans d'urgence pour faire face aux événements de pollution du milieu marin.

###### **1.1.1.2 Conventions de l'OMI**

C'est à travers l'organisation internationale compétente, c'est-à-dire l'Organisation maritime internationale (OMI), que les règles et les réglementations visant à prévenir, réduire et lutter contre la pollution du milieu marin par les navires, ainsi qu'à assurer une indemnisation en cas de dommages dus à la pollution sont établies. Ces règles et réglementations, définies dans les conventions suivantes et qui ont été complétées par des manuels et des lignes directrices, servent de base pour mettre au point un système national de préparation et de lutte contre les événements de pollution marine, et de coopération internationale et régionale en cas de situation critique.

###### **a. Convention MARPOL**

La Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL) est la principale convention internationale visant à prévenir la pollution du milieu marin par des navires résultant de déversements accidentels ou opérationnels. La Convention MARPOL fournit à

l'Article 2.4 une définition claire du terme « navire »<sup>1</sup>. Un certain nombre de dispositions de la Convention MARPOL s'appliquent aux plates-formes fixes et flottantes, au même titre que certaines dispositions spécifiques du Code des unités mobiles de forage au large (Code MODU). Les principales dispositions de la Convention portant sur la lutte contre les événements de pollution marine concernent :

- la notification et le signalement des événements ; et
- la planification des interventions d'urgence.

Protocole I : Dispositions relatives à la notification des événements mettant en cause des substances nuisibles.

Il incombe au capitaine ou à toute autre personne responsable de tout navire impliqué dans un événement de signaler un tel événement sans délai, conformément aux dispositions du Protocole. Le Protocole précise le moment auquel les rapports doivent être produits, les informations qu'ils doivent contenir et les procédures de notification à suivre. La Résolution A.851(20) de l'OMI a adopté les Principes généraux relatifs aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant la notification des événements mettant en cause des substances dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins. Ces directives ont été amendées par la résolution MEPC.138(53) (Réf. : par. 2.5.1).

Article 8 de la Convention MARPOL : Correspondant national pour les signalements d'incidents de pollution

Les Parties à la Convention MARPOL sont tenues de désigner un agent ou un organisme compétent pour recevoir et traiter tous les signalements d'incidents, et d'en informer l'OMI pour qu'elle transmette l'information aux autres Parties et États membres de l'Organisation.

Règle 37 de l'Annexe I de la Convention MARPOL : Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures

Cette règle exige que tous les pétroliers d'une jauge brute supérieure ou égale à 150 tonneaux et tous les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 400 tonneaux disposent d'un Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (SOPEP) approuvé.

Règle 17 de l'Annexe II de la Convention MARPOL : Plan d'urgence de bord contre la pollution marine par les substances nocives liquides

De même, la Règle 17 de l'Annexe II de la Convention MARPOL exige que tous les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 150 tonneaux transportant des substances nocives liquides en vrac aient à leur bord un Plan d'urgence de bord contre la pollution marine par les substances nocives liquides. Ce dernier peut être combiné avec un SOPEP, étant donné que leur contenu est très similaire et qu'un plan combiné est plus pratique que deux plans distincts en cas d'urgence. Il convient toutefois de bien spécifier qu'il s'agit d'un plan combiné, en le désignant sous le nom de Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers (SMPEP). Les « Directives relatives au développement des Plans d'urgence de bord contre la pollution marine par les hydrocarbures et/ou les substances nocives liquides » ont été adoptées par la résolution MEPC.85(44) et amendées par la résolution MEPC.137(53) (Réf. : par. 2.5.1).

**b. Convention OPRC, Protocole OPRC/HNS**

---

<sup>1</sup> Le terme « navire » désigne un vaisseau de tout type exploité dans l'environnement maritime et inclut les hydroptères, les aéroglisseurs, les submersibles, les engins flottants et les plateformes fixes ou flottantes.

La Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC 90) et le Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC/HNS de 2000) sont les instruments internationaux qui fournissent un cadre visant à faciliter la coopération internationale et l'assistance mutuelle pour la préparation et la lutte contre les événements majeurs de pollution par les hydrocarbures ou les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) et obligent les États à se préparer en développant des systèmes nationaux de lutte contre la pollution dans leurs pays respectifs, et en maintenant des capacités et des ressources suffisantes pour faire face aux situations d'urgence liées à la pollution par les hydrocarbures ou les SNPD.

Parmi les exigences de la Convention OPRC et du Protocole OPRC/HNS, il convient de mettre l'accent sur :

- **Les plans d'urgence**

Les Parties doivent :

- s'assurer que les **navires** disposent d'un Plan d'urgence de bord contre la pollution marine ;
- inviter les opérateurs des **unités offshore** sous leur juridiction à disposer de Plans d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures qui soient coordonnés avec le système national et approuvés conformément aux procédures établies par les autorités nationales compétentes ;
- inviter les autorités ou les opérateurs en charge des **installations portuaires et de manutention d'hydrocarbures et de produits chimiques (SNPD)** sous leur juridiction à disposer de plans d'urgence contre la pollution ou de textes similaires qui soient coordonnés avec le système national et approuvés conformément aux procédures établies par les autorités nationales compétentes.

- **Les procédures de notification**

Les Parties doivent :

- demander au capitaine ou à toute autre personne en charge d'un **navire** de signaler sans délai tout événement sur son navire impliquant un rejet ou un éventuel rejet d'hydrocarbures ou de substances dangereuses ;
- demander aux personnes en charge des **installations portuaires et de manutention d'hydrocarbures et/ou de substances nocives et potentiellement dangereuses** sous leur juridiction de signaler sans délai tout événement sur leurs installations impliquant un rejet ou un éventuel rejet d'hydrocarbures ou de substances dangereuses ;
- demander aux personnes en charge **d'unités offshore** sous leur juridiction de signaler sans délai tout événement sur leurs unités impliquant un rejet ou un éventuel rejet d'hydrocarbures.

Les rapports doivent être établis conformément aux exigences élaborées par l'OMI et sur la base des lignes directrices et principes généraux adoptés par l'Organisation. (Réf. : par. 2.5.1).

- **Les systèmes régionaux et nationaux de préparation et d'intervention**

Les Parties doivent :

- mettre au point un système national pour lutter rapidement et efficacement contre les événements de pollution, comprenant notamment une autorité habilitée à agir pour le compte de l'État pour demander une assistance ou décider d'apporter l'assistance sollicitée ;
- s'efforcer de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux pour la préparation et la lutte contre les événements de pollution.

- **La coopération avec l'industrie maritime, l'industrie pétrolière et chimique, les autorités portuaires et autres entités concernées**

Les Parties sont tenues d'établir, éventuellement en collaboration avec les industries pétrolière et maritime, les autorités portuaires et autres entités concernées : un niveau minimum d'équipements prépositionnés de lutte, proportionnel au risque encouru, et des mécanismes ou des dispositifs de coordination de la lutte contre les événements de pollution, avec la capacité de mobiliser les ressources nécessaires.

- **La coopération internationale dans la lutte contre la pollution**

La Partie destinataire d'un signalement de pollution doit sans délai en informer tous les États dont les intérêts sont en jeu ou susceptibles d'être affectés par cet événement de pollution.

Les Parties ont convenu que, sous réserve de leurs capacités et de la disponibilité des ressources adéquates, elles coopéreront et fourniront une assistance pour lutter contre l'événement de pollution à la demande d'une Partie affectée ou susceptible d'être affectée par un événement de pollution. La Convention énonce les dispositions relatives au financement des coûts d'une telle assistance.

La Partie requérant l'assistance peut demander à l'Organisation (OMI) de l'aider à identifier des sources de financement provisoire du coût de l'assistance internationale.

**c. Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM)**

*(rendu obligatoire le 1er juillet 1998 par amendement de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS 1974))*

Le Code exige une préparation aux situations d'urgence, précisant que les Sociétés doivent établir des procédures d'élaboration d'un plan de bord contre la pollution marine et identifier, décrire et gérer les cas possibles d'urgence à bord. Dans le Code ISM, la « Société » désigne le propriétaire du navire ou toute autre organisation ou personne, telle que l'armateur ou l'affréteur coque nue, responsable de l'exploitation du navire du propriétaire et à laquelle revient à ce titre l'ensemble des droits et des obligations stipulés dans le Code. Chaque Société est tenue de « désigner une ou plusieurs personnes à terre (DPA) ayant un accès direct au plus haut responsable ». (Règle IX/1 de la Convention SOLAS de 1974 et paragraphe 1.1.2 du Code ISM).

**d. Lignes directrices pour l'application des dispositions sur la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement visant les FPSO et FSU (Circulaire MSC-MEPC.2/Circ.9 du 25 mai 2010)**

La Circulaire MSC-MEPC.2/Circ.9 fournit aux États membres des orientations pour l'élaboration de règles sur la sécurité, la prévention de pollution et la sûreté des plates-formes flottantes d'extraction, de stockage et de terminal pétrolier (FPSO)/unités flottantes de stockage (FSU). La grande majorité des États membres disposent d'un régime de sécurité et de prévention de la pollution adéquat, établi par la législation nationale sur la base des dispositions de la Convention SOLAS, y compris les exigences du Code ISM, de la Convention Lignes de charge, de la Convention MARPOL et de la Convention STCW, et mis en œuvre conformément aux directives du secteur.

Compétence et administration : à propos du régime de sécurité actuel des FPSO/FSU, la Circulaire stipule qu'il est essentiel de reconnaître les droits souverains de l'État côtier sur :

1. les FPSO/FSU fixes, conçues pour être amarrées en permanence dans les eaux de la juridiction de l'État côtier et dépourvues de moyens mécaniques d'autopropulsion ; et

2. les FPSO/FSU mobiles, autopropulsées ou non propulsées, lorsqu'elles sont exploitées sur place.

Les États du pavillon et les États côtiers sont tenus de coopérer en vue d'assurer la conformité des FPSO/FSU aux normes internationales applicables en matière de sécurité maritime, de protection du milieu marin, de mesures d'application et de contrôle telles que les inspections et certifications, de recherche et de sauvetage maritimes, d'enquêtes sur les accidents et d'intervention d'urgence.

Intervention d'urgence : la Circulaire recommande de développer une procédure d'intervention d'urgence pour les FPSO/FSU afin de faire face aux risques sécuritaires et de pollution liés aux systèmes et activités maritimes et d'exploitation, tenant compte des exigences de la Convention MARPOL, du Code ISM et des lignes directrices appropriées.

**e. *Convention internationale sur l'intervention en haute mer de 1969 et son Protocole de 1973***

Selon la Convention UNCLOS, les États côtiers sont habilités à prendre et à appliquer des mesures dans leurs eaux territoriales et dans leur zone économique exclusive (ZEE) pour protéger leur littoral ou leurs intérêts connexes, y compris contre la pollution ou la menace de pollution suite à un incident maritime.

Le principe permettant l'intervention d'un État côtier en cas d'événement de pollution en haute mer, c'est-à-dire en dehors de ses eaux territoriales et de sa ZEE, est inscrit dans la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (Convention d'intervention de 1969) qui est entrée en vigueur en 1975. Sous certaines conditions, les États parties à la Convention sont habilités à prendre des mesures en haute mer pour prévenir, atténuer ou éliminer les risques graves et imminents pour leur littoral ou pour leurs intérêts connexes dus à la pollution ou à la menace de pollution de la mer par les hydrocarbures. Un Protocole à la Convention a été adopté en 1973 pour étendre son champ d'application à des substances autres que les hydrocarbures. La Convention internationale sur l'intervention en haute mer et son Protocole sont particulièrement importants dans la région méditerranéenne du fait que les ZEE n'ont pas été formellement établies.

**f. *Convention sur l'assistance (1989)***

La Convention internationale sur l'assistance (1989) prévoit des règles internationales harmonisées concernant les opérations d'assistance, qui tiennent compte de la préoccupation croissante pour la protection de l'environnement et de la contribution des opérations d'assistance efficaces et rapides en matière de sécurité des navires et autres biens en danger et de protection du milieu marin. La Convention sur l'assistance de 1989 stipule que « la rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance, compte tenu de la protection du milieu marin ».

Le sauveteur doit non seulement effectuer les opérations d'assistance avec le plus grand soin, mais également en faisant « preuve de diligence pour prévenir ou minimiser les dommages sur l'environnement ». À cet effet, l'obligation de protéger l'environnement devient un devoir légal dans toutes les opérations d'assistance auxquelles la Convention s'applique, qui ne peut être modifié par contrat.

**g. *Convention sur l'enlèvement des épaves***

La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, entrée en vigueur en avril 2015, a pour objet de fournir aux États une base juridique pour l'enlèvement des épaves au sein de leur zone économique exclusive (ZEE) susceptibles d'avoir des effets néfastes sur la sécurité des vies, des biens et des biens en mer, ainsi que l'environnement marin et côtier. Parmi les dispositions diverses, la responsabilité financière de la localisation, du marquage et de l'enlèvement de certaines épaves présentant un danger pour l'État affecté incombe aux armateurs, d'après la Convention.

***h. Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC)***

La Convention LLMC de 1976 définit les limites de responsabilité pour une grande variété de réclamations.

La Convention confère aux propriétaires de navires et sauveteurs un droit quasiment inaliénable de limiter leur responsabilité. Elle prévoit qu'ils ne peuvent perdre ce droit que « s'il est prouvé que le dommage résulte d'un fait ou d'une omission de leur part, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».

La Convention LLMC ne s'applique pas dans le cas de dommages résultant d'une pollution couverts par la Convention CLC de 1992 ou la Convention HNS de 1996. Il convient également de noter que si la Convention LLMC peut s'appliquer à l'enlèvement des épaves dans certaines juridictions, elle n'a pas été universellement adoptée et d'autres régimes de limitation peuvent s'appliquer (par exemple, en vertu de la Convention Hydrocarbures de soude) selon la législation de l'État dans lequel le déversement se produit.

***i. Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC 1992)***

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC) régit la responsabilité des propriétaires de navires au titre des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et met en place un système d'assurance-responsabilité civile obligatoire<sup>2</sup>. En principe, le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité sur le principe de la responsabilité objective (à savoir « sans faute ») à un montant lié au tonnage de son navire. La CLC 1992 s'applique aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant des navires-citernes. Elle couvre les dommages causés par la pollution, subis dans le territoire, la mer territoriale ou la ZEE ou le territoire équivalent d'un État partie à la Convention.

L'État du pavillon du pétrolier et la nationalité du propriétaire du navire n'entrent pas en ligne de compte lorsqu'il s'agit de déterminer si la Convention sur la responsabilité civile s'applique. L'expression « dommages dus à la pollution » désigne les préjudices ou les dommages causés par la contamination. Elle englobe les mesures prises, où que ce soit, pour prévenir ou limiter les dommages causés par la pollution sur le territoire, la mer territoriale ou la ZEE (« mesures préventives »). Les dépenses engagées au titre des mesures préventives sont recouvrables même en l'absence de déversement d'hydrocarbures, à condition que la menace grave et imminente de dommages dus à la pollution soit avérée. Pour ce qui est des dommages causés à l'environnement (autres que la perte de profits due à une dégradation de l'environnement), l'indemnisation est toutefois limitée au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été prises ou qui le seront.

L'indemnisation couvre tous les frais raisonnables associés: aux mesures préventives (dépollution), aux dommages matériels, aux pertes économiques et aux dommages environnementaux (remise en état).

Les réclamations au titre de la CLC 1992 ne peuvent être faites que contre le propriétaire enregistré du pétrolier concerné ou directement contre son assureur. L'assureur est en général une mutuelle de protection et d'indemnisation (Club P&I) qui assure la responsabilité civile du propriétaire du navire. Lorsque les dommages dépassent le plafond limitant la responsabilité du propriétaire en vertu de la CLC 1992, que le propriétaire est insolvable et son assurance insuffisante ou qu'il est exonéré de toute responsabilité en vertu des exemptions spécifiques énumérées dans la CLC 1992, le Fonds de 1992

---

<sup>2</sup> La Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969) demeure applicable à la Libye. La CLC 1969 accorde moins d'indemnités et couvre moins de réclamations que la CLC 1992.

(voir ci-après par. 1.1.2.8) doit s'acquitter de la part d'indemnisation non versée en vertu de la CLC 1992.

***j. Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole relatif au Fonds complémentaire***

La Convention de 1992 portant création du Fonds complète la CLC 1992 lorsqu'aucune indemnisation ne peut être obtenue du propriétaire du navire ou si les fonds disponibles en vertu de la CLC 1992 sont insuffisants pour couvrir les demandes d'indemnisation résultant des déversements d'hydrocarbures persistants provenant de pétroliers. Ce deuxième niveau d'indemnisation prévoit jusqu'à 203 millions de droits de tirage spéciaux (DTS<sup>3</sup>) (y compris les sommes exigibles au titre de la CLC 1992) et est versé par le Fonds de 1992, financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures des pays signataires de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Un Fonds complémentaire assure un troisième niveau d'indemnisation allant jusqu'à 750 millions de DTS (environ 1,1 milliard de dollars US), incluant les sommes exigibles au titre de la CLC 1992 et de la Convention portant création du Fonds, dans les pays signataires du Protocole relatif au Fonds complémentaire. Les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), qui incluent le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire, sont gérés par un Secrétariat basé à Londres.

***k. Convention Bunker de 2001***

La Convention Bunker (sur les hydrocarbures de soute) de 2001 vise à assurer une indemnisation adéquate pour la lutte contre la pollution et les dommages dus à la pollution résultant de déversements d'hydrocarbures de soute provenant de navires qui ne sont pas indemnisés d'une autre manière en vertu de la CLC 1992. Elle s'inspire de la CLC 1992 pour indemniser la lutte contre la pollution et les dommages causés par la pollution. Les dispositions de cette Convention n'ont aucune incidence sur le droit de limitation de responsabilité du propriétaire du navire ou de son assureur en vertu du régime de limitation national ou international applicable. La Convention exige que le propriétaire enregistré d'un navire dont la jauge brute est supérieure à 1 000 tonnes souscrive une assurance obligatoire égale à la limite de responsabilité calculée conformément à la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC), telle que modifiée. Comme dans le cadre de la CLC 1992, l'indemnisation au titre de la Convention Bunker est versée par le propriétaire du navire avec son assureur, en général un Club P&I.

***l. Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS) (pas encore en vigueur)***

La Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (la Convention HNS de 1996, amendée par le Protocole HNS en 2010), s'inspire du système du deuxième niveau d'indemnisation des Conventions sur la responsabilité civile et portant création du Fonds. Le propriétaire ou l'assureur du navire est tenu de payer des indemnisations au titre du premier niveau jusqu'à concurrence d'une limite de responsabilité déterminée par la taille du navire, avec une indemnisation payée par l'assureur du navire, en général un Club P&I. Le deuxième niveau, qui prévoit une indemnisation d'un montant maximal de 250 millions de DTS, est versé par un fonds établi par les réceptionnaires de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) des pays signataires de la Convention. La Convention traite à la fois des dommages causés par la pollution et des dommages causés par d'autres risques (par exemple les incendies et les explosions), y compris les pertes en vies humaines.

Le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité en vertu de cette Convention à 10 millions de DTS pour tout incident impliquant des SNPD en vrac et à 11,5 millions de DTS pour tout incident impliquant des SNPD emballées, lorsque le navire n'excède pas 2 000 tonnes. Pour les grands navires, un agrégat calculé sur la base du tonnage du navire est ajouté à ce montant et prévoit

---

<sup>3</sup> SDR désigne les droits de tirage spéciaux, tels que définis par le Fonds monétaire international.



une indemnisation allant jusqu'à 100 millions de DTS pour les marchandises en vrac et 115 millions de DTS pour les marchandises emballées.

Une substance est classée SNPD au titre de la Convention si elle figure sur une ou plusieurs listes de la Convention et des Codes de l'OMI visant à assurer la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Parmi les SNPD, on compte les hydrocarbures non persistants, les cargaisons en vrac (solides, liquides ou gaz liquéfiés) et les marchandises emballées.

Les Conventions de l'OMI susmentionnées imposent des prescriptions aux navires et il appartient aux États du pavillon et aux États du port de veiller à ce que les navires respectent ces exigences. En ce qui concerne les unités offshore et les installations portuaires et de manutention d'hydrocarbures et de produits chimiques, il incombe à l'État ayant compétence juridique d'établir des règles et règlements. Il n'existe aucun système global d'indemnisation et de responsabilité pour la pollution provenant des unités offshore.

## **1.1.2 Convention et Protocoles régionaux**

### **1.1.2.1 Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution**

La Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Convention de Barcelone) a pour objectif de protéger le milieu marin et les zones côtières par la prévention et la réduction de la pollution, et, dans la mesure du possible, par l'élimination de la pollution, qu'elle soit terrestre ou maritime. La Convention fait référence à un certain nombre de sources de pollution de la mer Méditerranée et constitue la convention-cadre pour la mise en œuvre des Protocoles. Par ailleurs, outre la définition d'obligations générales, la Convention traite d'un certain nombre de questions transversales, comme la surveillance de la pollution en Méditerranée, la coopération scientifique et technologique, la législation environnementale, l'information et la participation du public, ainsi que la responsabilité et l'indemnisation.

- Pollution provenant des navires (Article 6)

Les Parties contractantes prennent toutes les mesures conformes au droit international pour prévenir, réduire, combattre et, dans toute la mesure du possible, éliminer la pollution de la zone de la mer Méditerranée causée par les rejets des navires et assurer la mise en œuvre effective dans cette zone des règles sur la lutte contre ce type de pollution généralement reconnues à l'international.

- Pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol (Article 7)

Les Parties contractantes prennent toutes les mesures conformes au droit international pour prévenir, réduire, combattre et, dans toute la mesure du possible, éliminer la pollution de la zone de la mer Méditerranée résultant de l'exploration et l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol.

- Coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique (Article 9)

Les Parties contractantes coopèrent pour prendre les dispositions nécessaires en cas de situation critique génératrice de pollution dans la zone de la mer Méditerranée, quelles que soient les causes de cette situation critique, et pour réduire ou éliminer les dommages qui en résultent.

Toute Partie contractante ayant connaissance d'une situation critique génératrice de pollution dans la zone de la mer Méditerranée informe sans délai l'Organisation, ainsi que, par l'intermédiaire de

l'Organisation ou directement, toute Partie contractante qui pourrait être affectée par une telle situation critique.

### **1.1.2.2 Protocole « Prévention et situations critiques »**

Le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole Prévention et situations critiques) constitue le cadre juridique de la coopération méditerranéenne dans les domaines de la prévention et de la lutte contre la pollution marine.

#### **Obligations générales**

Les Parties coopèrent :

- pour mettre en œuvre la réglementation internationale visant à prévenir, réduire et lutter contre la pollution du milieu marin par les navires ; et
- pour prendre toutes les dispositions nécessaires en cas d'événements de pollution.

Le Protocole « Prévention et situations critiques » s'inspire des Conventions de l'OMI connexes, en particulier la Convention OPRC, et englobe les mêmes exigences que celles de ladite Convention. Les principales exigences portent sur :

- les plans d'urgence (Article 4) ;
- les mesures d'urgence à bord des navires ou des installations offshore et dans les ports (Article 11) ;
- les rapports et procédures de notification en cas de pollution (Articles 8 et 9) ;
- l'assistance (Article 12) ; et,
- le remboursement des frais d'assistance (Article 13).

En ce qui concerne l'assistance, le Protocole stipule que : « Toute partie ayant besoin d'assistance pour faire face à un événement de pollution peut en faire la demande, soit directement aux autres Parties, soit par l'intermédiaire du Centre régional... » ; et que « si les Parties engagées dans une opération de lutte contre la pollution ne peuvent s'entendre sur la conduite même de l'opération, le Centre régional peut, avec l'accord de toutes les Parties impliquées, coordonner les moyens mis en œuvre par ces Parties » (Article 12).

De plus, le Protocole (Article 7) contient des dispositions spécifiques demandant à chaque Partie d'entreprendre directement ou par l'intermédiaire du Centre régional (le REMPEC, voir par. 1.2.1.1.c), la diffusion aux autres Parties et l'échange des informations concernant :

- leur système national de prévention, de préparation et de lutte contre un événement de pollution du milieu marin ;
- leurs organisations et autorités nationales compétentes chargées de la préparation et de la lutte contre un événement de pollution du milieu marin et, en particulier, les autorités compétentes en charge de la coopération et de l'assistance mutuelle.

Les Parties sont encouragées (Article 17) à développer et à maintenir des accords bilatéraux ou multilatéraux sous-régionaux. À la demande des Parties intéressées, le Centre régional est tenu de les assister.

### **1.1.2.3 Protocole « Offshore »**

Le Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol

(Protocole Offshore) demande aux Parties contractantes de prendre, individuellement ou à travers une coopération bilatérale ou multilatérale, toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire, combattre et lutter contre la pollution résultant des activités au large dans la zone du Protocole.

- Exigences concernant les autorisations (Article 5)

La Partie contractante prescrit que toute demande d'autorisation d'exploration ou d'exploitation est subordonnée à la soumission du projet par l'opérateur candidat à l'autorité compétente et cette demande doit comprendre notamment :

- le plan d'urgence de l'opérateur visé à l'Article 16 ;
  - l'assurance ou toute autre garantie financière pour couvrir la responsabilité visée à l'Article 27 (« Les Parties prennent toutes les mesures nécessaires pour que les opérateurs disposent et conservent une couverture des risques ou une autre garantie financière de ce type et selon les modalités définies par la Partie contractante pour assurer l'indemnisation des dommages causés par les activités couvertes par le Protocole. »).
- Plan d'urgence (Article 16).

Chaque Partie exige que les opérateurs chargés d'installations offshore relevant de sa juridiction disposent de plans d'intervention d'urgence contre la pollution marine coordonnés avec le système national de préparation et de lutte de la Partie contractante, conformément au Protocole « Prévention et situations critiques ». Le plan doit être conforme aux dispositions figurant à l'annexe VII du Protocole Offshore.

- Notification (Article 17)

Chaque Partie exige que les opérateurs chargés d'installations offshore relevant de sa juridiction signalent sans délai à l'autorité nationale compétente tout événement survenu à bord de leur installation entraînant ou risquant d'entraîner une pollution.

- Assistance mutuelle en cas de situation critique (Article 18)

En matière de préparation, de lutte et d'assistance en cas d'événements de pollution du milieu marin, les Parties mettent en œuvre *mutatis mutandis* le Protocole Prévention et situations critiques.

En cas de situation critique, la Partie ayant besoin d'assistance peut solliciter l'aide des autres Parties, soit directement, soit par l'intermédiaire du Centre régional (REMPEC), lesquelles feront tout leur possible pour apporter l'assistance requise.

### **1.1.3 Cadre juridique national**

Les lois et les règlements des Parties contractantes intègrent les dispositions pertinentes des conventions internationales (mondiales et régionales) auxquelles elles sont parties, en fournissant un environnement opérationnel solide, familier et harmonisé à toutes les parties concernées. Par conséquent, les lois et les règlements établissent les exigences imposées aux parties concernées par les conventions internationales, ainsi que les exigences spécifiques que les pays peuvent imposer aux parties opérant dans les zones relevant de leur juridiction, notamment en ce qui concerne le plan d'urgence pour les unités offshore et les installations de manutention d'hydrocarbures et de produits chimiques. Il appartient à l'État côtier d'établir des règles et des règlements concernant l'exploration et l'exploitation des ressources au large, en particulier pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution de l'environnement marin par de telles activités.

Plus important encore, les lois et les règlements doivent fixer les responsabilités et désigner les autorités nationales compétentes responsables :

- de la préparation ;
- des interventions opérationnelles ; et
- de la gestion de la coopération et de l'assistance internationale.

La mise en place d'un système national de préparation et d'intervention est une condition *sine qua non* pour assurer une intervention rapide et efficace face à un événement de pollution en utilisant ses propres ressources et/ou les ressources fournies par l'assistance internationale. La Convention OPRC, le Protocole OPRC/HNS et le Protocole « Prévention et situations critiques » de la Convention de Barcelone exigent que les Parties et maintiennent un système de préparation et d'intervention établissant des structures de préparation, de gestion et d'intervention immédiatement disponibles avant un événement de pollution.

L'idée qui sous-tend l'action des autorités chargées des opérations d'intervention et des autorités chargées de leur apporter un soutien, notamment en matière de coopération et d'assistance internationale, est inscrite dans les dispositions pertinentes des conventions internationales et doivent figurer dans la législation nationale. Ces autorités doivent avoir une parfaite maîtrise de ces conventions et des législations et règlements nationaux.

## **1.2 Cadre institutionnel international**

### **1.2.1 Institutions gouvernementales**

#### **1.2.1.1 Institutions appartenant au système des Nations Unies**

##### **a. *Programme des Nations Unies pour l'environnement/Plan d'action pour la Méditerranée (PNUE/PAM)***

La Convention de Barcelone confère au Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) la responsabilité de l'exécution des fonctions de secrétariat. À cette fin, sous les auspices du PNUE, l'Unité de coordination (MEDU) a été créée en tant que Secrétariat du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM). Elle convoque et prépare les réunions des Parties contractantes, envoie régulièrement des rapports aux Parties contractantes sur la mise en œuvre de la Convention et des Protocoles, prépare les programmes et le budget et supervise les principales composantes du PAM (Centres d'activités régionales).

Les Réunions des Parties contractantes ont pour rôle de suivre l'application de la Convention et de ses Protocoles et, en particulier, d'approuver les Programmes et le Budget.

##### **b. *Organisation maritime internationale (OMI)***

L'OMI est un organisme spécialisé des Nations Unies, désigné dans le droit de la mer comme l'Organisation internationale compétente, ayant pour mission d'édicter des règles, des réglementations et des normes universelles et applicables au niveau mondial concernant la sécurité maritime et la protection du milieu marin. Un régime réglementaire mondial a été mis en place, composé de conventions, de protocoles, de manuels et de lignes directrices concernant la prévention, la réduction et la lutte contre la pollution par les navires, notamment la préparation et la lutte contre les événements de pollution du milieu marin, ainsi que la responsabilité et l'indemnisation.

Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) est le forum de débat de ces sujets.

L'OMI, en tant qu'organisme coopérateur, s'est vu confier par la « Conférence de plénipotentiaires des États côtiers méditerranéens pour la protection de la mer Méditerranée » (Barcelone, 1976) la

responsabilité de la mise en place et du fonctionnement du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC).

**c. OMI/PNUE-REMPEC**

Le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), créé par la Résolution 7 adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des États côtiers méditerranéens pour la protection de la mer Méditerranée, tenue à Barcelone le 9 février 1976, est administré par l'OMI et le PNUE. Ses objectifs et fonctions sont définis par les Parties contractantes à la Convention.

Les Réunions ordinaires des Parties au Protocole « Prévention et situations critiques » se tiennent lors des Réunions ordinaires des Parties contractantes à la Convention de Barcelone. Les réunions des Parties à ce Protocole ont notamment pour objet :

- d'examiner et de discuter les rapports du Centre régional concernant la mise en œuvre du Protocole ;
- de formuler et d'adopter des stratégies, des plans d'action et des programmes visant à mettre en œuvre le Protocole ;
- de suivre l'application de ces stratégies, plans d'action et programmes, d'en évaluer l'efficacité et d'examiner s'il est nécessaire d'adopter de nouvelles stratégies, de nouveaux plans d'action ou programmes et d'élaborer des mesures à cet effet ; et
- de remplir en tant que de besoin toutes autres fonctions en application du présent Protocole.

Périodiquement (tous les deux ans), le Centre organise une réunion des Correspondants du REMPEC. Les réunions des Correspondants du REMPEC servent de plate-forme d'examen et d'analyse des rapports du Centre et de formulation et d'approbation des stratégies, plans d'action et programmes. Les conclusions de ces réunions sont présentées lors de la réunion des Parties contractantes pour examen et adoption définitive.

**d. Unité conjointe PNUE/BCAH pour l'environnement**

L'Unité conjointe PNUE/BCAH (JEU) du Bureau de la coordination des affaires humanitaires (BCAH) des Nations Unies répond aux urgences environnementales en coordonnant les efforts internationaux et en mobilisant les partenaires pour venir en aide aux pays requérant assistance. En jumelant l'expertise environnementale du PNUE et du réseau d'intervention humanitaire coordonné par le BCAH, le JEU garantit une approche intégrée pour faire face aux urgences environnementales.

Une urgence environnementale peut survenir à la suite d'une catastrophe ou d'un conflit lorsque la santé humaine et les moyens de subsistance sont menacés et affectés à grande échelle en raison de la dissémination de substances dangereuses ou de dommages importants à l'écosystème. Parmi les urgences environnementales figurent les déversements d'hydrocarbures, le rejet de déchets toxiques et la pollution des eaux souterraines, lorsque les risques liés à l'environnement sont graves et potentiellement mortels.

**1.2.1.2 Institutions intergouvernementales n'appartenant pas au système des Nations Unies**

**a. Fonds FIPOL**

Les FIPOL sont deux organisations intergouvernementales (le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire) qui ont pour vocation l'indemnisation en cas de pollution par des hydrocarbures persistants à la suite de déversements provenant de pétroliers.

Les FIPOL ont été créés suite à l'entrée en vigueur de :

- la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC 1992) ;
- la Convention de 1992 portant création du Fonds ; et
- le Protocole de 2003 relatif au Fonds complémentaire.

Les FIPOL sont financés par les contributions versées par les entités qui reçoivent certains types d'hydrocarbures par voie maritime. Ces contributions sont calculées en fonction de la quantité d'hydrocarbures reçue au cours de l'année civile concernée et couvrent les demandes attendues, ainsi que les frais afférents à l'administration des Fonds.

Le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire partagent un Secrétariat commun installé à Londres. L'Administrateur est le plus haut fonctionnaire des FIPOL et est chargé de la gestion globale des Fonds. Les organes directeurs des FIPOL se réunissent deux fois par an, conformément aux dispositions de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Les organes directeurs sont tenus, notamment, de donner des instructions à l'Administrateur concernant l'administration des Fonds et de veiller à la bonne mise en œuvre des Conventions et de leurs propres décisions.

L'Assemblée est l'organe suprême du Fonds. Elle décide du budget annuel et des contributions à verser à l'Organisation et approuve les états financiers.

***b. Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC) de la Commission européenne***

L'Union européenne (UE) est Partie contractante à la Convention de Barcelone et ses Protocoles. La Commission européenne est l'organe exécutif de l'UE, et élabore et exécute au sein de la Direction générale de la protection civile et des opérations d'aide humanitaire (DG-ECHO) les politiques de la Commission sur l'aide humanitaire et la protection civile. Le Mécanisme européen de protection civile (MEPC) vise à renforcer la coopération entre l'Union et les États membres dans le domaine de la protection civile afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de prévention, de préparation et de lutte contre les catastrophes d'origine naturelle ou humaine, y compris les événements de pollution marine. Le Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC) de la DG-ECHO est le centre opérationnel du MEPC. Il assure une permanence 24h/24 et 7j/7. Pour plus d'informations sur l'ERCC, consultez le site Internet : [http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/mechanism\\_fr](http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/mechanism_fr)

L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) est une agence de l'Union européenne (UE). Elle a pour rôle de fournir une expertise technique et une assistance opérationnelle à la Commission européenne, au MEPC/ERCC et aux États membres, ainsi qu'une assistance opérationnelle aux pays tiers qui partagent un bassin maritime régional avec l'UE en cas d'événements de pollution marine. Pour plus d'informations, consultez le site Internet : <http://www.emsa.europa.eu/>. Les activités de l'Agence sont axées sur la lutte contre la pollution causée par les navires, en premier lieu la pollution par les hydrocarbures, puis la pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses. L'AESM a également pour mission de lutter contre la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières.

En cas d'urgence majeure et sur demande d'un pays affecté, l'ERCC facilite la coopération dans les interventions d'assistance au sein et en dehors de l'UE. Il centralise l'expertise et les capacités de protection civile et de lutte contre la pollution marine de l'AESM, ainsi que des États participant au MEPC (les 28 États membres de l'UE, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, l'Islande, le Monténégro, la Norvège, la Serbie et la Turquie) en cas de pollution marine de grande ampleur. L'ERCC rapproche les offres d'assistance des besoins des pays sinistrés et agit comme un centre de coordination entre les États participants, les pays affectés et les experts envoyés sur le terrain.

Les pays affectés peuvent demander une assistance par l'intermédiaire de l'ERCC, mais aussi par l'intermédiaire des Nations Unies et de ses agences, ou de toute organisation internationale compétente.

## 1.2.2 Institutions non gouvernementales

### a. *ITOPF*

L'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) est un organisme à but non lucratif qui offre un large éventail de services techniques à ses membres (armateurs de pétroliers) et associés (autres armateurs), ainsi qu'à leurs assureurs (Clubs P&I), lesquels financent ses activités. Celles-ci sont supervisées par un conseil d'administration international représentant les membres, les associés et les assureurs P&I. L'ITOPF est la principale source d'expertise, d'informations et de conseils techniques objectifs sur la lutte contre la pollution par les navires de l'industrie maritime. Ses recommandations reposent sur une appréciation scientifique du devenir et des effets des polluants dans le milieu marin et sur une évaluation pratique des options de réponse et des demandes d'indemnisation. L'ITOPF fournit des services d'intervention d'urgence aux armateurs de pétroliers (*ses membres*) depuis les années 1970. Face à la nécessité de lutter contre la pollution par les navires non pétroliers, elle a étendu ces services aux armateurs d'autres types de navires (qui peuvent devenir *ses associés*) en 1999. Plus récemment, le potentiel polluant de substances autres que les hydrocarbures — principalement les substances chimiques — et l'élaboration des conventions internationales correspondantes (par ex. la Convention HNS), ont entraîné une hausse de la demande du savoir-faire de l'ITOPF dans ces domaines.

L'ITOPF, qui joue un rôle consultatif auprès de l'OMI et d'observateur auprès des FIPOL, peut également offrir ses services à la demande de gouvernements et d'organisations intergouvernementales, telles que les FIPOL.

### b. *IPIECA et IOGP*

L'association mondiale d'études des questions environnementales et sociales du secteur pétrolier (IPIECA) a été créée en 1974 après le lancement du PNUE.

L'IPIECA n'intervient pas sur les événements de pollution. Sa principale mission est de promouvoir de bonnes pratiques auprès des acteurs du secteur pétrolier et gazier. Elle coopère également avec des organismes des Nations Unies, tels que l'OMI et le REMPEC, pour encourager la création d'activités conjointes à l'appui de conventions telles que la Convention OPRC 1990.

L'IPIECA élabore de bonnes pratiques et agit comme une plate-forme de partage des connaissances sur la préparation et la lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Elle collabore avec l'Association internationale des producteurs de pétrole et de gaz (IOGP) à l'élaboration de documents d'orientation pour la préparation et l'intervention en cas d'événement de pollution sur les installations offshore. L'IOGP a également été créée en 1974 et œuvre pour les compagnies d'exploration et de production pétrolières et gazières à la promotion de pratiques sûres, responsables et durables.

Les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures sont principalement assurées par le Groupe de travail sur les déversements d'hydrocarbures de l'IPIECA. Actif depuis 1987, le Groupe vise à améliorer la préparation et la lutte contre les déversements d'hydrocarbures à l'international :

- en aidant les acteurs du secteur et leurs partenaires à mieux se préparer et lutter contre les déversements d'hydrocarbures ;
- en communiquant aux autorités et autres parties prenantes toute information utile sur les déversements d'hydrocarbures de manière proactive ; et
- en assurant le suivi, en évaluant et (lorsque nécessaire) en luttant contre les impacts des déversements d'hydrocarbures.

Le Projet industriel conjoint de lutte contre les déversements d'hydrocarbures (OSR-JIP) de l'IPIECA-IOGP, conduit de 2012 à 2016, avait pour objectif de mettre en œuvre les enseignements tirés de l'incident du forage Macondo, en 2010 dans le Golfe du Mexique, en matière de préparation et de lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Dans le cadre de cet effort, l'OSR-JIP a produit

plus de 20 guides de bonnes pratiques, librement accessibles. Ces guides actualisent et remplacent la série de rapports sur la préparation à la lutte et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures de l'IPIECA. Ils portent sur des sujets largement applicables à l'exploration et à la production, ainsi qu'aux activités de navigation et de transport.

**c. CEFIC/ICE**

Le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) est le forum de l'industrie chimique en Europe. Le CEFIC est un partenaire actif des décideurs de l'UE, qui facilite le dialogue avec les acteurs du secteur et partage son expertise. Il représente des milliers de petites, moyennes et grandes entreprises de l'industrie chimique en Europe.

Dans le cadre du programme de Gestion responsable, l'industrie chimique européenne a mis en place un programme coopératif appelé Intervention in Chemical Transport Emergencies (ICE), qui vise à minimiser les impacts des accidents de transport de produits chimiques. Dans chaque pays européen, il cherche à créer un cadre d'assistance efficace :

- en utilisant les plans d'intervention d'urgence des entreprises chimiques ;
- en s'inspirant des plans d'intervention d'urgence existants - locaux, régionaux et liés aux produits (chlore, isocyanates, oxyde d'éthylène, etc.) ;
- en collaborant avec les autorités nationales par l'entremise de la Fédération nationale des industries chimiques ;
- en favorisant une assistance mutuelle au sein de l'industrie chimique.

Chaque système national ICE s'applique uniquement aux événements de distribution (c'est-à-dire ceux qui se produisent en dehors des sites de fabrication) et est formalisé dans un protocole entre la Fédération nationale de l'industrie chimique et les autorités nationales compétentes.

En collaboration avec l'AESM et le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), le CEFIC a créé le Réseau MAR-ICE en 2008, pour fournir des informations et des conseils d'experts sur les produits chimiques impliqués dans les urgences maritimes. Le service est joignable par les administrations nationales 24h/24 et 7j/7, via les correspondants dédiés du CEDRE et de l'AESM.

**d. International Salvage Union (ISU)**

La majorité des professionnels du sauvetage sont membres de l'International Salvage Union (ISU). Cette organisation compte quelque 60 entreprises basées dans 35 pays. En outre, le statut de membre associé de l'ISU est ouvert à toutes les organisations et à tous les professionnels ayant un intérêt dans les activités de sauvetage, notamment les Clubs P&I et autres assureurs maritimes, les cabinets d'avocats, les ports, les organismes d'intervention nationaux, les armateurs et les gestionnaires de navires, les autorités côtières locales, les organisations environnementales et les dépollueurs.

L'un des principaux objectifs de l'ISU est de favoriser une compréhension plus large de la contribution du secteur du sauvetage à la protection de l'environnement et des biens.

Les sociétés de sauvetage possèdent des remorqueurs et d'autres équipements de sauvetage dans différents ports et zones à travers le monde, et certaines des entreprises ont des remorqueurs de sauvetage stationnés à divers endroits stratégiques. Certains remorqueurs de sauvetage sont entretenus dans les stations de sauvetage de certains États côtiers en raison d'arrangements entre leurs propriétaires et d'autres intéressés ou les autorités de ces États.

**e. L'Association internationale des sociétés de classification (IACS)**



Consacrée à la sécurité maritime et à la protection du milieu marin, l'IACS apporte une contribution unique à la sécurité et à la réglementation maritimes grâce à son soutien technique et à ses activités de contrôle de la conformité et de recherche et de développement. Plus de 90 % du tonnage mondial affecté au transport de marchandises est couvert par les règles et procédures de classification et de respect des conditions de vie édictées par les 12 sociétés membres de l'IACS.

Une société de classification a pour mission d'offrir des services statutaires, de classification et d'assistance à l'industrie maritime et aux organismes de réglementation en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution, en s'appuyant sur les connaissances et technologies maritimes disponibles.

L'objectif de la classification des navires est d'évaluer la résistance structurelle et l'intégrité des parties essentielles de la coque du navire et de ses appendices, ainsi que la fiabilité et le fonctionnement des systèmes de propulsion et de direction, de production d'électricité et autres dispositifs et systèmes auxiliaires intégrés au navire pour assurer le maintien des services essentiels à bord. Les sociétés de classification poursuivent cet objectif selon leurs propres règles et en contrôlant le respect des réglementations statutaires internationales et/ou nationales au nom des administrations du pavillon.

### **1.3 Mécanismes d'assistance et accords industriels**

#### **1.3.1 Mécanismes d'assistance**

Dans le cadre du présent guide, « mécanisme d'assistance » désigne le mécanisme mis en place au sein des organisations/institutions internationales gouvernementales/intergouvernementales (de l'ONU ou non), selon le mandat qui leur est confié par les Conventions internationales (au niveau mondial ou régional) ou par les décisions de leurs États membres. Sont abordés ci-après le rôle et les responsabilités spécifiques de ces organisations/institutions, ainsi que leurs relations avec les États affectés et entre elles, en particulier en ce qui concerne la coordination de l'assistance internationale en cas d'incident de pollution majeur.

##### **a. Rôle du REMPEC**

L'une des principales tâches du Centre, dans le cadre de son [http://www.rempec.org/rempec.asp?theIDS=1\\_91&theName=About%20REMPEC&theID=6&daChk=1&pgType=1](http://www.rempec.org/rempec.asp?theIDS=1_91&theName=About%20REMPEC&theID=6&daChk=1&pgType=1) consiste à « aider les États côtiers de la région méditerranéenne qui, en cas de situation critique, en font la demande à obtenir l'assistance des autres Parties au Protocole Prévention et situations critiques ou, lorsque les possibilités d'assistance n'existent pas au sein de la région, à obtenir une aide en dehors de la région ».

Toute Partie affectée par une pollution marine peut contacter le REMPEC par le canal officiel de communication ou par le biais d'un Rapport de pollution (*Annexe II.1, Annexe II.2*).

L'assistance fournie par le Centre peut consister à :

Fournir des conseils, des informations techniques et une expertise (rôle consultatif et de médiation)

- Assistance à distance
  - renseignements et conseils, par téléphone ou par d'autres moyens de communication, sur les aspects opérationnels, techniques, administratifs et juridiques de la lutte contre la pollution (par exemple, les interventions en cas de pollution par des hydrocarbures et des SNPD), le modèle de prévision, l'intervention en cas de faune affectée, etc. ;

- assistance à la communication avec divers interlocuteurs au nom de l'État ou des États concernés ;
- conseils sur les sources d'informations non disponibles au Centre ; et
- accès au Système d'information régional.

Le REMPEC a mis au point et gère un Système d'information régional (SIR) composé d'annuaires et d'inventaires, de guides opérationnels et de documents techniques, qui est complété par des outils d'aide à la décision, incluant le Système maritime intégré d'information et d'aide à la décision sur le transport des substances chimiques (MIDSIS-TROCS), le système d'aide à la décision en matière de traitement des déchets et le Système d'information géographique intégré méditerranéen pour l'évaluation du risque et la lutte contre la pollution marine (MEDGIS-MAR).

- Assistance sur site
  - avis d'experts fournis sur les lieux de l'incident par des représentants du REMPEC ou l'Unité d'assistance méditerranéenne (UAM) (*Annexe I.5*).

Lors de leur Réunion d'octobre 1993, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont décidé de créer une Unité d'assistance méditerranéenne (UAM) pour lutter contre la pollution marine accidentelle, coordonnée et déployée par le REMPEC à la demande des Parties contractantes, dans la limite de son budget et/ou des ressources financières dont il peut disposer.

Au moment de la rédaction du Guide, l'UAM se compose :

- du Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), basé à Brest, en France ;
- de la Federazione Nazionale dell'Industria Chimica (FEDERCHIMICA), basée à Milan, en Italie ;
- de l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), basé à Rome, en Italie ;
- de la Sea Alarm Foundation (SEA ALARM), basée à Bruxelles, en Belgique, qui collabore avec le REMPEC pour porter secours à la faune mazoutée en mer Méditerranée ; et
- du Réseau méditerranéen d'océanographie opérationnelle (MONGOOS), qui peut fournir sur demande un modèle de prévision de déversement d'hydrocarbures en une heure à tout État côtier méditerranéen.

#### Coordonner l'assistance régionale (rôle de coordination)

Dans le contexte d'un événement de grande envergure, le type d'assistance fournie (conseil, expertise, main-d'œuvre, équipement, appui financier, etc.) varie au même titre que les sources (organisations bilatérales, internationales, intergouvernementales/non gouvernementales, sociétés privées, particuliers, etc.). Cette assistance contribue à l'intervention en fournissant l'expertise, les équipements et la main-d'œuvre nécessaires aux opérations de nettoyage des rivages, de protection de l'environnement, de récupération du pétrole en mer (qui nécessite des équipements lourds et coûteux), etc.

Toutefois, une mobilisation massive peut également être source de difficultés et de confusion compte tenu de la complexité de gérer une coordination multinationale et multi-organisation, ainsi que des nombreuses informations fournies par les différentes sources, qui nécessitent une politique de sélection et de diffusion de l'information méthodique. Il est donc crucial d'établir, dès le début d'un événement, une procédure de coordination afin d'éviter les doubles emplois et d'accroître l'efficacité de l'assistance internationale.

Dans des circonstances très exceptionnelles (accident majeur, absence de parties responsables immédiates, offres d'assistance internationales), le REMPEC joue un rôle d'intermédiaire important

en tant que mécanisme d'échange entre la Partie confrontée au déversement et l'Offre d'assistance internationale afin d'éviter les doubles emplois et de s'assurer que l'offre d'assistance est alignée sur les besoins. Il peut également contribuer à une bonne coordination de la mobilisation des ressources et accélérer leur déploiement.

**b. Rôle de l'OMI**

En cas d'urgence, l'OMI soutient le REMPEC dans l'exécution de son mandat et facilite la fourniture d'une assistance et de conseils techniques, ainsi que l'identification des sources de financement provisoire.

**c. Rôle du PNUE/BCAH**

En cas d'urgence environnementale, le PNUE/BCAH coordonne les efforts internationaux et mobilise des partenaires pour aider les Pays affectés à solliciter une assistance. Il peut être amené à intervenir en cas de pollution marine lorsque la santé humaine et l'environnement (écosystèmes marins fragiles) sont menacés et affectés à grande échelle à la suite d'une catastrophe, d'un conflit ou d'un acte de terrorisme. Le PNUE/BCAH, l'OMI et le REMPEC coopèrent et coordonnent leurs efforts pour éviter les doubles emplois.

**d. Rôle du Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC) de la DG-ECHO**

L'Union européenne est partie contractante à la Convention de Barcelone et ses Protocoles. Comme les autres Parties, l'UE s'emploie à fournir une assistance aux Parties sur demande. À cet effet, elle a désigné les autorités compétentes de l'UE pour l'assistance mutuelle : l'ERCC opérant au sein de la DG-ECHO et l'AESM.

En cas d'urgence, la Commission, par le biais de l'ERCC, agit comme un centre de collecte et de diffusion d'informations aux États membres qui coordonne les offres d'assistance et s'assure de la cohérence des interventions sur les catastrophes en dehors de l'Union européenne.

L'ERCC est le principal correspondant des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles dans le cadre des :

- (1) demandes de ressources et de services d'assistance à l'AESM ; et
- (2) activations du MEPC – pour étendre la demande d'assistance à tous les États participant au MEPC en cas de circonstances exceptionnelles et/ou de pollution de grande ampleur.

**Les principaux services d'assistance de l'AESM sont les suivants :**

*Équipement :*

- Réseau de navires antipollution en alerte (écumeurs de pétrole en haute mer) positionnés le long de la côte européenne et équipés de plusieurs types d'équipements de dépollution, y compris de systèmes de pulvérisation de dispersants ;
- Service d'assistance en équipements dédiés de lutte contre la pollution marine (équipements pour les interventions de grande envergure, tels que des systèmes de barrage flottant en haute mer, des écumeurs, des unités de stockage flottantes, etc., et personnel formé à leur utilisation).

*Informations :*

- Service Clean Sea Net de surveillance des déversements d'hydrocarbures et de détection des navires par satellite ;

- Service MAR-ICE (Réseau d'intervention maritime en cas d'urgences chimiques) d'information et de conseils d'experts sur les produits chimiques déversés en mer ;
- Base de données MAR-CIS répertoriant des fiches d'information sur les substances chimiques en mer.

Assistance par l'activation du MEPC :

- Assistance d'États membres de l'UE qui ne sont pas Partie à la Convention de Barcelone ;
- Ressources pré-engagées d'États membres (modules) et experts : au moment de la rédaction du Guide, deux modules de lutte contre la pollution marine ont été enregistrés :
  - un groupe néerlandais d'intervention sur les incidents maritimes chargé de lutter contre les incendies à bord des navires ou des installations de manutention ;
  - une équipe suédoise de nettoyage du littoral incluant des formateurs et des équipements de protection pour 50 personnes.
- Équipes d'experts en charge de vérifier les évaluations et de faciliter la coordination sur le terrain.

L'assistance de l'AESM à la mobilisation des équipements de lutte contre la pollution marine (navires d'intervention, équipement de lutte contre la pollution et produits) et à la fourniture de services d'information doit être sollicitée par la Partie contractante affectée auprès de l'ERCC ou par le biais du Système commun de communication et d'information d'urgence (CECIS). Lorsqu'elle reçoit une demande d'un État, l'AESM collecte des données auprès du/des « prestataire(s) » (intervenants) via son réseau de navires antipollution en alerte et informe l'État requérant de la disponibilité des équipements dans la région, du temps de mobilisation et des tarifs applicables (tarifs de location fixes). L'État requérant décide ensuite s'il accepte l'offre d'assistance et quels équipements mobiliser. L'AESM se chargera des démarches nécessaires en vue de la signature du contrat d'intervention entre l'État requérant et l'intervenant/prestataire (pour plus d'informations, consultez le site Internet : <http://www.emsa.europa.eu/operations/pollution-response-services.html>).

En cas de pollution marine de grande ampleur, les demandes d'assistance doivent être adressées à l'ERCC par les Parties contractantes affectées, directement ou par l'intermédiaire du REMPEC. L'ERCC active alors le MEPC, qui étend les demandes d'assistance à tous les États participant au MEPC (les 28 États membres de l'UE, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, l'Islande, le Monténégro, la Norvège, la Serbie et la Turquie). L'ERCC facilite la mobilisation et la coordination de l'assistance des États participant au MEPC pour garantir une réponse européenne cohérente en cas d'urgences, en évitant les doubles emplois, inutiles et coûteux. La coordination de l'assistance de l'UE est pleinement intégrée à la coordination globale assurée par l'organisation internationale/régionale compétente (OMI/PNUE-REMPEC) et joue un rôle prépondérant.

L'ERCC centralise toutes les communications officielles et les demandes d'assistance : de l'AESM à la lutte contre la pollution marine et du MEPC, en cas de pollution marine de grande ampleur.

**e. Rôle des mécanismes d'appui au financement des Nations Unies**

Dans des circonstances exceptionnelles, la Banque mondiale et le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) peuvent faciliter et coordonner l'obtention d'une aide financière volontaire des pays (comme dans le cas du déversement d'hydrocarbures au Liban, en 2006, par exemple).

### 1.3.2 Accords industriels

#### **a. L'assureur responsable**

La responsabilité civile du propriétaire du navire est généralement couverte par les associations mutuelles d'assurance des propriétaires de navires, appelées Club de protection et d'indemnisation (Club P&I). Un Club P&I ne couvre que les obligations légales du propriétaire du navire au sens d'un dommage ou d'une compensation que le propriétaire est légalement tenu de payer à d'autres. Les propriétaires de navires ont le droit de limiter leur responsabilité en vertu de diverses conventions internationales (CLC 1992, Convention Bunker, Convention LLMC) ou de la législation nationale. La couverture d'assurance est souvent, dans la pratique, restreinte au montant de limitation applicable au navire.

#### **b. ITOPF**

L'ITOPF est sollicitée par le propriétaire du navire ou son Club P&I dans presque tous les cas de pollution par des hydrocarbures ou SNPD, quelle qu'en soit l'ampleur. L'ITOPF dispose d'une expertise et d'une expérience dans les aspects pratiques de l'intervention et du nettoyage, et dans l'identification des mesures raisonnables à prendre. Elle est donc en mesure de conseiller le Club P&I et le propriétaire du navire sur le type et l'étendue d'une pollution, sur l'effet qu'elle pourrait avoir dans différents scénarios et sur les mesures à prendre pour les atténuer ou les prévenir. Cet avis est également valable pour l'État côtier, s'il en fait la demande. La coopération entre l'État côtier et l'ITOPF facilitera l'organisation et la coordination de la lutte contre la pollution et le nettoyage.

Si la pollution par les hydrocarbures affecte un État partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds et est couverte par le Fonds, les Clubs P&I concernés et les FIPOL peuvent également coopérer. En général, cette coopération s'étend à la nomination d'experts techniques conjoints, y compris ceux de l'ITOPF.

#### **c. Sociétés d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures de niveaux 2 et 3**

Diverses sociétés d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures ont été établies pour assurer le déploiement rapide du personnel spécialisé et du matériel d'intervention dans les régions ou à l'international. Bien que ces sociétés soient généralement engagées par le secteur privé, elles peuvent également l'être par le secteur public et, dans certains cas, gérer et même assurer la maintenance du matériel d'intervention du gouvernement (*Annexe I.3 Répertoire des entreprises offrant des services d'intervention d'urgence en Méditerranée*).

#### **d. CEFIC, ICE (industrie chimique)**

Dans le cadre du programme de Gestion responsable (ICE), l'industrie chimique fournit, en cas d'événement de pollution, des informations, une aide pratique et, selon les cas, les équipements appropriés aux autorités d'urgence compétentes afin de minimiser les effets néfastes. Le réseau MAR-ICE fournit des informations et des conseils d'experts sur les produits chimiques impliqués dans les urgences maritimes. Le service est joignable par les administrations maritimes nationales 24h/24 et 7j/7 via un correspondant dédié du CEDRE. Pour plus d'informations, consultez le site Internet de l'AESM, à l'adresse : <http://www.emsa.europa.eu/chemical-spill-response/mar-ice-network.html>.

En cas d'incidents à terre, l'assistance ICE est assurée par les entreprises chimiques. Selon leurs capacités et ressources, elles peuvent offrir trois niveaux d'intervention : Niveau 1 - informations sur les produits et conseils d'ordre général par téléphone ou par fax ; Niveau 2 - conseils d'un expert de l'entreprise sur les lieux de l'incident ; Niveau 3 - déploiement de personnel/matériel sur les lieux de l'incident. Cette assistance s'applique en premier lieu aux produits fabriqués par les sociétés elles-mêmes et est généralement prévue dans le plan d'intervention d'urgence en cas d'incident de

distribution de ces sociétés. Lorsque le fournisseur des produits concernés n'est pas connu ou est injoignable, certaines entreprises peuvent prêter assistance sur la base d'un accord préalable avec le système ICE national. Cependant, le cas échéant, les interventions de niveaux 2 et 3 ne sont menées que lorsqu'elles ne portent pas atteinte à la sécurité de leurs propres installations.

La liste des entreprises participantes est un document clé du protocole entre les autorités nationales compétentes et l'industrie chimique (représentée par la Fédération nationale des industries chimiques).

**e. *International Salvage Union***

Certains remorqueurs de sauvetage sont entretenus dans les stations de sauvetage de certains États côtiers en raison d'arrangements entre leurs propriétaires et d'autres intéressés ou les autorités de ces États. Certaines sociétés ont la possibilité de mobiliser des équipements, à partir de leurs propres ressources ou d'ailleurs, ainsi que des experts en très peu de temps.

## Chapitre 2 Situation actuelle

### 2.1 Situation actuelle des pays méditerranéens en matière de prévention, de préparation et de lutte contre la pollution marine

#### 2.1.1 Systèmes nationaux de prévention, de préparation et d'intervention de toutes les Parties contractantes au Protocole « Prévention et situations critiques »

Depuis sa création, le REMPEC a apporté son concours au développement des systèmes nationaux de préparation et de lutte contre la pollution marine aux autorités nationales compétentes de l'Albanie, de l'Algérie, de la Croatie, de Chypre, de l'Égypte, d'Israël, du Liban, de la Libye, de Malte, du Monténégro, du Maroc, de la Slovénie, de la Syrie, de la Tunisie et de la Turquie.

À l'heure actuelle, 18 États côtiers méditerranéens disposent de systèmes nationaux de préparation et d'intervention, y compris de plans nationaux d'urgence (l'Albanie, l'Algérie, la Croatie, Chypre, l'Égypte, la France, la Grèce, Israël, l'Italie, Malte, Monaco, la Syrie, la Tunisie et la Turquie).

Sur la base des informations fournies, le REMPEC dispose d'un Profil Pays de chaque Partie à la Convention de Barcelone, qui comprend notamment :

- l'état du système national de préparation et d'intervention ;
- l'état de ratification des conventions pertinentes ;
- la liste de contact des autorités nationales compétentes ; et
- l'expertise et les ressources disponibles en matière d'assistance internationale.

Il ressort de ces Profils Pays qu'il existe, dans la région :

- des pays dotés d'un système national bien développé, comprenant des ressources de lutte ;
- des pays dotés d'un plan national d'urgence mais disposant de ressources limitées ;
- des pays dotés d'un système national qui nécessite des améliorations et disposant de ressources très limitées ; et
- des pays dont le système national est encore en cours d'élaboration et dont les ressources sont très limitées.

Compte tenu des différents niveaux de moyens de lutte disponibles dans la région, une coopération et une assistance internationale seront nécessaires pour un certain nombre de pays méditerranéens, même dans les cas de pollution de moyenne envergure. (*Annexe I.2*)

#### 2.1.2 Accords sous-régionaux et bilatéraux

Conformément à son mandat en matière de planification d'urgence ([http://www.rempec.org/rempec.asp?theIDS=1\\_91&theName=About%20REMPEC&theID=6&daChk=1&pgType=1](http://www.rempec.org/rempec.asp?theIDS=1_91&theName=About%20REMPEC&theID=6&daChk=1&pgType=1)), en plus de l'assistance fournie aux différents États côtiers pour développer leurs systèmes nationaux, le REMPEC aide les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à élaborer et à définir des accords opérationnels bilatéraux et multilatéraux entre pays voisins. Le REMPEC est également impliqué depuis 1992 dans le développement de systèmes sous-régionaux de préparation et de lutte en cas d'événements majeurs de pollution marine. Ces accords sous-régionaux d'assistance mutuelle en cas d'urgence de pollution marine accroissent considérablement les moyens de lutte contre les déversements de chaque pays, tout en prévoyant un mécanisme de mise en commun des ressources et de réalisation conjointe des opérations d'intervention.

- Accords sous-régionaux :

- Sud-est (Chypre, Égypte, Israël), signé le 9 juin 1995, pas encore en vigueur
  - Adriatique (Croatie, Italie, Slovénie), signé le 9 décembre 2005, pas encore en vigueur
  - Sud-ouest (Algérie, Maroc, Tunisie), signé le 20 juin 2005 et entré en vigueur le 11 mai 2011
  - RAMOGEPOL (France, Italie, Monaco), révisé en 2012
- Accords bilatéraux :
    - Plan LION (France, Espagne), entré en vigueur le 22 juillet 2002

## **2.2 Situations et événements de pollution variés**

Chaque incident de pollution marine a ses spécificités (source de la pollution, type de polluant impliqué, ampleur de la pollution, localisation, causes et nombre de pays affectés) et nécessite une réponse adaptée.

### **2.2.1 Sources de pollution**

La question de la pollution par les navires est abordée dans les Conventions de l'OMI concernant la prévention, la préparation, l'intervention, la responsabilité et l'indemnisation. Et il appartient aux États du pavillon et aux États du port de veiller à ce que leurs navires respectent ces Conventions. Ce régime juridique fournit un cadre qui permet aux autorités nationales compétentes d'initier et d'organiser les actions d'intervention, y compris les demandes d'assistance internationale. Le coût de l'assistance internationale devrait être couvert par les régimes de responsabilité et d'indemnisation.

Les activités en mer, dans les ports maritimes et les installations de manutentions d'hydrocarbures et de produits chimiques sont principalement régies par les lois et règlements nationaux. C'est dans ce cadre juridique national, que doit être exigé des exploitants la possession d'un plan d'urgence et l'assurance responsabilité, que les autorités nationales compétentes initient et organisent les actions d'intervention, y compris les demandes d'assistance internationale. Pour les activités en mer, dans les ports maritimes et les installations de manutention d'hydrocarbures et de produits chimiques, il n'existe pas de régimes de responsabilité et de compensation équivalents à ceux fixés pour les navires. En conséquence, il appartient aux autorités nationales compétentes d'imposer aux opérateurs de disposer d'équipements prépositionnés et d'arrangements de lutte pour augmenter leurs capacités d'intervention, et d'avoir une assurance ou une garantie financière pour couvrir les interventions d'urgence y compris l'assistance internationale et le cout des dommages potentiels qu'ils peuvent causer.

Dans de nombreux cas de déversement d'hydrocarbures, l'identification de la source du rejet est simple. Cependant, dans certaines situations, la source des hydrocarbures déversés peut ne pas être évidente, en présence de plusieurs sources potentielles identifiées. Les bonnes pratiques consistent à prélever, le plus tôt possible, des échantillons des hydrocarbures déversés et des hydrocarbures des sources potentielles (par exemple, dans les citernes et les locaux machines du navire, les terminaux et d'autres sources situées à terre). Les échantillons doivent être convenablement manipulés, entreposés et étiquetés pour pouvoir prouver aux autorités judiciaires que les principes de conservation ont été respectés à tout moment. Il est essentiel d'appliquer les bonnes procédures d'échantillonnage et de stockage des échantillons.

### **2.2.2 Type de polluant**

Le type de polluant hydrocarbures (cargaison, soute) et SNPD (en vrac/conditionnés) déterminera le type d'assistance nécessaire en termes d'expertise et d'équipements d'intervention, ainsi que la partie à laquelle adresser la demande d'assistance. S'il est plus facile d'identifier les besoins en moyens d'intervention pour les hydrocarbures, la tâche s'avère bien plus complexe pour les SNPD, en



particulier lorsque plusieurs SNPD sont transportés à bord du navire et que les informations nécessaires sur les produits ne sont pas disponibles immédiatement.

### **2.2.3 Type de rejet**

Un événement de pollution peut survenir à la suite d'un rejet instantané d'hydrocarbures ou de SNPD, d'une fuite continue d'un réservoir endommagé d'un pétrolier ou d'une éruption à partir d'une unité offshore.

### **2.2.4 Ampleur de la pollution**

Les systèmes d'intervention échelonnée sont désormais un concept opérationnel largement admis, qui permet une catégorisation pratique des niveaux d'intervention. Ils peuvent également être pris en compte dans les exigences relatives aux équipements et à la préparation opérationnelle des navires, installations offshore et installations de manutention sous la juridiction d'un État. Ils prévoient trois niveaux d'intervention en cas de déversements :

- Niveau 1 - capacité de préparation et de lutte contre les déversements de petite ampleur relevant de la compétence d'une installation individuelle ou de l'autorité portuaire et qui peuvent être atténués par les ressources disponibles localement.
- Niveau 2 - capacité de préparation et de lutte contre les déversements de moyenne ampleur qui nécessitent des équipements et du personnel supplémentaires pour assister les ressources disponibles localement (Niveau 1). Pour une intervention de niveau 2, l'assistance peut provenir d'un certain nombre d'entités extérieures à la zone géographique immédiate, y compris de ressources nationales, voire internationales lorsque les ressources nationales ne sont pas disponibles.
- Niveau 3 - capacité de préparation et de lutte contre les déversements de grande ampleur, y compris ceux d'importance nationale ou internationale, nécessitant la mobilisation de ressources nationales et internationales.

Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque la santé humaine, les moyens de subsistance et l'environnement sont menacés et affectés à grande échelle à la suite d'une catastrophe, d'un conflit ou d'un acte terroriste, une demande d'assistance peut être adressée aux autorités d'assistance internationales [le PNUE/BCAH, Mécanisme européen de protection civile (MEPC)].

Certains pays ne disposent pas d'équipements ou de ressources d'intervention de Niveau 2, et seuls quelques pays disposent des ressources de Niveau 3. Bien qu'il soit généralement recommandé aux pays de s'assurer que les équipements d'intervention et les ressources du Niveau 1 sont présents sur place ou immédiatement disponibles, il est entendu que les ressources de Niveau 2 et, si nécessaire, de Niveau 3 peuvent être mobilisées progressivement. L'intégration de ressources supplémentaires qui pourraient être nécessaires devrait être planifiée et intégrée dans les plans d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures.

En outre, les capacités d'intervention nécessaires au cours d'un déversement d'hydrocarbures varient, nécessitant la mobilisation et la démobilitation des équipements et du personnel selon l'évolution de chaque situation. Les impacts et les coûts d'intervention peuvent être considérablement réduits par la mobilisation rapide et l'utilisation efficace des ressources, ainsi que la démobilitation de celles qui ne sont plus nécessaires. Il est recommandé aux planificateurs et aux structures d'intervention de privilégier une réponse proactive dès le début d'un déversement, en particulier lorsque l'ampleur du déversement est difficile à évaluer. Une intervention précoce est généralement plus efficace qu'une intervention tardive (à savoir sécuriser la source du déversement, remorquer un navire avant qu'il n'échoue, etc.). Il est également conseillé aux planificateurs et intervenants de mobiliser les

ressources au plus tôt, en partant du principe qu'il est préférable d'en démobiliser ultérieurement si nécessaire que de risquer de ne pas pouvoir intervenir rapidement, faute de ressources suffisantes.

### **2.2.5 Localisation de la pollution**

La localisation d'un déversement, ainsi que le type de polluant impliqué, détermineront la stratégie d'intervention et le type d'équipements mobilisés.

Les équipements d'intervention en cas de déversement sont généralement très spécifiques. Ils varient selon les options d'intervention envisagées. Pour lutter contre un déversement de grande ampleur en mer, il faut mobiliser des équipements d'intervention d'envergure, tels que des écumeurs, des avions de dispersion aérienne de longue portée, des dispositifs de surveillance aérienne, des systèmes de barrage en haute mer, etc. Leur disponibilité, ainsi que celle du personnel formé à leur utilisation, sont limitées. La distance et la rapidité de déploiement de ces équipements et du personnel formé dans la zone de déversement influencent grandement le choix de l'option/la stratégie d'intervention.

Des équipements spécialisés et non spécialisés de lutte contre la pollution près des côtes et sur les rivages sont généralement disponibles dans les régions et en dehors. Des stocks d'équipements, ainsi que du personnel et des experts formés au nettoyage des côtes appartenant aux gouvernements, à l'industrie pétrolière et chimique ou au secteur privé (fabricants, intervenants) peuvent également être aisément mobilisés.

Les capacités d'intervention nécessaires au cours d'un déversement d'hydrocarbures varient, nécessitant la mobilisation et la démobilisation des équipements et du personnel selon l'évolution de chaque situation. Les déversements en haute mer peuvent évoluer vers la côte, par exemple.

Certains déversements par les navires ou installations de manutention d'hydrocarbures ou de substances nocives peuvent également se produire dans des zones portuaires et menacer la santé humaine et l'environnement immédiat, nécessitant par conséquent des mesures spécifiques.

### **2.2.6 Nature de l'événement de pollution (cause de la pollution)**

Les causes de la pollution sont déterminantes, en particulier lorsqu'il faut envisager une intervention rapide, en cas d'échouage d'un navire, de collision, de panne moteur, d'explosion, etc., et *a fortiori* dans les cas de sabotage, d'attaque terroriste et de conflit. Dans ces cas, aucun mécanisme de responsabilité et d'indemnisation ne peut être activé pour couvrir le coût des opérations d'intervention et des dommages économiques et environnementaux. Comme par le passé en pareilles circonstances, les mécanismes d'assistance sont contactés et l'OMI, le PNUE et le REMPEC aident à la mobilisation des soutiens financiers et de l'assistance technique par le biais des mécanismes de financement des Nations Unies et des contributions volontaires des États, y compris de l'UE.

### **2.2.7 Nombre de pays affectés**

Lorsque plusieurs pays sont affectés ou menacés de l'être, et en l'absence d'un accord bilatéral ou sous-régional, les pays affectés coopèrent et coordonnent la mobilisation et le déploiement des équipements d'intervention et s'entendent sur la partie qui assumera le rôle et la responsabilité de toutes les décisions et mesures à prendre pour lutter contre la pollution et qui coordonnera les opérations d'intervention conjointes. En principe, le rôle de premier plan est assumé par l'autorité opérationnelle du pays situé dans la zone où l'événement de pollution marine a eu lieu et qui est directement affecté. Lorsque la majeure partie du déversement est passée de la zone de responsabilité du pays initialement affecté à la zone de responsabilité d'un pays voisin, les pays acceptent de transférer le rôle de commandement de l'un à l'autre.

En l'absence d'un accord bilatéral ou multilatéral sur le financement des actions de lutte contre la pollution marine des Parties conclu avant l'événement de pollution, les Parties doivent assumer les coûts de leurs actions respectives. Lorsque les mesures sont prises par une Partie à la demande expresse d'une autre Partie, la Partie requérante rembourse à la Partie assistante les coûts de son intervention. Lorsque l'action est entreprise par une partie de sa propre initiative pour la protection de ses intérêts propres, cette partie en supporte les coûts.

### **2.3 Types de systèmes d'intervention nationaux et de répartition de la responsabilité des opérations d'intervention**

À qui incombe la responsabilité de l'intervention en cas d'événement de pollution marine ?

L'intervention en cas de pollution marine majeure est une opération complexe, qui nécessite la coordination transparente des ressources matérielles, des processus opérationnels et du personnel de nombreuses organisations différentes (publiques et privées/nationales et internationales) par une équipe de commandement qualifiée. Cette coordination suppose la mise en place et l'activation d'une ou de plusieurs structures de commandement des opérations d'intervention, qui doivent être appuyées par des structures de gestion, chargées notamment de la coopération et de l'assistance internationale. Ce système de gestion des interventions doit être suffisamment souple pour pouvoir être rapidement étendu ou réduit, afin d'assurer la bonne maîtrise du déversement tout au long de l'intervention. Pour qu'un système de gestion des incidents facilite la coordination des ressources d'intervention publiques et privées et contribue à assurer l'intervention la plus efficace, les représentants des parties responsables et intéressées doivent être intégrés aux structures de commandement et de gestion, et leurs missions clairement réparties.

La plupart des pays ont adopté le principe du pollueur-payeur, selon lequel la partie responsable du déversement doit financer les activités d'intervention dans toute la mesure de sa responsabilité légale.

Si certaines Parties contractantes ont acquis des équipements d'intervention en cas de déversement et formé du personnel à leur utilisation, d'autres possèdent des ressources et une expertise limitées. Un événement de pollution marine important est un événement rare et le stockage des équipements d'intervention est coûteux pour une autorité nationale.

En vertu de la Convention OPRC de 1990, un État, soit individuellement, soit par le biais d'accords bilatéraux ou multilatéraux et en coopération avec les industries pétrolière/chimique et maritime, les autorités portuaires et les autres entités concernées, doit veiller à disposer d'équipements prépositionnés de lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Pour assurer la disponibilité d'un équipement d'intervention adéquat, les États peuvent exiger des exploitants d'unités offshore et d'installations de manutention de pétrole ou de produits chimiques qu'ils maintiennent un niveau minimal d'équipements prépositionnés, proportionnel au risque encouru, et qu'ils prennent des dispositions pour mobiliser les ressources supplémentaires nécessaires, y compris de l'étranger. Ils doivent établir des normes concernant la capacité de récupération ou de confinement des hydrocarbures, la capacité de stockage des hydrocarbures récupérés et les délais d'intervention.

Il est important de faire la distinction entre les situations dans lesquelles la partie responsable fournit la majorité des ressources d'intervention et celles dans lesquelles elle doit être assistée par du personnel et des équipements publics, y compris ceux mobilisés par l'assistance internationale.

L'étendue de la mission des autorités nationales compétentes, notamment de commandement des opérations d'intervention, dépend en grande partie de la source de la pollution (navires, unités offshore ou installations de manutention), du type de polluants (hydrocarbures ou produits chimiques), de l'ampleur de la pollution (petite, moyenne ou grande), de la localisation de la pollution (en mer et/ou à terre, dans une zone portuaire), de la cause de la pollution (partie responsable

identifiable ou non) et du nombre de pays affectés. Par conséquent, on peut identifier trois types de systèmes d'intervention nationaux et de répartition de la responsabilité des opérations d'intervention :

- le gouvernement prend pleinement en charge les opérations d'intervention ;
- la partie responsable exécute les opérations d'intervention sous la supervision générale de l'autorité gouvernementale ;
- le gouvernement et la partie responsable se partagent les opérations d'intervention, selon les circonstances.

### **2.3.1 Pollution marine par un navire**

La convention MARPOL stipule que tout navire doit disposer d'un plan d'urgence de bord contre la pollution marine, mais n'oblige pas les propriétaires de navire à disposer d'équipements prépositionnés et de mécanismes de mobilisation de ressources supplémentaires. Par conséquent, un pays doté d'un solide système d'intervention peut être amené à devoir prendre en charge l'intégralité des opérations d'intervention.

De manière générale, les pays disposant d'un système d'intervention bien développé, incluant des équipements d'intervention et du personnel qualifié, sont responsables des opérations d'intervention et en exercent le plein contrôle, même lorsqu'ils demandent au pollueur de prendre des mesures spécifiques.

Toutefois, lorsque les pays ont des capacités d'intervention limitées ou le prévoient dans leur politique nationale, les propriétaires de navire peuvent être invités à prendre des mesures pour contrôler, minimiser et lutter contre la pollution dans la limite de leur responsabilité. Dans ce cas, l'autorité nationale compétente, en qualité de structure de commandement, veille à ce que les propriétaires de navire/leurs représentants exécutent adéquatement l'intervention et coordonnent les activités des organismes de soutien publics impliqués. En tout état de cause, l'autorité nationale compétente chargée des opérations d'intervention doit communiquer aux personnes qui mettent en œuvre les mesures d'intervention un exemplaire du Plan national d'urgence indiquant la politique nationale applicable et soulignant les attentes du gouvernement sur ces questions.

Il est généralement admis, dans le cadre de la plupart des contrats d'assurance et en vertu des principes généraux de nombreux systèmes de droit des assurances, que les propriétaires de navire assurés doivent agir avec la même diligence qu'une personne non assurée. Par conséquent, ils sont tenus de minimiser les risques potentiels dans la mesure de leurs capacités. La clause des contrats d'assurance qui consacre ce principe est généralement désignée sous le nom de « Mesures conservatoires ». Un propriétaire de navire est tenu de ne pas agir d'une manière qui augmenterait les risques couverts par l'assureur.

Par conséquent, les États côtiers attendent des propriétaires de navire qu'ils coopèrent et acceptent les mesures suggérées pour minimiser les risques et lutter contre la pollution, réduisant ainsi la responsabilité potentielle finale des propriétaires de navire. En tout état de cause, quelles que soient les ressources d'intervention et de dépollution mobilisables par les propriétaires de navire, ceux-ci doivent être en mesure de faire appel aux ressources, conseils techniques et services de leur assureur. En pratique, l'assureur est habituellement très étroitement impliqué.

### **2.3.2 Pollution marine par une unité offshore ou une installation de manutention d'hydrocarbures ou de produits chimiques**

Conformément à leur plan d'urgence, qui doit être coordonné avec le système national, les opérateurs doivent prendre immédiatement des mesures d'intervention en déployant les équipements de lutte prépositionnés qu'il leur a été demandé de maintenir et en mobilisant des ressources supplémentaires

au besoin (y compris de l'étranger), selon les dispositions préexistantes. Le moment auquel les autorités nationales compétentes prennent le relais des exploitants et assurent le commandement complet des opérations d'intervention et la prise en charge directe d'une partie des opérations d'intervention dépend des circonstances.

Les installations de production et d'exploration d'hydrocarbures en mer nécessitent une attention particulière compte tenu du risque de rejet d'un grand volume d'hydrocarbures sur une longue période en cas de difficultés à sécuriser la source du déversement. Les autorités nationales peuvent exiger que les propriétaires ou les exploitants d'installations de production ou d'exploration offshore prévoient un plan ou une section distincte d'un plan d'urgence dédiée à la gestion des sources qui décrit la manière dont ils entendent contrôler les sources et les incidents, tels que les éruptions de puits, notamment. Le plan de contrôle des sources doit notamment identifier les sources d'équipements de bouchage de puits et de confinement, et les ressources associées (véhicules à commande à distance, systèmes d'application de dispersants sous-marins, équipements d'enlèvement de débris, etc.), ainsi que les procédures de mobilisation et de déploiement des équipements.

La coopération avec les compagnies pétrolières opérant dans la zone de compétence du pays est essentielle à l'établissement et au maintien d'un système de lutte efficace. Le rôle du gouvernement est d'établir le cadre juridique et organisationnel de cette relation. Quelle que soit la relation instaurée, les rôles du gouvernement et de l'industrie doivent être clairement définis. Il est essentiel que les plans d'urgence de l'industrie soient conformes aux réglementations nationales et au plan national d'urgence. Dans certaines juridictions, le gouvernement est le principal interlocuteur alors que dans d'autres, le législateur peut exiger que les propriétaires d'installations interviennent sous la supervision générale de l'autorité d'intervention gouvernementale compétente.

### **2.3.3 Pollution de grande ampleur**

Les pollueurs (partie responsable) peuvent mobiliser des équipements d'intervention de l'étranger. Il est impératif que les autorités compétentes (la structure de gestion chargée de l'assistance internationale), en coopération avec la structure de commandement, veillent à ce que :

- les moyens de lutte qu'un pollueur entend introduire dans le pays soient conformes à la stratégie nationale d'intervention et aux restrictions ou préférences concernant les techniques d'intervention selon la localisation des déversements, les conditions environnementales, la proximité des zones sensibles (approbation et conditions d'utilisation des dispersants, combustion *in situ*), traitement et élimination des déchets ;
- les procédures, prédéfinies, de demande d'assistance internationale concernant notamment les douanes et le mouvement des personnes soient respectées pour accélérer l'importation des ressources internationales.

Le Plan national d'urgence doit identifier les techniques d'intervention à utiliser et dans quelles circonstances les utiliser.

Un événement affectant plusieurs pays peut nécessiter l'intervention de nombreuses ressources publiques de divers pays. Il est alors essentiel de veiller à éviter les doubles emplois (efforts, ressources et dépenses) afin de maximiser les chances d'indemnisation par les propriétaires de navire/leurs assureurs et/ou le Fonds de 1992. Des intervenants internationaux peuvent également être mobilisés pour compléter l'équipe tactique sur site (*cf. diagramme 1 à la fin de la partie I*).

### **2.3.4 Circonstances exceptionnelles**

Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque la santé humaine et l'environnement sont menacés et affectés à grande échelle à la suite d'une catastrophe, d'un conflit ou d'un acte terroriste, une demande d'assistance peut être adressée aux autorités d'assistance internationales (PNUE/BCAH,

MEPC/ERCC). Le cas échéant, l'OMI et le REMPEC coopéreront et coordonneront leurs efforts pour éviter les doubles emplois. Le REMPEC jouera le rôle de mécanisme de coordination pour éviter les doubles emplois et s'assurer que l'offre d'assistance est alignée sur les besoins, et contribuera à la bonne coordination de la mobilisation des ressources, en coopération avec les mécanismes d'assistance. Du personnel peut être détaché auprès du REMPEC pour mener à bien cette mission (*cf. diagramme 2 à la fin de la partie I*).

## 2.4 Ressources d'assistance internationale disponibles dans la région méditerranéenne

De nombreux moyens de lutte en cas de déversement qui peuvent être utilisés lorsqu'un appel pour une assistance internationale est lancé par une Partie contractante au Protocole « prévention et situations critiques » existent dans la région méditerranéenne. Le REMPEC s'efforce de collecter toutes les informations pertinentes sur de telles ressources et de les diffuser aux Parties contractantes.

A travers son réseau de correspondants nationaux, le REMPEC a accès aux informations sur les équipements qui sont propriétés ou sous contrôle du gouvernement de chaque Partie contractantes, ainsi que sur l'expertise que chaque pays peut offrir en cas de situation critique. Les informations sur les centres d'expertise nationaux sont disponibles dans les profils pays du site Internet du Centre ([http://www.rempec.org/country\\_fr.asp](http://www.rempec.org/country_fr.asp)).

Les informations sur les équipements de lutte, les navires et autres moyens disponibles venant du secteur privé (prestataires spécialisés dans la lutte, compagnies de sauvetages, etc.) sont publiées dans le répertoire des entreprises offrant des services en Méditerranée en cas de situation critique (RIS B3) ; qui est la partie B.3 de Système d'information régional (*Annexe I.3*).

Le Système d'information géographique intégré méditerranéen pour l'évaluation du risque et la lutte contre la pollution marine (MEDGIS-MAR), comprenant entre autres les informations sur les moyens de lutte, peut être consulté sur le site Internet du Site du Centre ([http://www.rempec.org/tools.asp?theIDS=2\\_250&theName=Tools&daChk=1](http://www.rempec.org/tools.asp?theIDS=2_250&theName=Tools&daChk=1)).

## 2.5 Lignes directrices existantes

### 2.5.1 Lignes directrices de l'OMI

L'OMI a développé plusieurs manuels, lignes directrices et outils qui couvrent de nombreux aspects de la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution marine. Ceux qui sont pertinents au présent document sont cités ci-après:

- Guide sur la pollution par les hydrocarbures :
  - Section I – Prévention (édition de 2011)
  - Section II – Planification d'urgence (mise à jour à paraître en 2017)
  - Section III – Sauvetage (édition de 1997)
  - Section IV – Lutte contre les déversements d'hydrocarbures (édition de 2005)
  - Section V – Aspects administratifs de la lutte contre les déversements d'hydrocarbures (édition de 2009)
  - Section VI – Directives de l'OMI sur le prélèvement et l'identification d'échantillons dans le cadre de déversements d'hydrocarbures (édition de 1998)
- Guide sur l'évaluation des risques de déversement d'hydrocarbures et la planification des interventions (édition de 2010)
- Document d'orientation sur la mise en œuvre d'un système de gestion des incidents (édition de 2012)
- Guide sur l'élaboration d'un plan d'urgence de bord contre la pollution marine (édition de 2010)
- Guide sur la pollution chimique :
  - Section 1 – Évaluation et intervention (édition de 1999)
  - Section 2 – Recherche et récupération des marchandises en colis perdues en mer (édition de 2007)
  - Section 3 – Aspects juridiques et administratifs des événements mettant en cause des substances SNPD (édition de 2015)

- Directives relatives aux offres internationales d'assistance en cas d'événements de pollution par les hydrocarbures (édition de 2016)
- Directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins [Résolution A. 851 (20) de l'OMI amendée par la Résolution MEPC.138(53)]
- Directives relatives au développement des Plans d'urgence de bord contre la pollution marine par les hydrocarbures et/ou les substances nocives liquides, adoptées par la Résolution MEPC.85(44)
- Directives visant à faciliter la lutte contre un événement de pollution [Résolution A.983(24) de l'OMI]

Le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR) de l'OMI envisage de développer de nouveaux documents d'orientation et de mettre à jour les documents existants.

La rubrique Préparation et lutte contre la pollution du site Internet de l'OMI fournit également de nombreuses informations utiles sur tous les aspects de ce sujet :

<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionResponse/Pages/Default.aspx>.

## 2.5.2 Directives du REMPEC

Au fil des ans, le REMPEC a élaboré un certain nombre de Lignes directrices sur la préparation et la lutte contre les événements de pollution par les hydrocarbures et les SNPD, y compris les Directives et Principes suivants, [telles qu'adoptées par la Vingtième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, Tirana, 18-22 décembre 2017], figurant à l'*Annexe I.4*.

- Directives relatives à la coopération en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures de la mer Méditerranée (*adoptées le 11 septembre 1987 par la cinquième Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone*) ;
- Principes et directives relatifs à la coopération et à l'assistance mutuelle qui contiennent les principes, lignes directrices et listes de contrôle suivants (*adoptés le 11 octobre 1991 par la septième Réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone*) :
  - Principes et directives concernant le rôle et les responsabilités des experts envoyés en mission par le Centre à la demande d'un État en cas d'urgence, ainsi que les devoirs et obligations des États à leur égard ;
  - Principes et directives concernant l'envoi, la réception et le retour des équipements en cas d'opérations d'assistance internationale ;
  - Principes et lignes directrices concernant les arrangements et les procédures opérationnelles qui pourraient être appliqués en cas d'opération conjointe ;
  - Liste de contrôle des procédures à respecter et des personnes à contacter en cas d'urgence ; et
  - Liste de contrôle des principales dispositions institutionnelles visant à faciliter l'assistance mutuelle en cas d'accident majeur de pollution des mers, à inclure dans les plans nationaux d'urgence.
- Lignes directrices concernant l'échange d'officiers de liaison entre les parties contractantes en cas d'opérations d'intervention impliquant plusieurs États (*adoptées par la neuvième Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone entre le 5 et le 8 juin 1995*) ;
- Lignes directrices concernant les arrangements qui pourraient être conclus en vue d'assurer, en cas d'accident, la liaison entre les autorités gouvernementales et les autres parties intéressées (*adoptées par la neuvième Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone du 5 au 8 juin 1995*). **Relations, coopération et**



## **assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine**

Le présent chapitre traite de la relation entre les parties impliquées lors d'un événement de pollution et présente divers scénarios de demande et d'offre d'assistance.

### **3.1 Parties impliquées**

#### **3.1.1 Gouvernement(s) du ou des pays affecté(s)**

Confronté à un événement de pollution marine, l'État côtier doit tenir compte à la fois de ses droits et obligations au plan international et de son cadre juridique et institutionnel national.

L'autorité compétente de l'État côtier responsable des mesures d'intervention doit se concentrer sur sa propre intervention face à l'événement de pollution. Une question peut dès lors se poser : dans quelle mesure l'État côtier peut-il intervenir à l'encontre des souhaits du capitaine ou des autres parties ayant des intérêts sur le navire ou sa cargaison. Dans l'idéal, l'État côtier aura intégré la position du droit international en matière d'intervention lors de la préparation de son plan d'urgence, en amont de tout événement de pollution maritime, et aura promulgué les textes législatifs ou pris d'autres dispositions satisfaisantes pour que les bonnes décisions soient prises en cas d'urgence.

L'une des options qui se présentent à l'État côtier en matière d'intervention est la possibilité d'exiger que des services de sauvetage soient acceptés ou fournis, ou même de les assurer lui-même.

La coopération entre le capitaine du navire et l'État côtier doit permettre toutes les actions nécessaires. La mission de coordination et d'organisation de toutes les opérations de lutte contre la pollution et de nettoyage qui incombe à l'État côtier, en vertu de son plan d'urgence, ne doit pas se trouver entravée par les intérêts sur le navire ou sa cargaison. La même règle vaut pour l'opérateur d'une plateforme offshore ou d'une installation de manutention de produits chimiques/hydrocarbures.

#### **3.1.2 Intérêts autour du navire**

##### **a. L'armateur**

Chaque navire peut dépendre de plusieurs propriétaires. Les principales parties intéressées auxquelles un État côtier aura le plus probablement affaire en cas de pollution marine sont : l'armateur, l'affrètement à temps/au voyage/coque nue et l'affrètement-gérant ou l'opérateur (dans le Code ISM, le terme « *compagnie* » désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur-gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code). Un navire peut être la propriété de plusieurs entités, à parts égales ou non. Dans ce cas de figure, les différents propriétaires conviennent généralement que l'un d'entre eux sera responsable de prendre les décisions relevant de l'exploitation au nom des autres ; la question de la participation conjointe de plusieurs propriétaires ne se pose dès lors qu'au moment de la réparation des dommages.

Sauf existence d'un affrètement coque nue ou affrètement-gérant du navire, l'armateur est normalement l'entité responsable de l'exploitation du navire et le capitaine en est le représentant dans ce contexte, du moins jusqu'à ce qu'un contact direct soit établi entre l'État côtier et l'armateur.

La première préoccupation de l'armateur face à un événement de pollution marine sera de veiller à ce que le navire et toutes les personnes à bord soient préservés, de même que la cargaison dans la mesure du possible. Ses priorités seront donc autant la protection de ses propres intérêts dans le navire que les

conséquences sur le milieu marin ou la côte de la dispersion d'éventuelles substances polluantes qui se seraient répandues ou menaceraient de le faire. L'armateur pouvant être redevable d'indemnités en cas de pollution, on peut attendre de lui qu'il assure la liaison, par l'intermédiaire du capitaine du navire et/ou directement depuis son bureau par le biais d'une Personne désignée à terre (Code ISM, Section 4), avec tous les autres acteurs directement concernés par la position du navire dans la situation d'urgence.

L'obligation pour l'armateur de prendre des mesures de lutte contre la pollution et de nettoyage dépend de la loi en vigueur dans le pays dans lequel la pollution se produit.

**b. Capitaine du navire**

Le capitaine est responsable de la sécurité du navire, de sa cargaison et de l'équipage à bord ; il est habilité à prendre toute mesure possible pour satisfaire cet objectif dès que survient un incident déclenchant une situation d'urgence.

Le capitaine est généralement la personne responsable d'alerter l'État côtier le plus proche en cas d'incident entraînant une pollution marine. Dans la plupart des régimes juridiques, si ce n'est tous, il est le représentant de l'armateur pour ce qui touche à la navigation et à la gestion du bord. En cas de risque pour la cargaison, il est également généralement considéré comme le représentant du propriétaire de la cargaison en ce qui concerne les mesures prises pour la sauvegarder. Les États côtiers peuvent donc traiter avec le capitaine en ayant la garantie que sa parole liera l'armateur et le propriétaire de la cargaison en ce qui concerne la sécurité du navire et du chargement lorsque ces derniers ne sont pas directement en contact avec l'État côtier. Le capitaine est en mesure de conclure lui-même un accord avec une société de sauvetage. Il se chargera des appels de détresse appropriés après la survenue de l'incident et sollicitera spécifiquement l'intervention de remorqueurs s'il le juge nécessaire. Il cherchera généralement à être en contact direct avec le bureau de son armateur en situation d'urgence.

Après la vie humaine, la protection du milieu marin doit être la priorité du capitaine dans tous les cas de figure et aucune pression, qu'elle soit de nature économique ou autre, ne doit à aucun moment interférer avec les décisions qu'il doit prendre dans ce sens.

**c. Personne désignée à terre ou DPA (Code ISM, Section 4)**

Le Code ISM impose aux Compagnies d'avoir une Personne désignée à terre ayant un accès direct au niveau le plus élevé de la hiérarchie pour garantir l'exploitation sécurisée de chaque navire et assurer la liaison entre la compagnie et l'équipage à bord. Parmi les responsabilités et pouvoirs qui leur sont dévolus, les personnes désignées doivent veiller aux aspects liés à la sécurité et à la prévention de la pollution dans l'exploitation de chaque navire et s'assurer que des ressources adéquates et une assistance à terre soient mobilisées, selon les besoins.

**d. Propriétaire de la cargaison**

Il n'est pas toujours aisé de remonter jusqu'aux propriétaires de la cargaison, même si la recherche commence par l'expéditeur désigné sur le connaissement, dont le capitaine conserve une copie à bord. Les substances dangereuses ou nocives en vrac appartiennent généralement à une seule et même entité, parfois à quelques entités différentes. En revanche, les cargaisons de produits dangereux ou nocifs conditionnés appartiennent souvent à une multitude d'entités différentes.

Le propriétaire individuel de la cargaison n'est normalement pas tenu d'indemniser toute personne touchée par la pollution et il n'existe aucun régime juridique international prévoyant la responsabilité du propriétaire de la cargaison pour ces dommages.

Le propriétaire de la cargaison n'intervient généralement pas au premier plan en cas d'urgence de pollution marine. S'il est l'utilisateur final de la cargaison, il peut avoir parmi son personnel des experts techniques connaissant bien les comportements caractéristiques de ladite cargaison, qui est presque systématiquement à l'origine des incidents de pollution du milieu marin. Ainsi, l'État côtier, ou même l'armateur, pourront se tourner vers lui pour se renseigner sur la cargaison et la manière de l'appréhender dans la gestion de l'urgence. Si le propriétaire de la cargaison est une société commerciale et qu'elle n'en est pas le destinataire final, il est peu probable qu'elle dispose de la même expertise technique, laquelle devra dès lors être recherchée du côté du fabricant de la cargaison ou d'un organisme industriel.

**e. Assurances : Clubs P&I, ITOPF**

Les coûts des opérations entreprises pour juguler la pollution ou la menace de pollution peuvent être récupérés au titre de la responsabilité civile de l'armateur du navire, au point où la pollution se produit/menace de se produire. Cette responsabilité est couverte par une assurance. La plupart des navires sont affiliés à un ou plusieurs Clubs P&I. Ceux-ci couvrent la responsabilité civile des armateurs en ce qui concerne les dommages ou indemnités que ces derniers sont légalement tenus de reverser à des tiers. Les armateurs peuvent normalement limiter leur responsabilité en vertu des conventions internationales ou du droit national. Dans la pratique, la prise en charge par les assurances se limite essentiellement aux plafonds maxima applicables au navire. La tâche principale de l'assureur en cas d'événement de pollution consiste à traiter l'ensemble des demandes d'indemnisation à l'encontre de leurs assurés et de régler les demandes valides. La première chose que le Club P&I peut faire est de provisionner une garantie financière suffisante pour lever la saisie du navire, le cas échéant. Cela prend généralement la forme d'une lettre de garantie acceptée par le demandeur ou d'une caution auprès d'une banque locale.

Le Club P&I sollicite généralement l'assistance technique indépendante de l'ITOPF qui pourra le renseigner sur le type et l'étendue de la pollution, sur ses possibles conséquences dans différents scénarios, sur ce qu'il convient de faire pour atténuer ou prévenir ses effets et sur la méthode la plus efficace à adopter. Ces conseils sont également mis à la disposition de l'État côtier s'il en fait la demande. Le Club P&I prendra également part à la décision d'un éventuel délestage du navire vers un autre en raison des responsabilités que le navire en charge du délestage pourrait encourir, mais aussi aux possibles décisions d'enlèvement d'épave, s'agissant-là de l'un des risques couverts par les Clubs P&I. En cas d'événement de pollution marine par des hydrocarbures ou d'autres substances nocives, l'assureur est donc pour l'État côtier l'un des principaux interlocuteurs avec lequel il convient de communiquer pour ce qui relève des intérêts des propriétaires du navire.

**f. Fonds FIPOL**

En cas d'incident, le Fonds de 1992 engage une coopération étroite avec l'assureur de l'armateur, généralement l'un des Clubs P&I assurant la responsabilité au tiers des propriétaires de navires, y compris pour les dommages dus à une pollution aux hydrocarbures. Le Club P&I concerné et le Fonds de 1992 coopèrent généralement pour le traitement des demandes d'indemnisation, en particulier lorsqu'il est clair dès le départ qu'un dédommagement sera versé au titre des deux Conventions. Dans la plupart des cas, le Fonds de 1992 ne règle les indemnités qu'une fois que l'armateur/assureur a versé le plafond maxima applicable au navire concerné ; il convient donc de soumettre les demandes dans un premier temps à l'armateur ou à son Club P&I. Dans la pratique, ces demandes transitent souvent par le bureau du correspondant du Club P&I le plus proche du lieu de l'incident. La coopération entre le Fonds et les assureurs fonctionnant parfaitement, il suffit de transmettre les demandes, et les documents justificatifs, au Club P&I à son correspondant ou au Fonds de 1992.

Il peut arriver, lorsqu'un incident donne lieu à un grand nombre de demandes, que le Fonds de 1992 et le Club P&I organisent conjointement un bureau local pour faciliter leur traitement. Les requérants doivent dans ce cas soumettre leurs dossiers à ce bureau local. Les coordonnées de ces bureaux sont

indiquées dans la presse locale ou sur le site Internet : <http://www.iopcfunds.org/fr>.

### **g. État du pavillon**

En vertu de l'Article 12 de la Convention MARPOL, l'État du pavillon est tenu de découvrir les circonstances de tout accident impliquant un de ses navires et ayant eu un effet nocif important sur l'environnement marin.

#### **3.1.3 Opérateurs d'installations offshore**

Conformément à la Convention OPRC, au Protocole Prévention et situations critiques, ainsi qu'au Protocole Offshore, les opérateurs d'installations offshore sont tenus de signaler immédiatement à l'État côtier sous la juridiction duquel ils se trouvent tout événement survenant sur leurs installations impliquant un rejet, ou un éventuel rejet, d'hydrocarbures.

Les propriétaires/opérateurs de telles installations devraient/doivent disposer d'une organisation d'intervention sur plusieurs niveaux, avec une ou plusieurs équipes pour chaque échelon. Le premier niveau est généralement activé pour tous les déversements, et les suivants en fonction des besoins pour gérer les incidents plus complexes. Ils sont, dans l'idéal, organisés sur trois niveaux.

L'intervention de Niveau 1 devrait/doit incomber à des équipes internes de personnels formés à l'intervention sur les cas de pollution, aidés de sous-traitants au niveau local si besoin, pour la réalisation des opérations tactiques, comme le déploiement et la mise en service de barrages de retenue et de récupérateurs. Une équipe de gestion d'incident peut être constituée de personnels de l'installation pour contribuer aux activités tactiques. Les organismes de l'état doivent être informés et l'autorité opérationnelle nationale doit contrôler et superviser l'intervention engagée par l'opérateur offshore, et peut apporter sa contribution.

L'équipe d'intervention de Niveau 2 peut être constituée de l'équipe de gestion des incidents au niveau régional ou global du propriétaire/de l'opérateur de l'installation, qui peut bénéficier du soutien de sous-traitants ou d'experts spécialisés. L'équipe de gestion des incidents de Niveau 2 peut être mobilisée sur le site et intégrer l'équipe de Niveau 1, mais aussi s'acquitter de ses fonctions à distance. Des intervenants régionaux ou nationaux peuvent également être mobilisés sur le site, en appui de l'équipe tactique de Niveau 1 et l'autorité opérationnelle nationale doit contrôler et superviser les opérations entreprises par l'opérateur offshore, et peut apporter sa contribution.

Une autorité gouvernementale nationale d'intervention de Niveau 3 veillera à ce que des mesures d'intervention soient prises et coopérera avec le personnel de gestion des incidents du propriétaire/de l'opérateur de l'installation et des sous-traitants pour compléter les capacités des ressources de Niveau 2. Un incident touchant plusieurs pays peut impliquer des ressources importantes de différentes nations. Des sociétés privées d'intervention internationales peuvent également être mobilisées en renfort de l'équipe tactique sur site.

Conformément à l'Article 27 du Protocole Offshore, les Parties doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les opérateurs sont et demeurent couverts par une assurance ou autre garantie financière dont la nature et les conditions seront précisées par la Partie contractante en vue d'assurer la réparation des dommages causés par les activités couvertes par le Protocole.

#### **3.1.4 Opérateurs d'installations portuaires et de manutention d'hydrocarbures et de produits chimiques**

Conformément à la Convention OPRC, au Protocole OPRC/HNS et au Protocole Prévention et situations critiques, les opérateurs d'installations portuaires et de manutention de produits chimiques et d'hydrocarbures sont tenus de signaler immédiatement à l'État côtier sous la juridiction duquel ils se trouvent tout événement survenant sur leurs installations et impliquant le rejet, ou un éventuel rejet

d'hydrocarbures ou autres substances nocives. Les propriétaires/opérateurs d'installations doivent mettre en place un niveau minimum d'équipements de lutte prépositionnés, adaptés au risque concerné. Le premier niveau est généralement activé pour tous les rejets, et les niveaux suivants le sont en fonction des besoins. Ils sont idéalement organisés sur le principe de trois niveaux.

Comme pour les unités offshore, les pays méditerranéens doivent veiller à ce que les opérateurs d'installations portuaires et d'installations de manutention de produits chimiques et d'hydrocarbures soient et demeurent couverts par une assurance ou autre garantie financière en vue d'assurer la réparation des dommages causés par leurs activités/installations.

### **3.1.5 Entités assistantes**

#### ***Le REMPEC***

En cas d'urgence dans la région méditerranéenne nécessitant une coopération et une assistance internationales, l'entité assistante à informer et à contacter en priorité est le REMPEC. Tels que définis par le Protocole Prévention et situations critiques, la mission du REMPEC et son mandat consistent à promouvoir une intervention planifiée et coordonnée au niveau régional face à tout événement de pollution marine qui dépasse les ressources des personnes à l'origine du déversement d'hydrocarbures ou qui n'a pas reçu une réponse adaptée de la part desdites personnes et qui touche une Partie contractante ne disposant pas des ressources de lutte requises et ayant besoin d'une assistance internationale.

#### ***Mécanismes d'assistance***

Les autres entités susceptibles d'intervenir et de fournir une assistance et un support sont l'OMI, le Bureau de la coordination des affaires humanitaires (BCAH) des Nations Unies et le Centre de Coordination de la Réaction d'Urgence (ERCC) de l'AESM. Le REMPEC facilitera la coopération et la coordination au niveau régional avec ces entités assistantes selon les besoins.

### **3.1.6 Pays assistants**

#### ***a. En vertu du Protocole Prévention et situations critiques***

Les pays auxquels une demande d'assistance peut être adressée sont les Parties contractantes au Protocole Prévention et situations critiques qui, au regard de leurs capacités, sont en position d'apporter cette assistance. L'UE fait partie de ces Parties contractantes. Il est à cet égard possible de solliciter l'aide du REMPEC pour recevoir assistance.

#### ***b. En vertu de la Convention OPRC***

Les Parties contractantes au Protocole Prévention et situations critiques qui sont également parties à la Convention OPRC peuvent solliciter l'assistance d'une Partie à la Convention OPRC directement ou par l'intermédiaire du REMPEC.

### **3.1.7 Sociétés d'intervention**

Des prestataires de services d'intervention peuvent être mandatés par le pollueur et/ou par le Pays affecté, et/ou par un Pays ou organisme assistant (mécanismes d'assistance).

*(D'autres parties seront impliquées, mais leurs relations et leur rôle doivent être définis dans les Plans nationaux d'urgence.)*

## 3.2 Relations avec les Parties impliquées

### 3.2.1 Relations avec la Partie responsable (PR) et les parties concernées

Les autorités nationales compétentes d'une Partie contractante affectée par un incident de pollution marine doivent établir et maintenir, pendant toutes les phases de planification et de mise en œuvre des activités d'intervention, des relations avec les autres parties concernées par l'événement (Parties responsables et parties intéressées/concernées). Il s'agit des acteurs suivants :

- Les armateurs du navire (le capitaine du navire, la Personne désignée à terre-Code ISM) et les propriétaires de la cargaison, en particulier les assureurs (Club P&I) et leurs conseillers techniques et experts respectifs (ITOPF) ;
- L'opérateur de l'unité offshore et l'opérateur de l'installation portuaire et de l'installation de manutention d'hydrocarbures et de produits chimiques, y compris leurs assureurs ; et
- La société de sauvetage, selon les circonstances.

L'objectif de ces relations devra être :

- En premier lieu d'obtenir et d'échanger les informations techniques requises pour la planification et la mise en œuvre de mesures de lutte contre la pollution appropriées ;
- De veiller, dans la mesure du possible et en s'appuyant sur une bonne coordination, à l'efficacité des opérations d'intervention pour limiter l'impact sur l'environnement et réduire le coût total des mesures de lutte contre la pollution ; et
- D'étudier les possibles implications, juridiques et financières, des mesures d'intervention prises ou prévues.

Les Parties responsables/parties intéressées/parties concernées doivent fournir, ou être invitées à fournir, des informations concernant :

- L'incident (*source de la pollution, type de polluants, ampleur de la pollution, localisation de la pollution, cause de la pollution*) ;
- La quantité potentielle et les types de cargaison/produits en soute risquant d'être rejetés ;
- Les mesures d'intervention prises et/ou prévues ;
- Les ressources d'intervention, y compris le personnel, les équipements et autres moyens dont disposent ces parties et/ou qu'elles pourront obtenir pour gérer l'incident et qu'elles entendent utiliser ;
- Les plans d'urgence qu'elles ont préparés ; et,
- Les fonds mis à disposition par leurs assureurs.

Actions devant être entreprises par les autorités nationales compétentes de la Partie contractante affectée :

- Lors des premières phases d'un événement de pollution et si elles jugent que les circonstances le justifient (retard dans la prise de mesures appropriées, ...), les autorités nationales compétentes de la Partie contractante affectée peuvent demander/imposer aux Parties responsables de prendre des mesures d'intervention spécifiques, en stipulant qu'à défaut, des mesures seront prises par le pays affecté (ou menacé d'être affecté), le coût en étant supporté par la Partie responsable.
- Les autorités nationales compétentes de la Partie contractante affectée doivent signaler à la Partie responsable quel est l'organisme national compétent pour l'intervention en cas de pollution marine accidentelle, et quelles lois et réglementations nationales régissent ces pollutions accidentelles, notamment en ce qui concerne la détermination des responsabilités et les indemnités. Elles doivent communiquer les détails sur la ou les structures de

commandement en place pour l'intervention opérationnelle, ainsi que sur la structure de gestion de la coopération et l'assistance mutuelle. Des indications claires doivent être données concernant la manière dont les autorités compétentes concernées de la Partie contractante vont endosser la responsabilité générale de l'État de protéger ses côtes ou intérêts liés contre toute pollution ou menace de pollution : il s'agit de définir si le gouvernement sera entièrement responsable des opérations d'intervention, ou si la Partie responsable, sous le contrôle et la supervision des autorités gouvernementales, prendra en charge les opérations d'intervention, ou si un mix des deux solutions sera mis en place en fonction des circonstances.

- La Partie contractante affectée doit fournir des informations sur :
  - (a) Les ressources (publiques et privées) qui sont disponibles pour l'intervention ou qui pourraient être mises à disposition dans le pays ;
  - (b) La planification et les dispositions prises pour les opérations/la stratégie d'intervention ;
  - (c) Les plans et les dispositions déjà prises pour obtenir une assistance internationale.
- Afin de permettre un lien permanent avec la Partie responsable, les autorités nationales compétentes doivent intégrer, lorsque nécessaire, des représentants de la Partie responsable dans les structures de commandement de l'intervention opérationnelle et dans la structure de gestion de la coopération et l'assistance internationale.
- Les autorités nationales compétentes de la Partie contractante affectée doivent établir et entretenir, dans toutes les phases, une liaison avec les assureurs et leurs représentants pour étudier et gérer les implications juridiques et financières des actions d'intervention prises et prévues, ainsi que la réparation des dommages causés par la pollution.

### **3.2.2 Relations avec le REMPEC**

En vertu du Protocole Prévention et situations critiques, les Parties contractantes s'engagent à signaler au REMPEC tous les événements impliquant une pollution marine menaçant, ou susceptibles de menacer, l'environnement marin, leurs côtes ou des intérêts liés. Les Parties contractantes doivent communiquer au REMPEC des informations concernant l'évaluation de la situation, et les mesures prises ou prévues. Les Parties contractantes doivent utiliser le formulaire standard convenu pour signaler les incidents de pollution (*Annexes II.1 et II.2*)

L'une des principales fonctions du REMPEC consiste à aider les États côtiers de la région méditerranéenne qui, en cas de situation critique, en font la demande à obtenir l'assistance nécessaire. Ainsi, une Partie contractante qui a besoin d'assistance face à une situation d'urgence peut contacter le REMPEC via la ligne d'urgence afin d'obtenir :

- Des informations et conseils grâce au système d'information et réseau d'experts du Centre ;
- Les conseils d'experts sélectionnés sur le site de l'accident par l'envoi de représentants du REMPEC ou la mobilisation de l'UAM ;
- L'accès à l'équipement et aux ressources nécessaires auprès d'autres Parties contractantes ou de pays extérieurs à la région et/ou du secteur privé ;
- Le support des mécanismes de mobilisation de l'assistance internationale et du système des Nations Unies dans le cas de pollutions accidentelles de très grande ampleur et/ou lorsqu'aucun mécanisme de responsabilités ou d'indemnisation ne peut être invoqué pour couvrir les frais des opérations d'intervention et des dommages économiques et environnementaux ;

- La mise en place de mécanismes et dispositions spéciales pour coordonner l'offre, la mobilisation et le déploiement de l'assistance internationale en cas de pollution de très grande ampleur.

L'État requérant l'assistance d'experts (représentants du REMPEC/UAM) doit :

- spécifier aussi précisément que possible, au regard des circonstances, le ou les domaines d'expertise requis en utilisant le formulaire standard de demande d'assistance (*Annexe II.3*) ;
- prendre les dispositions qui s'imposent concernant les procédures d'immigration et formalités de douane pour les experts et le matériel ;
- prendre les dispositions nécessaires pour l'hébergement des experts et prévoir un espace de travail et l'accès à des bureaux adaptés ; et,
- organiser l'accès gratuit aux outils de communication nécessaires pour les experts.

Les premiers frais (billets d'avion, indemnités journalières, etc.) encourus pour la mission de l'expert seront pris en charge par le Centre régional (*Annexe I.5*).

L'État requérant l'assistance du REMPEC pour avoir accès aux équipements et ressources d'autres Parties contractantes ou de pays en dehors de la région et/ou du secteur privé doit :

- spécifier aussi précisément que possible ses besoins dans le formulaire standard de demande d'assistance (*Annexe II.3*) ;
- prendre les mesures administratives et financières nécessaires (*cf. Partie II*).

Il convient de rappeler qu'en cas de demande ou d'offre de mobilisation de ressources d'intervention, le rôle du REMPEC se limite à une assistance : il n'intervient pas dans la négociation ni dans les questions financières, en particulier avec les sociétés d'intervention.

### **3.2.3 Relations avec les autres Parties contractantes affectées ou susceptibles d'être affectées**

En vertu du Protocole Prévention et situations critiques, une Partie contractante dans la zone où s'est produite une pollution accidentelle doit immédiatement prévenir les autres Parties contractantes susceptibles d'être affectées et les tenir informées, directement ou par l'intermédiaire du REMPEC, de son évaluation de la situation et des mesures prises ou prévues.

À moins qu'un plan d'urgence bilatéral ou sous-régional ne fixe déjà les conditions de la coopération entre pays voisins affectés ou susceptibles d'être affectés par la même pollution accidentelle, ces pays voisins doivent :

- Coopérer et coordonner la mobilisation et le déploiement des équipements d'intervention et désigner en commun celui qui endossera le rôle principal et la responsabilité globale de toutes les décisions et mesures prises pour lutter contre la pollution et coordonner les opérations d'intervention conjointes ;
- Accepter que le rôle de premier plan sera assumé par l'autorité opérationnelle du pays situé dans la zone où l'événement de pollution marine a eu lieu et qui est directement affecté ;
- Convenir de transférer ce rôle du premier pays au suivant lorsque la majeure partie du déversement s'est déplacée de la zone sous la responsabilité du pays initialement affecté vers une zone sous la responsabilité d'un pays voisin ;
- Accepter de supporter les coûts de leurs actions respectives. Lorsque les mesures sont prises par une Partie à la demande expresse d'une autre Partie, la Partie requérante rembourse à la Partie assistante les coûts de son intervention. Lorsque l'action est entreprise par une partie de sa propre initiative pour la protection de ses intérêts propres, cette partie en supporte les coûts. (*Annexe I.4*)



Tout État impliqué, Partie à un plan d'urgence bilatéral ou sous-régional, pourra faire remonter les activités d'intervention et solliciter l'assistance d'autres États participant au plan ou d'États ou organismes n'y participant pas (y compris d'autres Parties contractantes, du REMPEC, des mécanismes d'assistance comme l'ERCC, le BCAH des Nations Unies, l'OMI, etc.).

### **3.2.4 Relations avec les Parties contractantes sollicitées pour fournir une assistance**

Toute Partie contractante ayant besoin d'aide pour faire face à une pollution peut solliciter l'assistance d'autres Parties contractantes (y compris de l'UE). La Partie contractante requérante devra suivre autant que faire se peut les recommandations exposées dans la Partie II du présent Guide et utiliser les formulaires dédiés des annexes jointes (*Annexes II.3 et II.4*).

### **3.2.5 Relations avec les sociétés d'intervention**

Une Partie contractante affectée peut rechercher des ressources d'intervention bien spécifiques et s'adresser directement à des sociétés spécialisées. Là encore, la Partie contractante devra suivre les recommandations et procédures exposées en Partie II du présent Guide et utiliser les formulaires proposés en Annexe concernant les procédures d'urgence.

### **3.2.6 Relations avec les organismes d'indemnisation des dommages causés par la pollution en provenance des navires**

La rapidité à laquelle les demandes d'indemnisation sont réglées dépend de la promptitude des requérants à fournir les informations requises. Il est recommandé de contacter les organismes susceptibles d'être impliqués dans le règlement des indemnisations (et leurs conseillers techniques) dans les meilleurs délais après un incident pour discuter de la soumission des demandes de réparation.

Les requérants doivent déposer leurs demandes dès que possible après la survenue des dommages. Pour les incidents impliquant des Fonds FIPOL, un formulaire de réclamation spécifique sera accessible sur le site Internet des Fonds FIPOL.

Si une demande de réparation officielle ne peut être déposée rapidement après un incident, le Fonds de 1992 doit être informé dès que possible de l'intention d'un requérant de présenter une demande ultérieurement.

Les requérants perdent leur droit à indemnisation auprès de l'armateur et de son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile de 1992, à moins d'intenter une action en justice à leur encontre dans un délai de trois ans à compter de la date de survenue du dommage. De même, les requérants perdent leur droit à réparation en vertu de la Convention sur le Fonds de 1992 à moins d'intenter une action en justice contre le Fonds de 1992 dans le même délai ou de notifier formellement au Fonds de 1992 une action en justice contre l'armateur ou son assureur dans un délai de trois ans.

Même si les dommages peuvent survenir quelque temps après un incident, toute action en justice doit dans les deux cas être engagée dans les six années suivant la date de l'événement. Pour éviter de voir leur droit à réparation prescrit, il est recommandé aux requérants de solliciter un conseil juridique s'ils n'ont pas pu régler leurs demandes. Si des démarches ont été faites pour protéger la réclamation au titre du Fonds de 1992, tout droit à une indemnisation supplémentaire du Fonds complémentaire sera automatiquement protégé.

Il est important que les Gouvernements informent rapidement les Fonds FIPOL de tout incident pour lequel les Fonds auront ou pourraient avoir à verser des indemnisations. S'il y a des chances raisonnables que les Fonds FIPOL soient impliqués, les requérants potentiels devraient se mettre en

rapport avec lesdits Fonds et leurs experts techniques dans les meilleurs délais, en particulier pour tous les postes de dépenses importants. La finalité de ces Fonds est de dédommager les demandeurs en vertu des dispositions des Conventions applicables ; ils considèrent donc qu'ils assurent un service public international et leur gestion des demandes est réalisée en conséquence.

### **3.2.7 Relations avec les assureurs d'unités offshore et d'installations portuaires et installations de manutention de produits chimiques et SPD**

En cas d'événement de pollution provenant d'une unité offshore ou d'une installation de manutention, le régime de responsabilités applicable est celui que le pays impose aux opérateurs de telles unités et installations en vertu de son droit national. Les gouvernements doivent exiger des opérateurs d'unités offshore et d'installations de manutention que leur responsabilité en cas de pollution soit couverte par une assurance ou une garantie financière.

Il est donc important d'entrer en relation avec les assureurs dès la survenue de l'événement de pollution.

### **3.3 Scénarios de demande et d'offre d'assistance**

La coordination et l'organisation de la mobilisation des ressources de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, lorsqu'elles existent, prennent essentiellement la forme d'un contrat liant les compagnies maritimes, les unités offshore ou les installations de manutention d'hydrocarbures et une organisation de lutte contre les déversements d'hydrocarbures disposant de réserves d'équipements adaptés, d'experts formés et du support logistique pour mettre les deux à disposition sur les lieux d'un déversement de grande ampleur. Quelques accords existent entre des gouvernements et organisations de lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Des acteurs de l'industrie peuvent maintenir et exploiter localement les équipements et ressources adaptés aux premières interventions pour les déversements de faible ampleur et les plus probables.

Pour les événements impliquant des substances chimiques, le Conseil européen de l'industrie chimique a développé le projet ICE qui met l'accent sur la promotion de l'assistance mutuelle au sein de l'industrie chimique.

Pour les déversements de plus grande ampleur, des mécanismes ou dispositions préétablis doivent exister pour garantir la disponibilité des équipements et ressources de lutte contre la pollution adaptés dans un délai opportun.

L'AESM, qui fait partie du mécanisme de protection civile de l'Union européenne, a développé de tels mécanismes et dispositions pour garantir la disponibilité des équipements de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans les conditions convenues.

Lorsque l'ampleur d'un événement de pollution marine dépasse les capacités d'intervention de la Partie contractante affectée, celle-ci lance une demande d'assistance. Elle emploiera très probablement à cet effet un ou plusieurs des mécanismes de coopération et d'assistance disponibles. Voici ci-après présentés les types de mécanismes qu'il est possible d'utiliser pour les demandes et offres d'assistance.

#### **3.3.1 Gouvernement du pays affecté au Gouvernement d'une Partie contractante**

Conformément à l'Article 12 alinéa 1 du Protocole Prévention et situations critiques, toute Partie contractante qui a besoin d'aide pour faire face à un événement de pollution marine peut solliciter l'assistance d'autres Parties, directement ou par l'intermédiaire du REMPEC. Les Parties ainsi sollicitées doivent fournir tous les efforts possibles pour apporter leur concours. Ce mécanisme de

demande d'assistance « de gouvernement à gouvernement » couvre toutes les interactions et les transactions liées à la coopération et à l'assistance internationale entre l'autorité nationale compétente désignée pour traiter l'assistance internationale de la Partie contractante affectée et son homologue auprès de toute autre Partie contractante. Une demande, ou une offre d'assistance, peut également être adressée à, ou proposée par, un gouvernement qui n'est pas Partie au Protocole ou qui est extérieur à la région. Dans certains cas de demandes faites par le Pays requérant à un Pays assistant, ce dernier peut recommander le recours au secteur privé (sociétés spécialisées dans la gestion des déversements d'hydrocarbures, distributeurs et fabricants d'équipements, ainsi que toute compagnie/installation pétrolière susceptible d'avoir des équipements à proposer) dans son pays. Néanmoins, le Pays requérant reste dans ce cas libre de choisir l'acteur privé avec lequel il souhaite travailler.

### **3.3.2 Gouvernement(s) du ou des pays affecté(s) demandant, par l'intermédiaire du REMPEC, l'assistance du Gouvernement d'un ou de plusieurs autres pays**

En vertu du Protocole Prévention et situations critiques et de son mandat, le REMPEC doit aider les Parties contractantes qui en font la demande à obtenir l'assistance d'autres Parties contractantes. Lorsque les moyens d'assistance nécessaires n'existent pas dans la région méditerranéenne, le REMPEC doit apporter son soutien pour obtenir une assistance internationale en dehors de la région. Ce mécanisme de demande d'assistance de « gouvernement au REMPEC » recouvre toutes les interactions liées à la coopération et à l'assistance internationale entre les gouvernements des Parties contractantes faisant une demande d'assistance et le REMPEC et les parties offrant leur assistance. Le REMPEC peut jouer un rôle important en facilitant et coordonnant les offres d'assistance.

Le REMPEC aidera à identifier les équipements et ressources requis auprès des autorités compétentes des Parties contractantes et facilitera la communication entre les autorités compétentes du Pays requérant et celles de la Partie contractante susceptibles de pouvoir fournir les ressources nécessaires ou de renseigner sur leur disponibilité sur le marché privé.

Le REMPEC peut également, dans certains cas, faciliter l'obtention d'un soutien technique et financier. Le Centre n'entre toutefois pas directement en contact avec le secteur privé (sociétés d'intervention en cas de déversements, fabricants d'équipements ou autres sociétés privées disposant d'équipements d'intervention) au sein des pays des Parties contractantes.

### **3.3.3 Gouvernement d'un pays affecté, de préférence par l'intermédiaire du REMPEC, aux mécanismes d'assistance (OMI, BCAH des Nations Unies, DG ECHO/ERCC)**

Une Partie à la Convention OPRC et au Protocole OPRC/HNS peut demander à l'OMI, directement ou par l'intermédiaire du REMPEC, de l'aider à identifier les sources de financement provisoire. De même, en cas d'événement majeur de pollution de l'environnement, il est possible de solliciter l'aide du BCAH des Nations-Unies et/ou du mécanisme de Protection civile de l'Union européenne (DG ECHO/ERCC). Ce mécanisme de demande d'assistance est essentiellement mobilisé dans les circonstances exceptionnelles, lorsque la santé humaine, les moyens de subsistance et l'environnement sont menacés et affectés sur une grande échelle suite à une catastrophe, un conflit ou un acte terroriste, en particulier lorsqu'aucun mécanisme de responsabilité et d'indemnisation ne peut être activé pour couvrir le coût des opérations d'intervention et les dommages économiques et environnementaux.

L'OMI, lorsqu'elle est ainsi sollicitée, lance, en coopération avec les mécanismes de financement des Nations Unies (Banque mondiale, PNUD) et l'UE, une campagne de collecte de soutiens financiers. Ce mécanisme de demande d'assistance couvre toutes les interactions liées à la coopération et l'assistance internationale entre les gouvernements des Parties contractantes demandant une assistance, le REMPEC et ces mécanismes d'assistance et de financement. Le REMPEC, avec le soutien de l'OMI, aura un rôle important à jouer pour faciliter et coordonner cette assistance.

### **3.3.4 Gouvernement d'un pays affecté à une Partie responsable – sociétés du secteur privé spécialisées dans l'intervention**

Parmi les mesures que les autorités compétentes concernées d'une Partie contractante affectée peuvent prendre, elles peuvent demander à la Partie responsable (armateur/capitaine du navire, opérateur de l'unité offshore, opérateur de l'installation de manutention de produits chimiques ou d'hydrocarbures) de prendre des mesures d'intervention. À défaut d'actions appropriées ou suffisantes, les autorités nationales compétentes peuvent faire appel à des acteurs du secteur privé, comme des sociétés de sauvetage, des sociétés spécialisées dans les déversements, des fournisseurs d'équipements, ainsi qu'à tout centre d'intervention de compagnies pétrolières susceptible d'avoir des équipements à proposer. Ce mécanisme de demande d'assistance couvre toutes les interactions et transactions entre les autorités compétentes du pays affecté et la Partie responsable et les sociétés d'intervention mandatées pour garantir la disponibilité des équipements et personnels adaptés.

### **3.3.5 Partie responsable aux sociétés d'intervention**

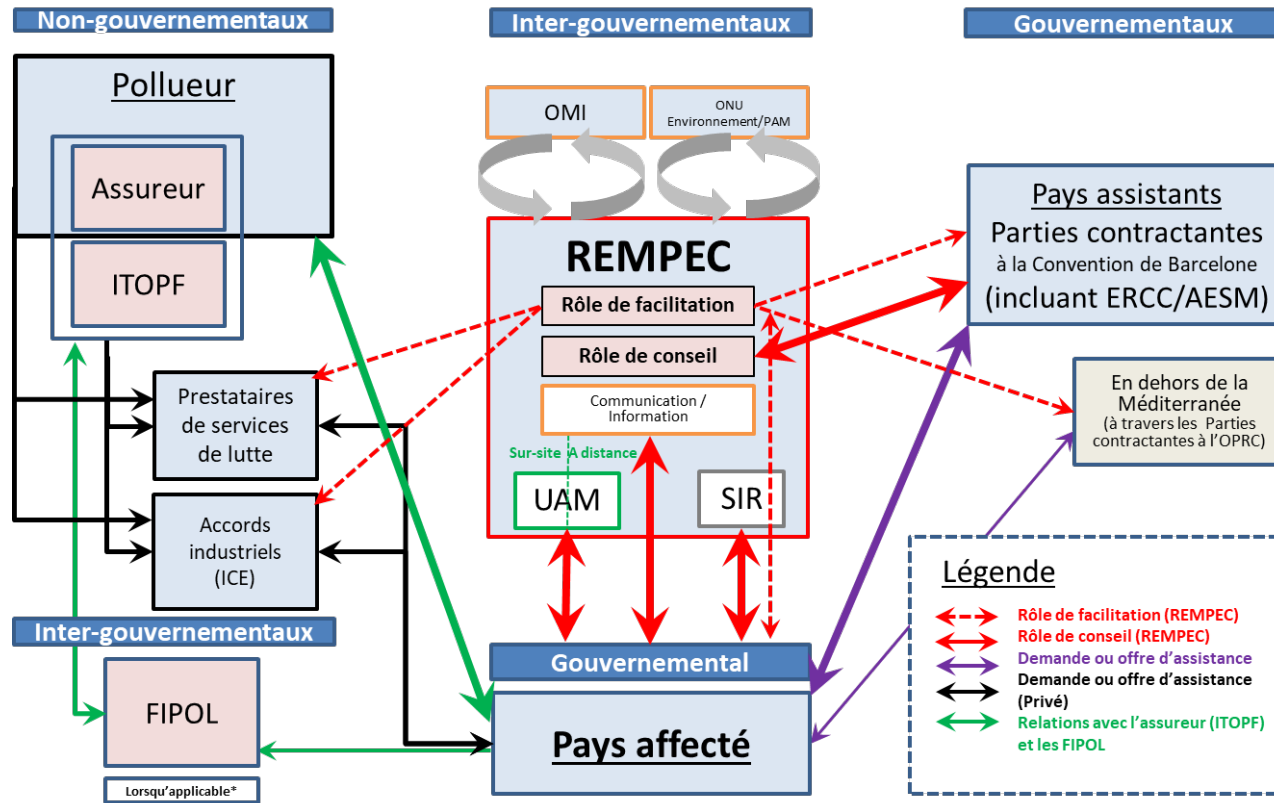
Ce mécanisme inclut toutes les interactions que la Partie responsable (ou ses représentants) a directement avec le secteur privé, comme les sociétés d'intervention en cas de déversements, les fabricants et les distributeurs d'équipements. Si les transactions et les négociations qui ont lieu via ce mécanisme sont principalement conduites par la Partie responsable (ou son représentant), une fois la procédure de mobilisation des ressources d'intervention déclenchée, les autorités nationales compétentes du pays affecté doivent être pleinement informées, valider la mobilisation et en assurer le suivi pour garantir une perception globale de la situation concernant les types et le nombre de ressources qui entreront sur leur territoire, et prendre les mesures qu'imposent ces mobilisations (cf. Partie III et Partie IV). Elles doivent établir et maintenir des relations avec les sociétés d'intervention mandatées par la Partie responsable.

### **3.3.6 Partie responsable au Pays assistant et au REMPEC**

Ce mécanisme inclut toutes les interactions que la Partie responsable (ou ses représentants ; les sociétés intervenant sur les déversements) a directement avec un Pays assistant et le REMPEC. Dans certains cas, un Pays assistant ou le REMPEC peuvent proposer, ou être en mesure, de faciliter ou négocier directement avec la Partie responsable ou sa société privée d'intervention pour mobiliser un équipement ou des ressources spécifiques. Une fois la procédure de mobilisation déclenchée, comme c'est le cas avec les autres mécanismes, les autorités nationales compétentes du pays affecté doivent être pleinement informées, approuver la mobilisation et en assurer le suivi pour garantir une bonne perception globale des types et du nombre de ressources qui entreront sur leur territoire, et prendre les mesures qui s'imposent.

### Diagrammes des relations entre le REMPEC et les autres organisations

Diagramme 1	<p><b>Ce diagramme est relatif</b> à la coopération et l'assistance mutuelle dans des situations de niveau 2 &amp; 3 lorsque la Partie contractante affectée demande de l'assistance à une autre Partie contractante ainsi qu'à des prestataires d'intervention ou des accords industriels ; et, lorsque le REMPEC fournira des conseils techniques et l'assistance d'experts (à travers la mobilisation de l'UAM) et aura principalement un rôle de conseil et de facilitation.</p>
Niveaux 2 & 3	<p><b>Type de situations :</b> situations de niveau 2 ou de niveau 3 relatives à une pollution moyenne ou importante lorsque la mobilisation nécessite des moyens d'intervention qui peuvent être obtenus d'une Partie contractante et de l'industrie dans un contexte régional.</p>



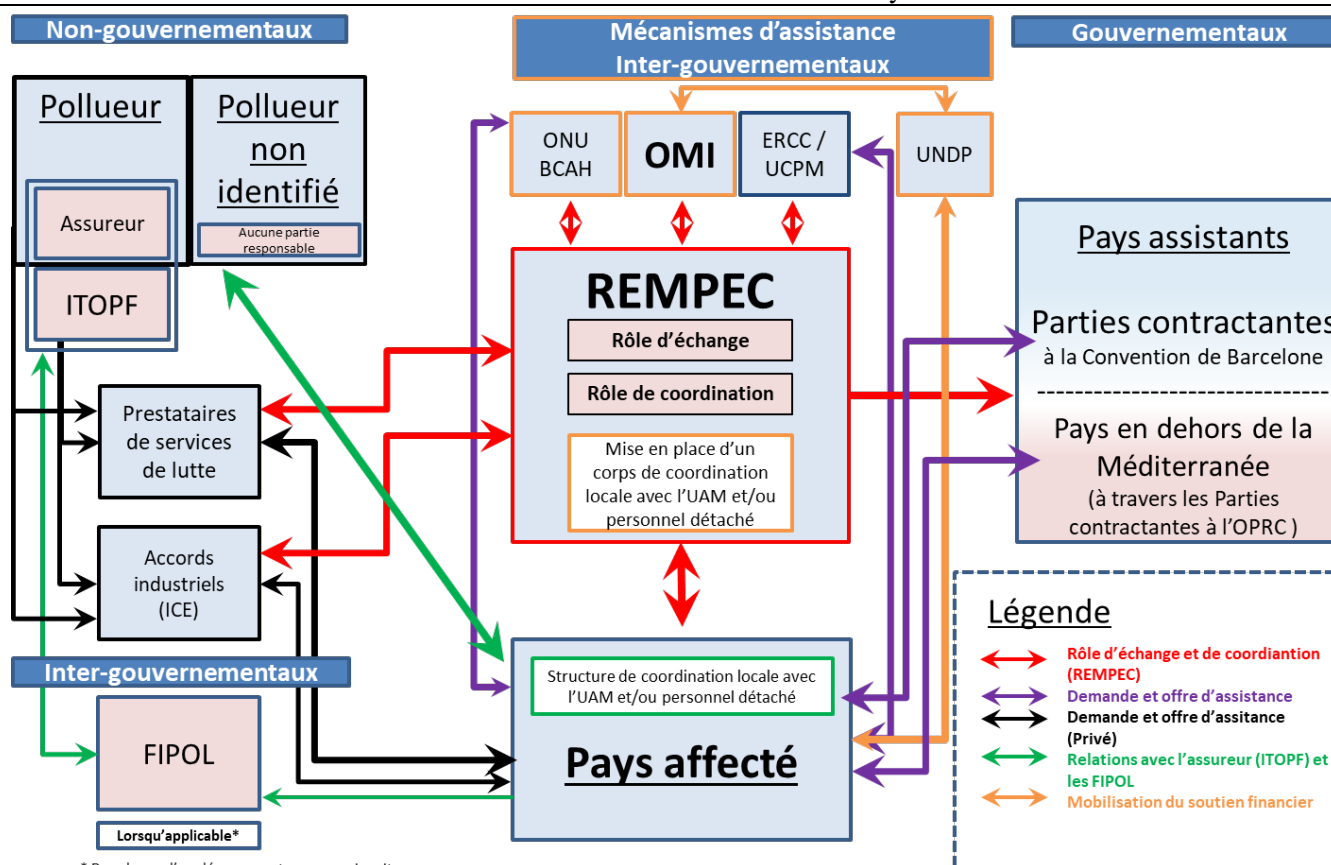
\* Dans le cas d'un déversement par un navire-citerne

**Diagramme 2**

**Circonstances exceptionnelles**

**Ce diagramme est relatif** à des circonstances exceptionnelles et à une pollution large et complexe conduisant à une mobilisation importante des moyens d'interventions venant de sources multiples. (de la région ou en dehors) qui peut comporter une situation où il n'y a pas de partie responsable immédiate permettant d'aborder la question financière de l'assistance internationale. Les moyens mobilisés viendront de mécanismes inter-gouvernementaux ; de gouvernements individuels, d'organisations non-gouvernementales et d'entreprises privées.

**Situations** où le REMPEC jouera un rôle d'échange et de coordination dans le but d'éviter l'excédent de moyens et l'inadéquation de l'offre d'assistance et assurer la bonne coordination des mobilisations des moyens.



\* Dans le cas d'un déversement par un navire-citerne



## **PARTIE II**

### **DEMANDE ET GESTION DE L'ASSISTANCE INTERNATIONALE**

#### **(PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES)**

La partie II détaille les procédures relatives à la gestion et l'organisation de la coopération et de l'assistance internationale.

### **Chapitre 1 Procédures de demande et d'offre d'assistance**

Le chapitre 1 fournit des instructions, étape par étape, les procédures de compte rendu, de demande et d'offre d'assistance jusqu'à la fin des opérations, le tout illustré par un logigramme. Il propose également un ensemble de formulaires standard pour faciliter la préparation des demandes et offres d'assistance au niveau régional.

#### **1.1 Système national de préparation et de lutte, un prérequis**

##### **1.1.1 Principes généraux**

Selon la Convention OPRC (Article 6) et le Protocole Prévention et situations critiques (Article 4), les Parties contractantes doivent mettre en place et maintenir un système national permettant de garantir une réponse rapide et efficace en cas de pollution marine. Ledit système devra inclure la désignation des acteurs suivants : l'autorité nationale compétente responsable de la lutte contre les incidents de pollution marine ; l'autorité compétente chargée de recevoir les rapports de pollution ; et l'autorité responsable chargée de la coopération et de l'assistance internationale. Ces informations doivent être communiquées aux autres Parties contractantes et au REMPEC ; il s'agit-là d'un prérequis pour la bonne mise en œuvre de la coopération et de l'assistance internationale. (*Annexe I.2*)

Dans l'optique d'optimiser la coordination de l'assistance régionale et internationale, il est recommandé que le système national établisse une distinction claire entre la gestion de l'assistance internationale et la gestion des mesures d'intervention opérationnelle. À cette fin, le Plan national d'urgence doit définir une structure de gestion dédiée pour la coopération et l'assistance mutuelle face aux événements de pollution marine, à activer en cas de nécessité.

La structure de gestion de l'assistance internationale doit agir de manière parfaitement coordonnée avec les structures de commandement de l'intervention opérationnelle, définies par le Plan national d'urgence, auxquelles elle doit s'efforcer d'apporter le soutien requis. La structure de gestion de l'assistance internationale doit apporter son soutien aux autorités d'intervention nationales et aux acteurs industriels éventuellement amenés à prendre part aux opérations, en particulier dans la gestion et la coordination de la mobilisation des personnels, équipements et autres ressources et dans la prise en charge du soutien logistique et des formalités auprès des autorités douanières et d'immigration. Le Plan national d'urgence devra établir les fonctions et les tâches de la structure de gestion de l'assistance internationale, et en désigner les membres. Le Plan national d'urgence devra, notamment, désigner l'autorité qui sera globalement responsable de demander, accepter ou décider d'apporter son assistance. Il convient de mettre en place un ensemble solide de procédures permettant de demander, recevoir, gérer et accepter l'assistance internationale de multiples sources (gouvernements nationaux, via le Centre régional, le secteur privé, etc.), système qui servira de référent central pour coordonner le déploiement logistique des ressources acceptées dans la zone affectée.



Les accords de travail et les procédures de communication et de remontée des informations doivent également être définis.

### **1.1.2 Évaluation initiale (par la structure de commandement pour l'intervention opérationnelle)**

Dès réception d'un rapport de pollution par l'autorité/le bureau désigné et conformément au Protocole Prévention et situations critiques (Article 10, alinéa 1(a)), toute Partie contractante confrontée à un événement de pollution doit « procéder aux évaluations nécessaires concernant la nature, l'étendue et les conséquences possibles de la pollution ou, selon le cas, le type et la quantité approximative d'hydrocarbures ou de substances nocives et dangereuses, ainsi que la direction et la vitesse à laquelle dérive la nappe ». Cette évaluation initiale doit être réalisée par l'autorité responsable de l'intervention opérationnelle.

### **1.1.3 Notification (par l'autorité désignée/le Correspondant OPRC – la structure de commandement pour l'intervention opérationnelle)**

En vertu de l'Article 10 alinéa 1(c) du Protocole Prévention et situations critiques, toute Partie contractante confrontée à un événement de pollution doit « sans délai informer l'ensemble des Parties susceptibles d'être affectées par la pollution de l'évaluation réalisée et de toute mesure déjà prise ou prévue, en communiquant ces mêmes renseignements au Centre régional, qui les transmettra à toutes les autres Parties ». À cette fin, les Parties doivent utiliser le formulaire standard communément accepté et proposé par le REMPEC pour la notification et le compte rendu des événements de pollution (POLREP). Les *Annexes II.1 et II.2* présentent de manière détaillée les procédures de notification et de compte rendu selon le format POLREP.

### **1.1.4 Activation du Plan national d'urgence**

Au vu de l'évaluation initiale, l'autorité responsable de l'intervention opérationnelle, la structure de commandement, peut décider/proposer d'activer le Plan national d'urgence et, si la situation l'exige, décider/proposer d'établir la structure de gestion pour la coopération et l'assistance internationale.

## **1.2 Demande d'assistance, mobilisation de ressources externes**

### **1.2.1 Évaluation des besoins (par la structure de commandement)**

L'autorité responsable de l'intervention opérationnelle de la Partie contractante affectée par un incident se chargera d'évaluer et de déterminer, au regard de la gravité de l'incident et notamment de sa localisation, la nature et la quantité des substances polluantes déversées, ainsi que tout autre élément pertinent, le niveau d'intervention requis et s'il convient ou non de solliciter une assistance.

Des experts (experts nationaux ou internationaux/de l'UAM) de la structure de commandement sur le terrain doivent procéder à une évaluation détaillée de la situation. À ce stade, la structure de commandement peut proposer à la structure de gestion de l'assistance internationale de solliciter l'assistance des experts de l'UAM pour se charger de cette évaluation. (*Annexe II.3*)

Les experts sur le terrain (Unité de commandement sur le terrain) apporteront leur aide au Coordinateur sur place (OSC) et au Coordinateur suprême sur place (SOSC)/Coordinateur national sur place (NOSC) globalement responsable des opérations d'intervention pour identifier les contraintes en termes de ressources et disponibilités limitées des équipements et autres ressources spécifiquement requis pendant toute la durée de l'intervention. La structure de commandement devra

évaluer les besoins d'assistance internationale en tenant compte des ressources nationales disponibles et des ressources mobilisées par la Partie responsable, y compris à l'étranger.

Suite à l'évaluation détaillée de la situation, la structure de commandement doit spécifier, de manière aussi précise que possible, le type et le nombre d'équipements et de produits nécessaires.

Il est recommandé que les demandes d'équipements, de ressources d'intervention et de spécialistes techniques émanent de la **structure de commandement pour l'intervention opérationnelle** du Pays requérant au niveau de la structure de commandement sur le terrain et soient formalisées au sein de la **structure de gestion pour la coopération et l'assistance internationale**.

La ou les structure(s) de commandement et la structure de gestion pour l'assistance internationale doivent travailler en étroite collaboration. Il est également recommandé que ces structures communiquent régulièrement pour identifier toute évolution dans les besoins et se tenir mutuellement informées de l'arrivée des offres acceptées et des ressources mobilisées par la Partie responsable à l'étranger.

Il est recommandé que l'expert technique de l'Unité de commandement sur le terrain transmette ensuite les besoins en ressources et équipements à la **structure de gestion de la coopération et de l'assistance internationale** via le Formulaire standard de demande de ressources sur le terrain (Appendice de l'*Annexe II.4*) et, à l'occasion d'une téléconférence quotidienne, détermine tout changement dans les besoins et informe sur l'arrivée des offres acceptées et le suivi des ressources mobilisées à l'étranger par la Partie responsable.

La Demande d'assistance peut concerner :

- des équipements spécifiés uniquement ;
- des équipements spécifiés et du personnel qualifié ;
- des équipes d'intervention complètes ;
- du personnel justifiant d'une expertise spécifique ;
- une surveillance aérienne.

Les équipes d'intervention susmentionnées recouvrent :

- un chef d'équipe capable, de manière autonome, de diriger le travail de l'équipe dans le respect des instructions données par le Coordinateur sur place (OSC) désigné ;
- des équipages et personnels spécialement formés pour manipuler les équipements ;
- des navires et aéronefs spécialisés et non spécialisés ;
- des équipements d'intervention spécialisés et non spécialisés ;
- des équipements et installations de communication ;
- des équipements pour la sécurité du personnel (équipements de protection individuelle, combinaisons de protection, appareils respiratoires, etc.) ;
- des capacités de stockage de petites quantités d'hydrocarbures ou autres substances récupérés à bord (si capacité en soute).

### **1.2.2 Procédure de demande (par la structure de gestion, sur la base des besoins exprimés par la structure de commandement)**

Dès que la structure de gestion de l'assistance internationale a été activée, il est recommandé que le Ministère des affaires étrangères de la Partie affectée, agissant au nom et en coordination avec la structure de gestion, fournisse des orientations par le biais de ses voies diplomatiques à ses ambassades et missions situées dans les autres Parties contractantes et prenne contact avec le REMPEC pour faciliter l'assistance internationale.

Les demandes d'assistance doivent être formulées de manière claire et précise (quantité, type etc.) et indiquer à quelles fins les équipements, produits et personnels d'intervention seront utilisés.

Il est recommandé que les formats standard de demande d'assistance présentés en *Annexe II.3* (Formulaire standard de demande d'expertise) et *Annexe II.4* (Formulaire standard de demande d'équipements et de produits) soient utilisés par le Pays requérant.

Afin de bien informer la Partie assistante sollicitée des spécificités de l'événement et des besoins opérationnels, dans le cadre des demandes de ressources spécifiques, le Pays requérant doit utiliser et annexer à sa demande le **Formulaire standard d'informations complémentaires (POLINF) fourni en Annexe II.2.**

A minima, il est recommandé que le Formulaire de demande d'assistance regroupe les informations ci-après :

- nom de l'incident, numéro de série/référence et emplacement ;
- date et heure de transmission ;
- nom, poste et coordonnées du représentant autorisé de la Partie requérante ;
- l'interlocuteur pour la source mettant à disposition l'équipement (nom et coordonnées) ;
- le nombre exact, le type et les spécifications de l'équipement demandé, notamment les spécifications techniques de l'assistance sollicitée (par ex. tension, fréquence (pompage), capacité, coupleurs, raccordements) avec autant de détails que nécessaire ;
- autres exigences spécifiques (par ex. étiquetage, conditionnement, dates d'expiration, langue des manuels) ;
- date à laquelle et lieu où l'équipement est demandé, et une indication de la durée (ou précision si demande de don) ;
- confirmation si le Pays requérant prendra à sa charge ou non tous les droits de douane, taxes, frais, redevances et restrictions à l'exportation/importation pour l'ensemble de l'assistance en nature/des biens ;
- les points de livraison des ressources, y compris le type (voie terrestre, aérienne, maritime), leurs noms et situations géographiques/adresses ;
- indication si un entreposage dans le pays sera proposé par le Pays requérant ;
- indication si l'affectation des ressources dans le pays sera prise en charge par le pays requérant ;
- nom du destinataire et coordonnées ; et
- nom, fonction, organisation, signature et date de signature du représentant officiel autorisé.

Les demandes doivent également inclure des informations sur les procédures applicables, notamment :

- des informations sur les réponses préliminaires aux offres d'assistance y compris, si utile, une description de la manière dont l'offre d'assistance sera examinée plus avant dans le cadre de la structure de commandement pour l'intervention opérationnelle et des lois et réglementations connexes, ainsi que de toute procédure d'évaluation interinstitutions applicable ;
- des instructions pour la fourniture d'informations détaillées sur chaque offre d'assistance d'un gouvernement étranger ou d'une organisation internationale ;
- des instructions concernant la transmission et communication de toute offre à l'ambassade ou à la mission la plus proche du Pays requérant. Il est recommandé que le Pays requérant donne également des instructions à ses ambassades et missions dans le monde en entier sur la manière de transmettre ces offres au représentant officiel désigné pour recevoir et affecter, en coordination avec la structure de commandement, les ressources là où elles sont requises ;
- les coordonnées du Ministère des affaires étrangères (i.e. e-mail, télécopie et téléphone, coordonnées des interlocuteurs spécifiques qui auront besoin des informations).

### 1.2.3 Modalités et conditions

Il est recommandé d'établir une communication claire et officielle entre les autorités concernées de la Partie contractante affectée et celles de la Partie assistante, ainsi qu'avec le REMPEC, précisant qui dirigera les négociations.

Pour qu'une demande d'assistance soit définitivement acceptée et que la mobilisation sur la zone concernée puisse démarrer, le Pays assistant et le Pays requérant doivent convenir des modalités et conditions spécifiques de la transaction, à savoir :

- Un accord et une entente sans équivoque sur les attentes en matière de dédommagement : les équipements (ou ressources) devront-ils être mobilisés moyennant paiement, ou loués, ou bien restitués « en nature » ; et
- Un accord clair entre les parties concernant les questions de responsabilité, les assurances à souscrire et les conditions de retour des équipements (le cas échéant), etc. (*Annexe II.7*).

En l'absence d'accords bilatéraux ou multilatéraux, l'Article 13 du Protocole Prévention et situations critiques stipule que les Parties doivent assumer les coûts de leurs opérations respectives de lutte contre la pollution. Lorsque les mesures sont prises par une Partie à la demande expresse d'une autre Partie, la Partie requérante rembourse à la Partie assistante les coûts de son intervention. Lorsque l'action est entreprise par une partie de sa propre initiative pour la protection de ses intérêts propres, cette partie en supporte les coûts.

Il est recommandé que les conditions financières des opérations soient mutuellement convenues entre la Partie requérante et les Parties assistantes avant le début du transfert des équipements ou ressources.

La Partie assistante devra être prête à fournir des informations sur les conséquences financières de l'assistance demandée. Elle devra faire de son mieux pour fournir l'assistance demandée et décider dans quelle mesure cette demande peut être satisfaite. La Partie assistante devra être prête à désigner des agents de liaison pour le personnel de la structure de commandement et/ou la structure de gestion de la Partie requérante afin de proposer l'expertise nécessaire sur la ressource nationale mobilisée. (*Annexe I.4.3*)

**Il est recommandé que :**

- des dispositions générales et des dédommagements pour l'envoi, la réception et la restitution des équipements demandés ou offerts soient prévus et fixés rapidement une fois la procédure d'assistance internationale lancée ;
- la Partie assistante joigne à sa réponse une liste détaillée des équipements, systèmes ou produits disponibles, avec les spécifications nécessaires pour l'expédition, notamment les dimensions, le type de carburant et les modalités de transport envisagées. Cette liste devra également indiquer les équipements nécessaires pour la manutention de ces matériaux dans le port ou l'aéroport d'arrivée, les effectifs requis pour les décharger, ainsi que les moyens de transport nécessaires pour les transférer sur le site de l'incident. (*Annexe I.4.2 B*)

### 1.2.4 Communication et compte rendu

Il est absolument essentiel pour toutes les parties impliquées d'avoir une vue commune des opérations et une perception précise de la situation. Il est recommandé que la structure de commandement sur site veille à ce que l'échelon national, la structure de commandement et la structure de gestion de l'assistance internationale soient parfaitement informés de l'évolution de la situation, en particulier des besoins concernant les ressources d'intervention limitées ou stratégiques.

Il est recommandé aux Parties d'envisager, en termes pratiques, **la création de portails d'informations sur Internet** afin de faciliter :

- la fourniture d'informations aux Parties contractantes, au REMPEC, aux organisations internationales ou aux autres acteurs concernant les besoins opérationnels actuels ou anticipés auxquels l'assistance internationale pourrait apporter une réponse ;
- la fourniture d'informations concernant le niveau de détail requis pour l'assistance internationale (équipements et personnels) pour garantir une analyse et une évaluation parfaitement pertinentes et utiles ;
- la mise à disposition de portails pour la soumission des offres d'assistance internationale, simplifiant le recueil des informations et standardisant les communications relatives à la réception et au statut desdites offres ;
- la mise à disposition d'informations à destination de la presse et du grand public expliquant l'étendue des opérations d'intervention et saluant officiellement, le cas échéant, tous les acteurs impliqués dans la lutte ; et
- la communication des interlocuteurs à contacter pour les Parties contractantes, le REMPEC ou les organisations internationales pour obtenir de plus amples informations.

### 1.3 Offres d'assistance

#### 1.3.1 Des Parties contractantes

Les Parties contractantes peuvent émettre des offres d'équipements d'intervention en réponse à une demande d'une Partie contractante affectée ou de leur propre initiative.

Il est recommandé que les formulaires d'offre détaillée d'assistance (*Annexe II.5*) incluent les informations suivantes :

- le type et les spécifications exactes des équipements offerts, y compris, dans toute la mesure du possible, des photographies détaillées des équipements, l'identification du ou des fabricants, les références des modèles, les documents de spécification et toute information concernant l'utilisation antérieure des équipements offerts dans le cadre d'interventions sur des événements de déversement d'hydrocarbures ou de substances dangereuses ;
- un descriptif de l'état actuel des équipements et des possibilités de dégradation des équipements au cours de leur utilisation ;
- le nombre total de chaque type ou catégorie spécifique d'équipements offerts ;
- le poids, les dimensions et autres caractéristiques physiques des équipements offerts ;
- la date et la durée de disponibilité des équipements (sauf s'il s'agit d'un don, à préciser) ;
- si les équipements sont offerts sur une base remboursable ou sans frais, ainsi qu'un résumé des modalités et des conditions de l'offre si les équipements sont offerts sur une base forfaitaire ;
- les moyens de transport requis ;
- la localisation actuelle des équipements ;
- la localisation de l'aéroport international ou du port maritime à partir duquel les équipements seront transportés ;
- si l'organisation ou l'État offrant transportera les équipements; ainsi que les modalités et conditions de transport, le cas échéant, y compris les restrictions en matière d'exportation ou de douane pouvant s'appliquer en vertu de la législation nationale de l'État offrant ;
- les points de livraison des ressources, y compris leur type (terrestre, aérien, maritime), leur nom et leur localisation/adresse ;
- les problèmes logistiques particuliers pouvant être rencontrés lors du transport ou du déploiement des équipements ;

- toute condition spécifique concernant l'utilisation des équipements par la Partie ou l'organisation offrante ;
- une estimation du temps nécessaire à la préparation des équipements au transport ;
- les coordonnées des correspondants habilités qui sont familiers des équipements offerts et disponibles pour discuter de leurs détails techniques ou opérationnels avec des spécialistes techniques ;
- les exigences de nettoyage et de réparation des équipements avant leur restitution au Pays assistant ; et
- le nom, le titre, l'organisation, la signature et la date d'agrément du fonctionnaire autorisé.

Les Parties contractantes ou organisations internationales qui proposent d'offrir leur expertise ou une assistance personnelle, technique ou consultative doivent notamment fournir à la Partie contractante requérante les informations détaillées qui suivent :

- les habilitations et/ou un bref descriptif de l'expérience de chaque personnel d'assistance ;
- une évaluation de la capacité de chaque individu engagé dans des opérations d'intervention à parler et à lire dans la langue officielle du pays ; ainsi que la disponibilité de services de traduction efficaces en cas de barrière linguistique ;
- la disponibilité de chaque individu, notamment (1) la rapidité avec laquelle l'individu peut être déployé dans les opérations d'intervention, (2) la durée de déploiement de l'individu et (3) toute exigence susceptible de forcer l'individu à quitter le théâtre opérationnel au cours de la période de déploiement prévue ;
- les coûts que l'État bénéficiaire devra couvrir (par exemple, billets d'avion, hébergement, indemnités journalières, indemnités au titre des salaires versés durant les opérations d'assistance) ;
- si la Partie ou l'organisation contractante facilitera la communication directe entre les personnes offrant assistance et les spécialistes techniques du Pays requérant pour évaluer soigneusement l'offre ;
- les exigences particulières de la Partie ou de l'organisation contractante concernant le statut des individus au cours du déploiement (par exemple, statut de personnel technique de l'ambassade) ; et
- les moyens mis en place pour assurer la sécurité et la sûreté des intervenants déployés dans le pays affecté, ainsi que leur indemnisation, conformément aux lois existantes en matière de responsabilité civile dans ce pays.

### **1.3.2 Des mécanismes d'assistance (mécanismes intergouvernementaux, BCAH des Nations Unies, DG-ECHO/ERCC)**

Les mécanismes d'assistance peuvent émettre des offres d'équipements d'intervention en réponse à des demandes conjointes du REMPEC et d'une Partie contractante affectée en cas de pollution majeure et/ou de circonstances exceptionnelles.

Le cas échéant, chaque mécanisme d'assistance facilite et coordonne le déploiement de l'assistance mobilisable par son intermédiaire, et doit s'assurer que l'assistance fournie répond à la demande et aux besoins du pays affecté. Ces offres d'assistance, fournies en tant que contribution à une intervention menée et coordonnée par le REMPEC en cas de pollution majeure et de circonstances exceptionnelles, supposent une bonne coordination entre les mécanismes impliqués et le REMPEC pour éviter les doubles emplois et s'assurer que l'offre d'assistance est alignée sur les besoins.

Les mécanismes d'assistance qui proposent d'offrir leur assistance doivent fournir au REMPEC, et à la Partie contractante affectée, des informations similaires à celles susmentionnées, par le biais d'un formulaire standard d'offre d'assistance.

### 1.3.3 Du secteur privé

Offre d'entités privées à la demande de la structure de gestion de l'assistance internationale de la Partie affectée.

Selon les conseils de la structure d'intervention, la structure de gestion de l'assistance internationale peut négocier directement avec des intervenants, des fabricants d'équipements et des centres d'expertise de pays étrangers pour obtenir les équipements ou l'expertise requis.

#### Offre initiée par des entités privées

Lors d'une intervention sur des déversements larges, complexes ou notables, des entités privées peuvent émettre des offres non sollicitées d'équipements, de ressources et de personnel technique. Il est recommandé que les offres non sollicitées soient transmises à la structure de gestion de l'assistance internationale, même si elles sont reçues directement par l'Unité de commandement sur le terrain.

En outre, il est recommandé que :

- la structure de gestion de l'assistance internationale établisse un registre de l'ensemble des offres et de leur traitement, en consignnant notamment les heures d'envoi des réponses et leurs contenus ;
- la structure de gestion de l'assistance internationale dresse une liste des équipements et des ressources offerts et la communique régulièrement à l'Unité de commandement sur le terrain, ces équipements et ressources pouvant s'avérer utiles à l'intervention ultérieurement ;
- certaines offres puissent être rejetées si les équipements ou les ressources offerts ne sont manifestement pas nécessaires ou adaptés, ni susceptibles de s'avérer nécessaires ultérieurement au cours de l'intervention.

### 1.3.4 Acceptation et rejet (évaluation de l'offre)

En cas d'offres sollicitées ou non sollicitées, il est recommandé que :

- celles-ci soient enregistrées et leur statut suivi au fur et à mesure qu'elles sont traitées et évaluées, puis acceptées ou refusées ;
- la structure de gestion pour l'assistance internationale dispose d'un personnel suffisant pour gérer ces procédures de traitement.

Lorsqu'un pays affecté reçoit une offre d'assistance, sollicitée ou non, il est recommandé que le pays affecté en accuse réception au moyen d'un formulaire standard (*Annexe II.5*) contenant les informations suivantes :

- le nom de la/des personne(s) ayant reçu l'offre ;
- la date et l'heure à laquelle l'offre a été reçue ; et
- la date proposée pour la notification de la décision d'acceptation/rejet à la Partie offrante.

L'un des principaux objectifs d'un système d'assistance internationale est de s'assurer que les offres sont alignées sur les besoins d'intervention et ne portent pas sur des équipements superflus, inadaptés ou obsolètes, qui pourraient entraver le bon déroulement des opérations d'intervention.

Il est recommandé qu'une équipe d'évaluation soit chargée de la réception, de l'évaluation et de l'acceptation ou du rejet de ces offres. Il est essentiel pour le succès de l'assistance internationale que les équipes d'évaluation intègrent un spécialiste technique étroitement impliqué dans l'intervention et

informé dans le détail des besoins d'intervention spécifiques et susceptibles de surgir au gré de l'intervention, jusqu'au type d'écumeur, de système de barrage ou autres équipements requis.

Une fois que la décision du pays affecté d'accepter ou de rejeter une offre est arrêtée, il est recommandé que le pays affecté en informe la Partie offrante par le biais d'un formulaire de notification d'acceptation/de rejet (*Annexe II.6, Annexe II.7*) devant inclure :

- le nom/descripteur de chaque offre et la décision prise concernant l'offre (acceptée, rejetée ou en attente) ;
- pour chaque offre acceptée, la date à laquelle les ressources sont requises, le nom et la localisation des points de livraison et les modalités de transport des ressources ;
- pour chaque offre déclinée, les motifs du refus ; et
- le nom, le titre, l'organisation, la signature, la date et l'heure d'agrément de l'agent autorisé.

#### **1.4 Ressources mobilisées par la Partie responsable à ses propres frais**

##### **1.4.1 À la demande du gouvernement du pays affecté de prendre des mesures pour lutter contre la pollution**

L'autorité compétente du pays affecté peut demander au propriétaire du navire ou à l'exploitant de l'unité offshore ou de l'installation de manutention responsable de prendre des mesures pour contrôler, minimiser et combattre la pollution dans la limite de sa responsabilité. Cela peut conduire la Partie responsable à devoir mobiliser des ressources de lutte de l'étranger et à les acheminer dans le pays affecté à ses propres frais.

Dans ce cas, les autorités compétentes des structures de commandement et de la structure de gestion doivent veiller au respect des procédures de mobilisation de l'assistance internationale.

Une fois le processus d'assistance internationale déclenché, les autorités nationales compétentes du pays affecté doivent être pleinement informées de l'évolution des négociations de manière à disposer d'un aperçu global des types et des quantités de ressources qui franchissent leurs frontières et à pouvoir prendre les mesures nécessaires pour faciliter leur mobilisation. Elles doivent établir et maintenir des relations avec les entreprises engagées dans les opérations de dépollution par la Partie responsable.

##### **1.4.2 De sa propre initiative et avec l'accord du pays affecté, mobilisation des ressources aux frais de la Partie responsable**

En cas de pollution importante, l'auteur de la pollution (Partie responsable) peut mobiliser des équipements d'intervention de l'étranger. Il est impératif que les autorités compétentes et la structure de gestion chargée de l'assistance internationale, en coopération avec la structure de commandement, s'assurent que :

- les ressources d'intervention qu'un pollueur entend introduire dans le pays sont conformes à la stratégie nationale d'intervention et aux restrictions ou préférences concernant les techniques d'intervention selon la localisation des déversements, les conditions environnementales, la proximité des zones sensibles (approbation et conditions d'utilisation des dispersants) et les réglementations sur le traitement et l'élimination des déchets ;
- les procédures de demande d'assistance internationale concernant notamment les douanes et le mouvement des personnes sont respectées pour accélérer l'importation des ressources internationales.



Le plan national d'urgence doit spécifier la méthode et les techniques d'intervention à utiliser et dans quelles circonstances les utiliser, y compris en matière d'élimination de la source de pollution, de confinement et de récupération des hydrocarbures flottant en mer, d'utilisation de dispersants, de protection des zones sensibles et de nettoyage des rives.

L'approbation de la structure de commandement et de la structure de gestion de l'assistance internationale devant être établie dans le cadre du Plan national d'urgence est requise lorsque l'exploitant ou la personne désignée dans le plan d'urgence d'une unité offshore ou d'une installation de manutention demande une assistance étrangère en personnel, en équipements et en produits fournis par l'industrie (notamment les moyens mis à disposition par les stocks régionaux ou mondiaux gérés par l'industrie).

## **1.5 Opérations d'intervention conjointes menées par des pays voisins**

*Une « opération d'intervention conjointe » désigne toute opération de lutte contre la pollution impliquant du personnel, des équipements, des produits et/ou autres moyens d'au moins deux pays voisins directement affectés ou menacés de l'être. (Annexe II.4.2)*

Ces opérations sont menées en cas d'évènement maritime causant ou étant susceptible de causer une pollution pouvant affecter une ou plusieurs Parties et justifiant de faire appel aux autres parties menacées. Par évènement s'entend notamment tout déversement se produisant dans la zone de responsabilité d'une Partie contractante et menaçant la zone de responsabilité d'une autre Partie.

Après avoir reçu et vérifié le rapport d'évaluation initial, l'autorité compétente de la Partie contractante dont la responsabilité ou l'intérêt a été engagé doit informer immédiatement les autorités opérationnelles des autres Parties par l'intermédiaire de leurs correspondants nationaux, ainsi que le REMPEC.

### **1.5.1 Coopération entre pays voisins (demande/offre d'assistance) et coordination de la mobilisation des ressources**

Selon les exigences et les conseils de la structure d'intervention, une demande d'assistance peut être envoyée après l'activation du Plan national d'urgence et/ou du plan d'urgence bilatéral ou multilatéral par l'autorité compétente de la structure de gestion de la Partie contractante affectée aux autorités compétentes des Parties contractantes menacées par le biais d'un formulaire standard de demande d'assistance (*Annexe II.3*).

À moins qu'un plan d'urgence bilatéral ou multilatéral prévoie la mise en commun des ressources en cas d'urgence, les procédures de mobilisation et de coordination des ressources d'intervention décrites dans le présent Guide doivent s'appliquer. Les ressources nationales de la Partie affectée peuvent être complétées si nécessaire par le personnel et les moyens fournis par les Parties contractantes voisines (menacées) à la demande de la structure de gestion de la Partie affectée.

Les Parties contractantes doivent partager entre elles toutes les informations relatives aux aéronefs de contrôle des déversements (y compris les caractéristiques techniques et les équipements spécialisés) auxquelles elles ont accès, de préférence par l'intermédiaire du REMPEC, que les aéronefs leur appartiennent ou appartiennent à l'industrie.

Le rôle principal sera assumé par la structure de commandement de la Partie contractante dont la zone de responsabilité a été affectée ou risque d'être affectée par un évènement de pollution et qui a demandé de l'aide.

Lorsque la majeure partie du polluant passe de la zone de responsabilité de la Partie contractante requérante à la zone de responsabilité d'une autre Partie contractante demandant également de l'aide, les deux Parties peuvent convenir de transférer le rôle principal de la première Partie à l'autre.

### **1.5.2 Demande d'assistance internationale par chaque pays et gestion des offres d'assistance externes apportées à chaque pays (coordination)**

En cas de pollution de grande ampleur touchant plusieurs pays, chaque pays peut demander individuellement une assistance internationale en complément de ses propres ressources. Un renforcement de la coopération entre les pays concernés s'impose alors pour évaluer les besoins d'assistance internationale et pour mobiliser et coordonner le déploiement des ressources de lutte contre la pollution. À cette fin, les pays affectés peuvent faire appel au REMPEC pour les aider à coordonner l'assistance internationale. En coopérant, les pays affectés doivent garder à l'esprit toutes les implications financières de leurs actions.

## **1.6 Répartition des ressources**

Les principes et lignes directrices concernant l'envoi, la réception et le retour des équipements en cas d'assistance internationale énumérés à l'*Annexe I.4.2/B* s'appliquent.

### **1.6.1 Rôle et responsabilité des Pays assistants en matière de répartition des ressources**

Le rôle et la responsabilité des Pays assistants consistent à superviser et autoriser le dédouanement des équipements et du personnel des secteurs public et privé, dont les mouvements pourraient être entravés par des considérations telles que la satisfaction de conditions minimales en matière de capacités de lutte.

Il est recommandé que les Parties assistantes :

- joignent à leur réponse (*formulaire d'offre d'assistance – Annexe II.4*) une liste détaillée des équipements, systèmes et produits disponibles, incluant les détails d'expédition nécessaires (dimensions, type de carburant et modalités de transport envisagées). La liste doit également indiquer le matériel nécessaire à la manutention de ces équipements dans le port ou l'aéroport d'entrée, le nombre de personnes nécessaires aux opérations de déchargement et les moyens nécessaires au transport du matériel d'intervention jusqu'aux lieux de l'évènement ;
- déterminent les exigences minimales concernant les points suivants :
  - formation à l'utilisation des équipements envoyés à la Partie requérante ;
  - sûreté des opérateurs des équipements envoyés à la Partie requérante ;
  - entretien des équipements envoyés à la Partie requérante ;
  - sécurité des opérateurs des équipements envoyés à la Partie requérante.

### **1.6.2 Rôle et responsabilité de la structure de gestion du Pays requérant en matière de réception et de répartition des ressources sur le lieu d'utilisation, en coordination avec la structure de commandement**

La structure de gestion de la coopération et de l'assistance internationale doit centraliser le traitement des demandes et la réception, l'évaluation et l'acceptation des offres d'assistance internationale des multiples sources (gouvernements nationaux, REMPEC, secteur privé, etc.), et coordonner le déploiement logistique des ressources acceptées dans les zones affectées.

La structure de gestion doit :

- nommer une autorité qui assurera la réception des équipements et des produits, l'accueil du personnel et leur prise en charge dès leur arrivée sur son territoire et pendant leur transport jusqu'au lieu d'intervention et leur retour ;
- prendre les mesures nécessaires pour permettre l'entrée rapide sur le territoire d'intervention des équipements, des produits et du personnel et faciliter au maximum les formalités douanières. Il est recommandé que les équipements soient admis à titre temporaire et que les produits soient admis en franchise d'accises et de droits de douane ;
- fournir tous les moyens nécessaires au bon fonctionnement et à la maintenance des équipements, et à l'hébergement et à la nourriture du personnel ;
- veiller à ce que les navires reçoivent toutes les autorisations nécessaires et à ce que les aéronefs soient autorisés à voler dans l'espace aérien national, lorsque de tels équipements sont fournis. Un plan de vol ou une notification du vol doit être déposé, qui tiendra lieu d'autorisation de décoller, d'atterrir ou d'amerrir en dehors des aérodromes douaniers pour les aéronefs ;
- renvoyer tous les produits non utilisés et s'assurer que les équipements soient retournés ou payés, selon les dispositions convenues au préalable, une fois les opérations d'intervention terminées ;
- envoyer aux autorités compétentes ou aux représentants des Parties assistantes un rapport sur l'efficacité des équipements, des produits et du personnel fournis ; et
- consigner dans un registre les équipements utilisés, ainsi que leur localisation et toute autre information pertinente.

La structure de commandement doit s'assurer que le personnel national amené à utiliser les équipements est pleinement qualifié pour ce faire.

## **1.7 Commandement opérationnel des ressources mobilisées dans le cadre de l'assistance internationale**

Le gouvernement du pays affecté a la responsabilité générale d'appliquer et de faire respecter des mesures pour protéger ses côtes ou ses intérêts contre la pollution ou la menace de pollution. Par conséquent, malgré l'existence de systèmes différents (*prise en charge des opérations d'intervention par le gouvernement, exécution des opérations d'intervention par la partie responsable, sous la supervision générale de l'autorité gouvernementale ou partage des opérations d'intervention entre le gouvernement et la partie responsable, selon les circonstances*), la supervision de l'opération d'intervention est assurée par les autorités compétentes du Pays requérant.

### **1.7.1 Supervision générale des opérations d'intervention par la structure de commandement du Pays requérant**

Les intervenants des Pays assistants exécutent leurs tâches et fonctions sous la supervision de la structure de commandement du Pays requérant, conformément aux décisions de la structure de commandement (autorité opérationnelle, Coordinateur national sur place) et au commandement tactique de leurs Chefs d'équipe et Commandants d'unité respectifs.

En outre, en plus d'assurer le contrôle/la supervision générale, la structure de commandement est notamment chargée de coordonner les actions prises par les ressources nationales (équipes d'intervention, navires, aéronefs) du Pays requérant avec celles prises par les Parties assistantes (gouvernement, secteur privé).

La structure de gestion doit nommer un responsable sur le terrain (au sein de la structure de commandement sur le terrain) de l'accueil du personnel et de la réception des équipements, produits et/ou autres ressources fournis par les Pays/parties assistants, également chargé d'organiser leur implication dans les opérations d'intervention de leur arrivée dans le pays jusqu'à leur départ. Cet officier collaborera étroitement avec les Agents de liaison des Pays/parties assistants.

### **1.7.2 Dispositions opérationnelles en cas d'opérations d'intervention conjointes des pays voisins**

Si un événement de pollution survenu dans la zone d'intérêt d'un pays menace directement (de manière imminente) les intérêts d'un autre pays, les pays, en l'absence d'accord bilatéral ou sous régional, peuvent convenir, en mettant en contact direct les Autorités opérationnelles de leurs structures de commandement, que le pays menacé assurera le rôle de commandement (contrôle et supervision des opérations).

Lorsque la majeure partie du déversement passe de la zone de responsabilité du pays initialement affecté à la zone de responsabilité d'un pays voisin, les pays peuvent convenir de transférer le rôle de commandement de l'un à l'autre.

Le cas échéant, le transfert du rôle de commandement doit faire l'objet d'un accord après consultation entre les pays concernés.

Le pays chef de file est chargé de la surveillance de la pollution, de l'évaluation de la situation, des prévisions des mouvements des déversements, des rapports et de l'application des commandements opérationnels aux opérations d'intervention conjointes.

*Les principes et lignes directrices concernant les dispositions et procédures opérationnelles pouvant être appliquées en cas d'opération conjointe (Annexe I.4.2/C) s'appliquent.*

### **1.7.3 Utilisation de dispersants**

Le Pays requérant doit informer les Parties assistantes (gouvernement, secteur privé) de sa politique d'utilisation de dispersants. Il doit notamment fournir une liste des dispersants dont l'utilisation dans les eaux territoriales du Pays requérant est autorisée, ainsi qu'une indication des zones dans lesquelles l'utilisation de dispersants est autorisée, restreinte ou interdite et toute autre information jugée pertinente.

### **1.7.4 Traitement et élimination des déchets**

Le Pays requérant doit informer les Parties assistantes (gouvernement, secteur privé) de sa politique de traitement et d'élimination des déchets collectés au cours de l'intervention. Il doit notamment indiquer clairement le lieu où les déchets seront temporairement stockés et éliminés, ainsi que les opérations de prétraitement envisagées.

### **1.7.5 Collaboration entre les Parties assistantes et le Pays requérant au cours des opérations d'intervention, selon les circonstances**

Le contact entre la Partie assistante et le Pays requérant au cours des opérations d'intervention doit être maintenu par :

- des contacts directs, par l'intermédiaire de l'Officier de liaison de la Partie assistante intégré au personnel de la structure de commandement sur le terrain, le SOSC/OSC (*Annexe I.4.3*) ;

- des notices de situation (*Annexe II.9*) pendant toute la période comprise entre l'envoi des ressources et la fin de l'assistance.

Le Pays requérant doit informer régulièrement les Parties assistantes et le REMPEC par le biais de notices de situation SITREP (*Annexe II.9*) sur :

- l'évolution de l'évènement de pollution ;
- les actions de lutte contre la pollution ;
- l'état d'avancement des opérations d'intervention ; et
- le récapitulatif des ressources déployées.

## **1.8 Cessation de l'assistance**

### **1.8.1 Cessation par la Partie assistante**

Si les circonstances l'exigent, la Partie assistante peut mettre fin en totalité ou en partie à son assistance. Les informations relatives à la résiliation doivent être communiquées à l'autorité compétente de la Partie requérante.

### **1.8.2 Cessation par le pays affecté**

L'état d'avancement des opérations d'intervention et de nettoyage doit être surveillé, afin que les ressources puissent être démobilisées au gré de la cessation des activités, jusqu'à ce que la décision de cessation de l'intervention soit prise. Dès lors, l'intervention entre dans la phase d'assainissement ou de restauration pour contrôler ou améliorer l'assainissement naturel des zones touchées.

L'assistance internationale prend fin lorsque, selon la structure de commandement :

- les mesures de lutte contre la pollution ont été finalisées et le polluant ne menace plus les intérêts du Pays requérant ; ou
- les capacités et les ressources d'intervention du Pays requérant sont suffisantes pour finaliser les activités d'intervention.

Une fois la cessation de l'assistance internationale décidée, sauf convention contraire, tout le personnel, les équipements, les produits et autres ressources d'intervention non utilisés doivent retourner ou être retournés dans leurs pays d'origine respectifs. Les équipements doivent être retournés dans les meilleures conditions possibles (selon les directives de nettoyage et de réparation énumérées à l'*Annexe I.4*).

## **1.9 Rôle du REMPEC dans la coordination de l'assistance internationale**

Conformément à son mandat, le REMPEC, lorsqu'il est sollicité en cas d'urgence, peut aider la Partie contractante affectée en :

- fournissant des conseils, des informations techniques et une expertise (rôle consultatif et de médiation)
  - aide la structure de commandement sur le terrain à évaluer la situation ;
  - aide la structure de commandement à évaluer les besoins d'assistance internationale et à spécifier le plus précisément possible le type et la quantité d'équipements et de produits nécessaires ;
  - aide la structure de gestion à identifier les entités susceptibles d'offrir de l'aide ;
  - évalue les offres d'assistance ;

- fournit des conseils techniques ;
  - facilite la communication et l'échange d'informations ;
  - facilite les rapports avec les parties impliquées.
- coordonnant l'assistance internationale (rôle de coordination)
- aide à identifier les sources d'assistance disponibles en dehors de la région ;
  - participe à la mobilisation des ressources d'intervention et des aides financières, notamment par l'intermédiaire des mécanismes d'assistance et de financement des Nations Unies (dans des circonstances exceptionnelles) ;
  - joue le rôle d'intermédiaire avec les mécanismes d'assistance et de coordination de l'assistance internationale.

## Logigramme des étapes à suivre pour effectuer une demande d'assistance régionale ou internationale en cas de pollution marine

### 1. RÉCEPTION DE L'AVIS DE POLLUTION

**Par** l'autorité désignée (MARPOL: Art. 8, Para. 2.1)

**Du** Capitaine du navire ou de l'Opérateur de l'unité offshore/de l'installation de manutention.

### 2. ÉVALUATION INITIALE

**Par** l'autorité désignée en charge du suivi des avis de pollution (la structure de commandement).

### 3. NOTIFICATION

**Par** l'autorité désignée/le correspondant OPRC (la structure de commandement) **à** toutes les Parties contractantes susceptibles d'être affectées et **au** REMPEC **par le biais** du système de compte rendu de pollution (**POLREP**), en émettant un premier avis (**POLWARN**) qui sera actualisé selon l'évolution de la pollution **dans un** rapport **POLINF**.

**Par** : le correspondant OPRC

**POLREP** : Partie I : POLWARN Partie II : POLINF

**À** : toutes les Parties contractantes susceptibles d'être affectées et au REMPEC

### 4. ACTIVATION DU PLAN D'URGENCE NATIONAL

Mise en place des structures de commandement et de gestion de la coopération et de l'assistance internationale.

### 5. ÉVALUATION DES BESOINS PAR LA STRUCTURE DE COMMANDEMENT (évaluation détaillée de la situation par des experts sur le terrain)

**5.1** Les pays peuvent faire appel aux experts de l'UAM pour procéder à l'évaluation. La structure de commandement doit spécifier la nature de l'expertise requise et **renseigner** le **formulaire de demande d'expertise à l'UAM**.

**Par** : la structure de commandement

**Formulaire de demande d'expertise de l'UAM**

**À** : la structure de gestion

**5.2** Sur la base de l'évaluation des experts, la **structure de commandement** peut envoyer une demande d'équipements et de produits **par le biais** du **formulaire prévu à cet effet**.

**Par** : la structure de commandement

**Formulaire de demande d'équipements et de**

**À** : la structure de gestion

### 6. DEMANDE D'ASSISTANCE PAR LA STRUCTURE DE GESTION DANS LE CADRE DE LA COOPÉRATION ET DE L'ASSISTANCE MUTUELLE (sur la base des demandes et des besoins exprimés par la structure de commandement)

**6.1** Envoi d'une demande d'expertise à l'UAM **par le biais** du **formulaire prévu à cet effet**.

**Par** : la structure de gestion

**Formulaire de demande d'expertise de l'UAM**

**Au** : REMPEC

**6.2** Envoi d'une demande d'équipements et de produits **par le biais** du **formulaire prévu à cet effet** :  
- **aux** autres Parties contractantes, directement ou **par le biais du REMPEC** (rôle de médiation) ; et/ou  
- aux parties situées en dehors de la région méditerranéenne, directement ou **par le biais du REMPEC** (rôle de médiation)

**Par** : la structure de gestion

**Formulaire de demande d'équipements et de**

**Aux** : Parties contractantes, directement ou par le biais du REMPEC

Joindre le **formulaire standard d'informations complémentaires POLINF** (*Annexe II.2*).

## 7. OFFRES D'ASSISTANCE

Il est recommandé aux Parties souhaitant assister [les](#) pays affectés de [renseigner](#) le formulaire d'offre détaillée d'assistance.

[Par](#) : les Parties assistantes

**Formulaire d'offre d'assistance**

[Au](#) : Pays affecté

## 8. ACCEPTATION/REJET DES OFFRES D'ASSISTANCE

[Envoi](#) du formulaire standard de confirmation de la réception des offres d'assistance ;

Évaluation et négociation des offres (Réf. : éléments de l'Appendice à prendre en compte) ;

[Envoi](#) du formulaire standard de notification d'acceptation ou de rejet/mise en attente.

[Par](#) : la structure de gestion

**Formulaire de confirmation de réception**

[Aux](#) : Parties assistantes

[Par](#) : la structure de gestion

**Formulaire d'acceptation**

[Aux](#) : Parties assistantes

[Par](#) : la structure de gestion

**Formulaire de rejet/mise en attente**

[Aux](#) : Parties assistantes

## 9. MOBILISATION, ACCUEIL ET DÉPLOIEMENT DES RESSOURCES

Mise en place des mesures nécessaires à la mobilisation, à l'accueil et au déploiement des ressources demandées ;  
Établissement d'un registre des ressources utilisées.

## 10. INFORMATION RÉGULIÈRE DES PARTIES ASSISTANTES ET DU REMPEC

[Envoi](#) d'un formulaire standard SITREP.

[Par](#) : le Pays affecté

**SITREP**

[Au](#) : REMPEC  
et aux Parties assistantes

## 11. CESSATION DE L'ASSISTANCE/DÉMOBILISATION

Envoi d'un avis de cessation [au](#) REMPEC et aux Parties assistantes.

[Par](#) : le Pays affecté

**Avis de CESSATION**

[Au](#) : REMPEC  
et aux Parties assistantes

ÉTAPE	Formulaire	Annexe
3.	POLREP	Annexe II.2
5.1 et 6.1	Demande d'expertise à l'UAM	Annexe II.3
5.2 et 6.2	Demande d'équipements et de produits	Annexe II.4
7.	Offre d'assistance	Annexe II.5
8.	Accusé de réception	Annexe II.6
8.	Acceptation	Annexe II.7
8.	Éléments à prendre en compte par les Parties	Appendice de l'Annexe II.7
8.	Rejet/mise en attente	Annexe II.8
10.	SITREP	Annexe II.9



## **Chapitre 2 Aspects administratifs, juridiques et financiers**

Ce chapitre fournit des informations pratiques sur les aspects administratifs, juridiques et financiers liés aux demandes et aux offres d'assistance.

### **2.1 Aspects administratifs**

Après que la structure de gestion du Pays affecté a accepté les offres d'assistance, sollicitées ou non, d'autres pays et entités privées, y compris l'acheminement des moyens de lutte par la Partie responsable, elle doit notamment :

- prendre les dispositions nécessaires pour l'hébergement et le transport, dans le pays, de l'ensemble du personnel d'assistance ;
- prendre les mesures nécessaires pour fournir les structures appropriées pour les équipements et autres moyens envoyés par les Parties assistantes :
  - espaces de stockage ou emplacements de stationnement sécurisés, selon les cas, avec grues, chariots élévateurs et autres équipements de manutention selon les besoins ;
  - carburant, lubrifiants et installations de réparation et de maintenance de base.

En ce qui concerne le séjour sur le territoire du Pays requérant des navires et aéronefs fournis dans le cadre de l'assistance par d'autres Parties, la structure de gestion doit prendre toutes les mesures requises pour garantir une assistance aux équipages dans les aéroports et ports, selon le cas, et pour assurer des services de sécurité pour les navires, les aéronefs et le matériel connexe pendant toute la durée de leur séjour dans les ports ou aéroports du Pays requérant.

#### **2.1.1 Douanes**

La structure de gestion doit déterminer comment faciliter au mieux l'entrée des équipements, biens ou personnels des Parties assistantes sur son propre territoire. Il peut s'agir de ressources provenant des secteurs publics ou privés, ou d'experts du REMPEC. À cette fin, la structure de gestion doit veiller à ce que toutes les mesures nécessaires soient prises pour faciliter l'arrivée des ressources acceptées, y compris en assurant un traitement rapide ou une exemption complète des formalités douanières et de visa.

La structure de gestion doit également fournir des informations et mises à jour régulières aux experts ou aux équipes d'intervention arrivant sur les points d'entrée, les formalités douanières et de visa, et toutes les autres modalités d'arrivée.

De nombreux pays disposent d'un cadre législatif concernant les droits de douane et/ou les exemptions de restriction pour certains types de ressources importés et exportés dans le cadre d'interventions d'urgence. La structure de gestion doit évaluer l'applicabilité de telles lois, si elles sont en vigueur dans le pays, aux situations d'urgence liées à des événements de pollution marine.

Si un tel cadre législatif existe au sein du Pays affecté et est applicable à l'assistance internationale en matière de lutte contre la pollution, la structure de gestion doit déterminer comment ces exemptions seront mises en œuvre pour les équipements, les biens et les personnels d'intervention envoyés par les Parties assistantes. Les intervenants internationaux de la Partie assistante doivent avoir préparé et avoir à disposition des manifestes détaillés de leurs équipements ou biens afin de faciliter un traitement douanier rapide.

#### **2.1.2 Questions liées aux mouvements de personnes**

Conformément aux lois sur l'immigration concernant l'emploi de ressortissants étrangers, il peut être nécessaire d'obtenir un consentement pour leur permettre de travailler dans un pays. Aux fins des lois sur l'immigration, les douanes et les accises, il est recommandé aux pays affectés, sous réserve des considérations en matière de sécurité, de légiférer sur des procédures d'urgence spéciales ou de permettre des allègements temporaires pouvant être invoqués par la structure de gestion en cas de déversement nécessitant les services d'une organisation d'intervention étrangère. Il est recommandé que la structure de gestion pour l'assistance internationale agisse en coordination étroite avec les agences ou services nationaux appropriés au sein du pays affecté afin de déterminer si un allègement ou des dispositions peuvent être appliqués pour faciliter le travail des ressortissants étrangers sur l'intervention de lutte contre la pollution, le cas échéant. Idéalement, cette coordination devrait être planifiée avant tout événement de pollution marine.

### **2.1.3 Points d'entrée**

Il est recommandé que toutes les Parties contractantes et organisations envisagent l'établissement de points d'entrée pré-identifiés pour les ressources entrantes lors du déploiement d'un système d'assistance internationale dans le cadre de la lutte contre une pollution aux hydrocarbures de grande envergure, complexe ou notable. Les points d'entrée peuvent être n'importe quel type de passage frontalier (par exemple des routes, rivières, ports, chemins de fer, aéroports). Il est recommandé que la structure de gestion de la Partie affectée prenne toutes les dispositions nécessaires pour recevoir et accélérer l'entrée des ressources au niveau des points d'entrée, selon les cas.

## **2.2 Mouvements transfrontaliers du personnel d'intervention, des équipements, des produits et des unités autonomes**

La structure de gestion de la partie affectée doit :

- prendre des dispositions pour permettre l'entrée rapide des équipements, produits et personnels avant leur arrivée et s'assurer que les formalités douanières soient facilitées au maximum. Les équipements doivent être admis à titre temporaire et les produits admis en franchise d'accises et de droits de douane ;
- si des navires et aéronefs sont fournis, veiller à ce que les navires se voient accorder toutes les autorisations nécessaires et que les aéronefs soient autorisés à voler dans l'espace aérien national. Un plan de vol ou une notification du vol doit être déposé, qui tiendra lieu d'autorisation de décoller, d'atterrir ou d'amerrir en dehors des aérodromes douaniers pour les aéronefs.

### **2.2.1 Procédures de survol**

La structure de gestion de la Partie affectée doit permettre aux aéronefs des parties assistantes de pénétrer et d'opérer dans l'espace aérien de la Partie affectée à l'une des fins suivantes :

- recherche et sauvetage ;
- vols de surveillance ;
- transport du personnel, des équipements et des produits d'intervention ;
- pulvérisation de dispersants ou d'autres produits de traitement.

La Partie contractante doit prendre à l'avance les dispositions nécessaires pour l'octroi rapide des autorisations et permis pour les aéronefs civils (voilure fixe ou hélicoptères) d'autres Parties contractantes et Parties assistantes pouvant être sollicités ou qui doivent participer aux opérations d'intervention dans son espace aérien. Des dispositions similaires doivent être prises pour l'utilisation

des installations aéroportuaires par les aéronefs civils à voilure fixe et les hélicoptères engagés dans les opérations d'intervention.

Aux fins susmentionnées, le survol du territoire national ou des eaux territoriales de l'une des Parties contractantes par des aéronefs militaires d'autres Parties contractantes sera décidé au cas par cas par les Parties contractantes concernées.

### **2.2.2 Procédures de navigation**

À la demande et sur approbation de la structure de gestion de la Partie affectée, les navires des Parties assistantes peuvent pénétrer dans les eaux territoriales de la Partie affectée et y opérer aux fins suivantes :

- recherche et sauvetage ;
- opérations de renflouage ;
- opérations de lutte contre la pollution, y compris le confinement et la récupération des produits déversés, la pulvérisation de dispersants ou autres produits de traitement, le stockage et le transport des polluants récupérés ;
- transport du personnel, des équipements et des produits d'intervention ;
- tout autre déplacement lié aux opérations de lutte contre la pollution.

La structure de gestion de la Partie affectée prendra à l'avance les dispositions nécessaires concernant l'octroi rapide des autorisations et permis pour la navigation des navires civils (navires, bateaux, navires spécialisés antipollution) des autres Parties contractantes et Parties assistantes pouvant être sollicités ou qui doivent participer aux opérations d'intervention dans les eaux intérieures et territoriales. Des dispositions similaires seront prises pour l'utilisation des installations portuaires par les navires civils engagés dans les opérations d'intervention conjointe.

Aux fins susmentionnées, la navigation dans les eaux intérieures ou territoriales de l'une des Parties affectées par des navires militaires d'autres Parties contractantes sera décidée au cas par cas par les Parties concernées.

Dans tous les cas, les dispositions de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, telle que modifiée, seront prises en considération par les Parties concernées.

### **2.2.3 Personnel, équipements, produits et unités autonomes fournis par l'industrie**

Tout personnel, équipement, produit et unité autonome fourni par l'industrie ou toute autre entité pour intervenir en cas d'évènement de pollution marine sur le territoire ou dans les eaux territoriales de la Partie affectée doivent être approuvés par la structure de gestion pour la coopération internationale et l'assistance mutuelle de cette Partie. Une fois approuvés, la structure de gestion facilitera leurs déplacements comme mentionné ci-dessus.

## **2.3 Aspects juridiques**

### **2.3.1 Responsabilité en cas de blessures ou de dommages/Assurance du personnel**

La structure de gestion de la Partie affectée doit intervenir en coordination avec les Parties assistantes pour déterminer la responsabilité des dommages et pertes d'équipements, ainsi que des réclamations de tiers. Une Partie responsable peut obtenir une couverture de responsabilité et une assurance documentées. S'il n'est pas possible d'obtenir une assurance appropriée, qui définit les coûts pour l'une ou l'autre des parties, il est recommandé d'exiger un autre moyen de garantie. Pour assurer le remplacement des équipements endommagés ou perdus, il est recommandé de demander qu'une

caution soit versée auprès d'une institution financière sur la valeur de l'équipement et de l'inclure dans le coût du prêt de l'équipement.

Afin de simplifier et d'accélérer ce processus de coopération et d'éviter tout risque de malentendu ultérieur, il est recommandé que la structure de gestion de la Partie affectée et la Partie assistante conviennent le plus tôt possible des principes d'indemnisation des dommages potentiels subis par des tiers, idéalement dès la phase de demande, d'offre et d'acceptation de l'assistance internationale. Il est recommandé que la structure de gestion de la Partie affectée et la Partie assistante indiquent si elles sont disposées ou non à couvrir les dommages subis par des tiers (*Annexe II.4*).

### **2.3.2 Assurance médicale et assistance médicale**

Les Parties, c'est-à-dire la Partie requérante, les Parties assistantes, l'industrie (Gouvernement, secteur privé), doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer leur personnel participant aux opérations d'intervention contre les risques de décès, de maladie et de blessure.

La structure de gestion de la Partie affectée s'engage à offrir, dans la mesure du possible, les meilleurs soins et services médicaux initiaux possibles à toute personne provenant d'une Partie assistante qui serait blessée ou tomberait malade au cours de sa participation aux opérations d'intervention.

La structure de gestion de la Partie affectée facilitera le rapatriement du personnel d'assistance blessé ou tombé malade pendant les opérations d'intervention.

Les frais d'hospitalisation et d'assistance médicale encourus au sein de la Partie affectée pour le personnel blessé ou malade de la Partie assistante peuvent être pris en charge par la Partie requérante en vertu d'une assurance médicale. La Partie requérante peut décider d'inclure de tels coûts dans ses demandes de prises en charge.

### **2.3.3 Conditions de travail**

La structure de gestion de la Partie affectée doit veiller à ce que des installations et des services locaux appropriés soient fournis pour l'administration et la gestion des ressources des Parties assistantes.

### **2.3.4 Cadre juridique**

Les risques financiers et d'engagement de la responsabilité auxquels s'expose un acteur impliqué dans des opérations d'intervention dans un pays étranger ou des eaux étrangères constituent l'une des plus grandes barrières juridiques à l'acceptation et l'utilisation de l'assistance internationale. La connaissance des lois applicables à la Partie assistante et de ses responsabilités est essentielle pour éviter d'éventuels problèmes de responsabilité (par exemple : les amendes pour pollutions et dommages matériels secondaires, les conflits concernant le succès et l'arrêt d'une opération de nettoyage, les règlements relatifs à l'élimination des déchets, etc.).

Il incombe au Pays requérant de s'assurer de l'existence de solutions fiables et systématiques permettant d'identifier les considérations juridiques susceptibles de constituer des obstacles à l'objectif global consistant à fournir une assistance internationale et, le cas échéant, de modifier la législation.

Il est recommandé que la structure de gestion de la Partie affectée envisage d'accorder des exemptions légales, notamment en ce qui concerne :

- l'immunité de l'intervenant (partielle ou totale) ;
- l'immunité du produit protégeant le fournisseur/fabricant (partielle ou totale) ;
- l'exonération des équipements demandés/acceptés de tous droits de douane, taxes, frais ou redevances, ainsi que de toutes les restrictions au transit à l'exportation et à l'importation ;
- la simplification et la minimisation de la documentation nécessaire pour l'export, le transfert et l'import ;
- la permission de la réexpédition des biens et équipements utilisés, dans le cas où le "Pays requérant demande ou nécessite que la Partie assistante retourne des articles ; et
- l'exonération ou la réduction des inspections requises (lorsqu'elles sont difficiles, considérant l'usage de pré-autorisations quand il est possible d'autoriser les équipements le plus rapidement).

## **2.4 Aspects financiers**

Pour pouvoir prendre des engagements auprès de sources étrangères prêtes à fournir des équipements, ressources d'intervention et spécialistes techniques, la structure de gestion pour la coopération et l'assistance internationale doit demander l'autorisation de débloquer les fonds nécessaires, au niveau national ou du terrain. Dans un certain nombre de cas, la désignation d'une autorité habilitée à dépenser les fonds et de fonds au niveau du terrain est plus efficace. De plus, il est important de clarifier en amont les sources et les autorités de financement pour le processus d'assistance internationale : un engagement non autorisé de quelque nature que ce soit envers une source étrangère, sans autorisation de déblocage des fonds, pourrait en effet compromettre les ressources nécessaires à la lutte contre la pollution. Le niveau national et le niveau du terrain doivent donc clarifier et comprendre leurs rôles financiers en fonction des règlements applicables avant d'entamer le processus d'assistance internationale. Les structures de gestion doivent disposer d'une section financière, avec un responsable financier sur le terrain.

### **2.4.1 Financement des mesures d'intervention et de l'assistance**

Dans le cadre du financement des mesures d'intervention prises par le gouvernement du pays affecté, en utilisant ses propres ressources, des ressources contractées au niveau local ainsi que les ressources demandées fournies par les parties assistantes étrangères, le pays affecté peut avoir à s'acquitter de tous les frais à l'avance, en puisant dans ses fonds propres. Le remboursement par le pollueur peut prendre du temps ou non, et peut être réalisable ou non, selon la façon dont la responsabilité du pollueur est établie et les régimes d'indemnisation appliqués dans le pays affecté.

Par conséquent, les questions du financement et du remboursement doivent être dûment prises en considération lors de la demande d'assistance internationale.

Lorsqu'un pays intervient dans le cadre d'un déversement d'hydrocarbures important ou complexe nécessitant une assistance internationale, la structure de gestion pour la coopération et l'assistance internationale doit déterminer dans quelle mesure la Partie responsable doit financer d'avance les ressources utilisées dans le cadre de l'assistance internationale, ainsi que les frais de maintenance, de location, d'indemnisation, de remplacement et de transport liés et négociés. Si le pays affecté assume certains des coûts initiaux associés à l'obtention, au transport, au déploiement et au retour des ressources demandées dans le cadre du processus d'assistance internationale, la structure de gestion pour la coopération et l'assistance internationale devra déterminer les dépenses et la mesure dans laquelle elle peut financer les ressources d'assistance internationale et les coûts associés « à sa charge », ainsi que les mécanismes qui permettront de recouvrer ou compenser les coûts de la structure de gestion.

Si un pays affecté n'est pas en mesure de fournir des fonds « à sa charge » pour les ressources provenant de l'assistance internationale ou d'autres frais, il est recommandé que la structure de

gestion pour la coopération et l'assistance internationale et d'autres agences compétentes collaborent avec la Partie responsable pour déterminer la capacité de cette dernière à assumer les coûts de l'assistance internationale. La Partie assistante peut exiger et accepter une garantie de paiement du Pays requérant. Cette garantie peut être obtenue auprès du club P&I du navire concerné ou de l'assureur d'une unité offshore ou d'une installation de manutention.

Le pays affecté peut disposer d'autres recours et il est recommandé qu'il étudie ces options éventuellement disponibles avant de devoir faire face à une pollution aux hydrocarbures.

### **1.1.1.3 Financement des mesures d'intervention mises en œuvre et de l'assistance fournie par les Parties assistantes (Pays assistant ou entrepreneurs privés) à la demande du pays affecté**

La Convention OPRC et le Protocole Prévention et situations critiques (Article 13) contiennent des dispositions spécifiques concernant le remboursement du coût de l'assistance :

Le principe est le suivant :

- Sauf si un accord, bilatéral ou multilatéral, sur les dispositions financières régissant les mesures prises par les Parties face à des événements de pollution a été conclu avant l'incident, les Parties doivent prendre en charge les coûts de leurs actions respectives de gestion de la pollution :
  - Si l'action a été entreprise par une Partie à la demande expresse d'une autre Partie, la Partie requérante doit rembourser la Partie assistante des frais afférents. Si la demande est annulée, la Partie requérante doit supporter les frais déjà encourus ou engagés par la Partie assistante ;
  - Si l'action a été entreprise par une Partie de sa propre initiative, ladite Partie doit prendre en charge le coût de son action ;
  - Les principes énoncés aux points ci-dessus s'appliquent sauf accord individuel contraire entre les Parties concernées.
- Sauf accord contraire, les coûts liés à l'action entreprise par une Partie à la demande d'une autre Partie doivent être calculés de manière équitable, dans le respect de la législation et des pratiques actuelles de la Partie assistante concernant le remboursement de tels coûts.
- La Partie requérante et la Partie assistante doivent, le cas échéant, coopérer afin de conclure toute action intentée en réponse à une demande d'indemnisation. À cette fin, elles doivent dûment prendre en considération les régimes juridiques existants. Lorsque l'action ainsi conclue ne permet pas une indemnisation intégrale des dépenses engagées dans le cadre de l'opération d'assistance, la Partie requérante peut demander à la Partie assistante de renoncer au remboursement des dépenses excédant les sommes indemnisées ou de réduire les coûts calculés. Elle peut également demander un report du remboursement de ces coûts. Lors de l'examen d'une telle demande, les Parties assistantes sont invitées à tenir compte des besoins des pays en développement.

Ces dispositions ne doivent pas être interprétées comme portant atteinte aux droits des Parties à recouvrer auprès de tierces parties les coûts des actions entreprises pour faire face aux événements de pollution en vertu d'autres dispositions applicables et des règles de droit national et international applicables à l'une ou à l'autre Partie impliquée dans l'assistance.

#### **1.1.1.4 La Partie responsable peut accepter de payer directement la Partie assistante sollicitée par le Pays requérant**

Cela peut être notamment le cas lorsque les experts de l'assureur du navire considèrent que les ressources d'intervention demandées et les actions envisagées et entreprises sont pleinement justifiées et raisonnables, et vont contribuer efficacement à réduire l'impact de la pollution.

Lorsque le système national de préparation et de lutte prévoit que le pollueur mène des opérations d'intervention et fournisse la majorité des ressources d'intervention, le pollueur doit prendre en charge le coût des mesures d'intervention, raisonnables d'un point de vue technique, entreprises à la demande du gouvernement ou de sa propre initiative avec l'accord des autorités gouvernementales compétentes.

#### **1.1.1.5 Assistance du REMPEC**

Le REMPEC prend en charge le financement initial de l'envoi d'experts pour apporter l'assistance susmentionnée. En outre, dans des circonstances exceptionnelles, le REMPEC doit faire tout son possible pour recenser les sources de financement provisoires susceptibles de couvrir le coût de l'assistance demandée.

### **2.4.2 Remboursement des coûts des mesures d'intervention et de l'assistance**

Le « Principe pollueur-payeur » est un concept généralement bien accepté dans le monde entier, mais qui doit être inscrit dans une loi ou une politique formelle. La responsabilité pour les coûts liés à un événement de pollution doit généralement être établie par la loi dans la législation nationale compétente. En pratique, les lois nationales exigent que l'auteur d'un événement de pollution finance les efforts d'intervention et d'assainissement conformément à la responsabilité légale du pollueur, en vertu des conditions du régime de responsabilité applicable.

**En cas de pollution provenant d'un navire**, les pays peuvent obtenir une indemnisation rapide en vertu du régime d'indemnisation international auquel ils sont parties (CLC de 1969 / CLC de 1992, Convention portant création du Fonds et Protocole portant création du Fonds complémentaire, Convention Bunker).

En l'absence de responsable, dans le cas d'un déversement d'origine inconnue par exemple, ou lorsque le pollueur n'est pas en mesure de financer l'intervention, le gouvernement s'acquitte généralement de l'intervention et cherche ensuite à être rémunéré par un fonds national d'intervention contre la pollution, le cas échéant, ou conformément aux conventions internationales en matière de responsabilité et d'indemnisation auxquelles le gouvernement est partie.

**En cas de pollution provenant d'une unité offshore ou d'une installation de manutention**, le régime de responsabilité applicable est celui que le pays impose aux exploitants d'unités offshore et d'installations de manutention. Le gouvernement doit exiger des exploitants d'unités offshore et d'installations de manutention qu'ils disposent d'une assurance ou de garanties financières permettant de couvrir leur responsabilité en cas de pollution.

### **2.4.3 Calcul des coûts des mesures d'intervention et de l'assistance**

En vertu du régime international en matière de responsabilité et d'indemnisation, le remboursement des mesures d'intervention raisonnables entreprises lors de déversements de navires peut être

disponible. En conséquence, il est recommandé de veiller soigneusement à la mobilisation des ressources afin de s'assurer qu'elles sont raisonnables pour garantir des indemnités ultérieures dans le cadre d'une des conventions pertinentes. Le manuel des demandes d'indemnisation des FIPOL contient des informations complémentaires sur la recevabilité des demandes d'indemnisation et les critères de demande (<http://www.iopcfunds.org/publications>).

Une documentation complète des activités opérationnelles et des coûts associés au cours d'une intervention en cas de déversement aidera à régler les différends relatifs au recouvrement des coûts et à la préparation des demandes d'indemnisation. En cas de perte ou de dommages sur les équipements, les demandes de règlement pour les assurances devront être appuyées par des pièces justificatives.

Il est important de veiller à ce que les activités opérationnelles soient soigneusement documentées et expliquées, et de désigner et former le personnel chargé de tenir un registre des actions liées aux déversements et des coûts associés.

Il est recommandé de tenir des registres quotidiens des ressources mobilisées par la structure de gestion pour l'assistance internationale (au niveau central et sur le terrain), documentant au minimum :

- Les mesures d'intervention : des registres détaillés des mesures d'intervention entreprises tout au long de l'opération et des coûts liés encourus par les parties à l'intervention (établir la documentation nécessaire) doivent être conservés ;
- Équipements : date de mobilisation, durée d'utilisation, emplacement, état initial, état pendant et après l'utilisation, opérateurs de service, consommables utilisés et coût de remplacement ; et
- Personnel : date de mobilisation, nombre de travailleurs sur site, heures travaillées, rémunération et participation.

Toute entité ayant subi des pertes du fait de dommages causés par une pollution aux hydrocarbures peut soumettre une demande d'indemnisation, mais la structure de gestion pour la coopération et l'assistance internationale peut décider de rassembler les demandes et les présenter accompagnées de la documentation nécessaire à la partie responsable, aux assureurs et/ou aux FIPOL, ou à tout autre mécanisme en charge des indemnités.

#### **2.4.4 Préparation et soumission des demandes**

Lorsqu'ils prennent des mesures pour intervenir en cas de pollution, mais également lorsqu'ils offrent ou proposent une assistance, les Pays requérants comme les Pays assistants doivent prendre en considération le processus nécessaire pour la préparation et la soumission des demandes aux FIPOL. Des informations récapitulatives sur la préparation, la soumission, l'évaluation et le règlement des demandes sont présentées en *Annexe III.1* et *Annexe III.2*.

Bien qu'elles s'appliquent principalement aux événements impliquant les FIPOL, les informations de ces deux Annexes fournissent également des indications utiles *mutatis mutandis* pour bien d'autres juridictions, y compris pour des événements impliquant des pays extérieurs aux Fonds, des navires autres que des pétroliers et d'autres événements entraînant une pollution de l'environnement marin tels que ceux impliquant des unités offshore ou des installations de manutention.





## **ANNEXES**

**Projet de Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine**



**ANNEXE I**

**LISTES, REPERTOIRES, INVENTAIRES et LIGNES DIRECTRICES**



**ANNEXE I.1**

**INSTITUTIONS INTERNATIONALES ET REGIONALES  
(GOUVERNEMENTALES, NON-GOUVERNEMENTALES)**

**Institutions gouvernementales internationales**

**1. Organisation maritime internationale (OMI)**

Adresse: 4, Albert Embankment, London, SE1 7SR, United Kingdom  
Tél +44 (0)20 7735 7611  
Fax +44 (0)20 7587 3210  
Email: [info@imo.org](mailto:info@imo.org)  
Site Internet: <http://www.imo.org/>

**2. Programme des Nations Unies pour l'environnement / Unité de coordination pour le Plan d'Action pour la Méditerranée (PNUE/PAM)**

Adresse: 48, Vassileos Konstantinou Ave., 11635 Athens, P.O Box: 18019, Greece  
Tél: +30 210 7273100  
Fax: +30 210 7253196  
Email:  
Site Internet: <http://web.unep.org/unepmap>

**3. Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)**

Adresse: Maritime House, Lascaris Wharf, Valletta, VLT 1921, Malta  
Tél: +356 21 337 296 - +356 21 337 297 - +356 21 337 298  
Emergency line: +356 79 50 50 11  
Fax: + 356 21 33 99 51  
Email pour les demandes générales: [rempec@rempec.org](mailto:rempec@rempec.org)  
Email d'urgence: [emergency@rempec.org](mailto:emergency@rempec.org)  
Site Internet: <http://www.rempec.org>

**4. Groupe conjoint de l'environnement du Bureau de coordination des affaires humanitaires des Nations Unies (BCAH)**

Adresse: Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10  
Tél:  
Emergency line: +41 22 917 2010 (OCHA Duty Officer)  
Fax:  
Email: [ochaunep@un.org](mailto:ochaunep@un.org)  
Site Internet: <http://www.unocha.org/unep>

**5. Les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)**

Adresse: 4, Albert Embankment, London, SE1 7SR, United Kingdom  
Tél: +44 (0)20 7592 7100  
Fax: +44 (0)20 7592 7111  
Email: [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org) (pour des demandes générales)  
[claims@iopcfunds.org](mailto:claims@iopcfunds.org) (pour des demandes relatives aux demandes d'indemnisation)  
Site Internet: <http://www.iopcfunds.org/fr>

## 6. Commission européenne (CE)

### Centre de coordination des interventions d'urgence (ERCC)

Adresse: 86, Rue de la Loi 1049 Brussels, Belgium

Tél No : +32 2 29 21 112

Fax.: +32-2 298 66 51

E-mail : [echo-ercc@ec.europa.eu](mailto:echo-ercc@ec.europa.eu)

Site Internet: [http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/emergency-response-coordination-centre-ercc\\_fr](http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/emergency-response-coordination-centre-ercc_fr)

### Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)

Adresse: Praça Europa 4, Cais do Sodré 1249-206 Lisboa, Portugal

Mobile: +351 911 089 200

Tél No: +351 211 209 415

Fax No: +351 211 209 480

E-mail: [MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu](mailto:MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu)

Site Internet: [www.emsa.europa.eu/](http://www.emsa.europa.eu/)

---

Les **informations générales** (légal, institutionnelles, relationnelles, etc.) pour chacune des institutions gouvernementales internationales pouvant être impliquées dans la coordination et/ou l'assistance mutuelle en cas d'évènement de pollution sont développées dans des Fiches respectives décrivant leurs noms, statuts, missions et responsabilités (QUI) ; leurs champ d'action, ressources (QUOI) ; et leurs procédures, conditions et coordonnées (COMMENT).

Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle  
pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

*Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.*

Organisation maritime internationale (OMI)



QUI

**Brève description :**

L'OMI est une agence spécialisée des Nations Unies ainsi que l'autorité de référence mondiale en matière de sécurité et de performance environnementale pour le secteur international du transport maritime. Elle a pour rôle principal de créer un cadre réglementaire juste et efficace pour le secteur du transport maritime, et de veiller à son adoption et son application uniformes et systématiques.

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

L'OMI (jusqu'en 1981, l'Organisation maritime consultative intergouvernementale ou OMCI) a été mise en place en vertu d'une convention adoptée à Genève en 1948 et entrée en vigueur en 1958. L'organisation s'est réunie pour la première fois en 1959. L'OMI compte actuellement (en janvier 2017) 172 États membres ainsi que trois membres associés.

**Mission et responsabilités :**

En tant qu'organisation en charge de la définition du cadre réglementaire international du transport maritime, l'OMI a favorisé l'adoption de quelques 50 conventions et protocoles, et a adopté plus de 1 000 codes et recommandations concernant la sécurité maritime, la prévention de la pollution par les navires et autres questions connexes. En ce qui concerne la protection du milieu marin, une série de conventions et d'autres accords faisant l'objet de mises à jour régulières a été adoptée afin de réglementer la prévention de la pollution, l'intervention contre la pollution marine accidentelle, la préparation à ce type d'intervention et l'indemnisation des préjudices causés.

Dans cet esprit, la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990 (Convention OPRC) et le Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-SNPD) définissent une série d'obligations à remplir par les signataires pour l'intervention contre les pollutions marines accidentelles par des hydrocarbures et des SNPD.

Hormis l'assistance aux États membres pour la ratification et la mise en œuvre de la Convention OPRC et du protocole OPRC-SNPD ainsi que la promotion de cette ratification, l'article 12 de la Convention OPRC et l'article 10 du protocole OPRC-SNPD invitent l'OMI à remplir une série de fonctions, sous réserve de son accord et de la disponibilité des ressources requises, notamment la fourniture et la coordination de services d'information, l'assistance dans l'identification des sources de financement et la facilitation de l'assistance technique et du conseil auprès des Parties sur demande de ces dernières (voir section **Champ d'action** ci-dessous).

REMPEC : la Conférence de plénipotentiaires des États côtiers de la région méditerranéenne pour la protection de la Méditerranée tenue à Barcelone le 9 février 1976 a convenu de la mise en place d'un Centre régional, tâche qu'elle a confiée à l'OMI, en sa qualité d'agence de coopération. L'OMI a également été chargée de la gestion de ce centre, avec pour condition que l'exercice de ces nouvelles responsabilités et fonctions ne devait pas engendrer d'augmentation de son budget. En vertu de cette décision, le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) a été mis sur pied.



**Champ d'action :**

La principale mission de l'OMI est la création et la mise en œuvre d'un cadre réglementaire mondial pour le secteur du transport maritime. Les principales fonctions remplies par l'OMI en matière de pollution marine, d'intervention et de coopération sont décrites ci-dessous.

**1. Services d'information**

Sur demande, l'OMI reçoit, collationne et diffuse les informations fournies par les Parties et par d'autres sources concernant les pollutions marines accidentelles.

**Informations à fournir à l'OMI**

***Points de contact opérationnels nationaux responsables de la réception des rapports de pollution accidentelle***

Conformément aux dispositions du Protocole I de la Convention MARPOL, le capitaine d'un navire impliqué dans une pollution accidentelle doit immédiatement signaler l'incident à l'État côtier le plus proche et les Parties à la Convention MARPOL prendront des dispositions pour qu'une agence appropriée reçoive et traite tous les rapports d'incidents. Les Parties transmettront le détail complet des dispositions prises à l'OMI, pour diffusion auprès des autres Parties et États signataires (article 8 du Protocole I de la Convention MARPOL).

***Informations sur les pollutions accidentelles par hydrocarbures ou SNPD***

Lorsqu'une Partie reçoit un rapport de pollution accidentelle par hydrocarbures ou SNPD ou des informations provenant d'autres sources et que la gravité de la situation le justifie, celle-ci doit fournir les informations suivantes à l'OMI, soit directement, soit via l'organisation régionale compétente ou le mécanisme approprié :

- Nature, ampleur et conséquences probables de l'incident ;
- Évaluation détaillée réalisée par ladite Partie et mesures prises ou planifiées afin de gérer l'incident ; et
- Toute autre information jugée utile.

Lorsque la gravité d'une pollution accidentelle par hydrocarbures ou SNPD le justifie, les autres États touchés doivent fournir les informations suivantes à l'OMI, soit directement, soit via l'organisation régionale compétente ou le mécanisme approprié :

- Évaluation de l'ampleur de leurs préjudices potentiels et mesures le cas échéant prises ou planifiées (voir articles 4 et 5(1), (2) et (3) de la Convention OPRC, et article 3(1) du Protocole OPRC-SNPD).

**2. Assistance dans l'identification de sources de financement**

Une Partie ayant demandé assistance conformément aux dispositions de la Convention OPRC ou du protocole OPRC-SNPD peut demander à l'OMI de l'aider à identifier des sources de financement provisoires pour ladite assistance (art. 7(2) et 12(1) de la Convention OPRC, et art. 5(2) et 10(1) du protocole OPRC-SNPD).

**3. Facilitation de l'assistance technique et du conseil**

Sur demande des États confrontés à des pollutions accidentelles majeures, l'OMI peut faciliter l'assistance technique et le conseil.

**4. Soutien au REMPEC**

En cas de pollution marine accidentelle nécessitant une assistance internationale, l'OMI soutient le REMPEC afin de l'aider à remplir ses fonctions en apportant des appuis complémentaires en fonction des besoins de la situation.

**Ressources (le cas échéant) :**

**1. IMODCS**

<https://docs.imo.org/>

Ressources comprenant des circulaires, des procès-verbaux et enregistrements de réunions, des notes verbales, des traités, etc.

**2. Système mondial intégré d'information sur le transport maritime (GISIS, Global Integrated Shipping Information System)**

<https://gis.imo.org/Public/Default.aspx>

Le GISIS a été développé par le secrétariat de l'OMI conformément aux décisions des membres de l'OMI demandant un accès public aux données collectées par le secrétariat et stockées dans des bases de données hors-ligne. L'objectif est d'offrir un accès en ligne aux informations fournies au secrétariat de l'OMI par les administrations maritimes, conformément aux dispositions adoptées par l'OMI. Ces bases de données sont mises à jour soit directement par les administrations maritimes nationales, soit par l'intermédiaire du secrétariat.

**3. Liste des points de contact opérationnels nationaux responsables de la réception, de la transmission et du traitement des rapports urgents de pollution accidentelle par des substances dangereuses, notamment par des hydrocarbures transportés par des navires à destination d'États côtiers.**

(La liste la plus récente des points de contact est disponible via l'un des modules du GISIS, à l'adresse

<http://www.imo.org/OurWork/Circulars/Pages/CP.aspx>).

Cette liste des points de contact nationaux est fournie sous forme d'annexe à la circulaire MSC MEPC.6 et est mise à jour chaque trimestre selon le contenu de la base de données GISIS. Cette liste est utilisée afin de satisfaire aux exigences suivantes de la Convention MARPOL (art. 8), de la Convention OPRC et du Protocole OPRC-SNPD.

La règle 37 de l'annexe I à la Convention MARPOL exige que le Plan d'urgence de bord contre la pollution par hydrocarbures (SOPEP, Shipboard Oil Pollution Emergency Plan) contienne une liste des autorités ou personnes à contacter en cas de pollution accidentelle impliquant ce type de substances. Les exigences à respecter par les plans d'urgence contre la pollution par hydrocarbures et par les procédures destinées à signaler ces incidents sont reprises aux articles 3 et 4 de la Convention OPRC.

La règle 17 de l'annexe II à la Convention MARPOL exige que le Plan d'urgence de bord contre la pollution marine (SMPEP, Shipboard Marine Pollution Emergency Plan) par hydrocarbures et / ou substances liquides nocives contienne une liste des autorités ou personnes à contacter en cas de pollution accidentelle impliquant ce type de substances. Dans ce contexte, les exigences à respecter par les plans d'urgence et lors du signalement de pollutions par SNPD sont également définies à l'article 3 du Protocole OPRC-SNPD.

#### 4. Publications de l'OMI

<http://www.imo.org/en/Publications/Pages/Home.aspx>

Présente les publications de l'OMI disponibles à la vente, par exemple, des conventions, des codes, des lignes directrices, des manuels et des modèles de formation.

#### 5. Experts-conseils

Sur demande des États et sous réserve de la disponibilité de ressources adéquates, l'OMI peut fournir ses propres experts ou des experts externes pour l'assistance technique et le conseil dans le cadre de l'intervention contre des pollutions accidentelles majeures.

## COMMENT

### Procédure :

#### 1. Informations à fournir à l'OMI

Veuillez-vous reporter à la section **Champ d'action** ci-dessus.

#### 2. Réponse aux demandes de renseignements relatives à la Convention OPRC et au Protocole OPRC-SNPD

Toute personne ou organe souhaitant des renseignements concernant la convention OPRC et / ou le protocole OPRC-SNPD peut contacter les agents responsables de ces questions au sein de la Division de l'environnement marin de l'OMI.

### Conditions :

**IMODOCS et GISIS** : accès moyennant inscription de l'utilisateur (gratuit).

**Liste des points de contact opérationnels nationaux** : aucune restriction d'accès (section publique du site Internet de l'OMI).

**Publications de l'OMI** : les publications et supports de l'OMI qui figurent au catalogue sont disponibles à la vente auprès de l'OMI ou de ses distributeurs agréés.

**Experts-conseils** : sur demande, sous réserve de l'accord de l'OMI et de la disponibilité de ressources adéquates.

### Coordonnées :

Agents responsables des questions relatives à la Convention OPRC et au protocole OPRC-SNPD  
*Marine Environment Division*

Tél. : +44 (0)20 7735 7611 (**central de l'OMI**)

Fax : +44 (0)20 7587 3210

Adresse électronique : [info@imo.org](mailto:info@imo.org)

#### Modification des points de contact SOPEP

Mettre à jour la base de données GISIS (<https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>) - *Points de contact - Liste des points de contact opérationnels nationaux responsables de la réception, de la transmission et du traitement des rapports urgents de pollution accidentelle par des substances dangereuses, notamment par des hydrocarbures transportés par des navires à destination d'États côtiers, ou en cas d'urgence* (par exemple, accès impossible à la base de données GISIS), envoyer les modifications à effectuer aux coordonnées suivantes :

Fax : +44 (0)20 7587 3210

Adresse électronique : [SafePol-contacts@imo.org](mailto:SafePol-contacts@imo.org)

#### Adresse postale

International Maritime Organization  
4, Albert Embankment  
London SE1 7SR  
Royaume-Uni



Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle  
pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

*Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.*

Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence  
contre la pollution marine accidentelle  
(REMPEC)



QUI

**Brève description :**

Le REMPEC est l'une des composantes (Centre d'activités régionales) du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) de l'PNUE. Il est administré par l'OMI et le PNUE. L'un des objectifs du REMPEC est de développer la coopération régionale et de faciliter cette dernière entre les États côtiers méditerranéens dans le cadre de l'intervention d'urgence contre les pollutions accidentelles qui résultent ou sont susceptibles de résulter du déversement d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses.

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

Le REMPEC a été créé par la Résolution n°7 adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des États côtiers de la région méditerranéenne pour la protection de la Méditerranée, à Barcelone le 9 février 1976. Ses bases juridiques sont le Protocole « Prévention et situations critiques » et le Protocole Offshore relatif à l'intervention contre les pollutions marines accidentelles. Ses objectifs et fonctions sont définis par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone.

**Mission et responsabilités :**

**Protocole « Prévention et situations critiques », article 12 :** « Toute Partie ayant besoin d'aide pour faire face à un cas de pollution peut solliciter l'assistance d'autres Parties, directement ou par le biais du Centre régional [...] » et « Si les Parties engagées dans une action de lutte contre la pollution ne peuvent se mettre d'accord sur l'organisation de l'opération, le Centre régional peut, moyennant l'accord de toutes les Parties concernées, coordonner les activités des installations mobilisées par lesdites Parties ».

**Protocole Offshore, article 16 :** « En cas de situation critique, les Parties contractantes mettent en œuvre mutatis mutandis les dispositions du protocole [...] » « Situations critiques ». **Article 18 :** « En cas de situation critique, toute Partie ayant besoin d'assistance [...] peut solliciter l'aide d'autres Parties, soit directement soit par l'intermédiaire du Centre régional [...] (Rempec), lesquelles feront tout leur possible pour apporter l'assistance requise ».

**Fonctions du REMPEC :** les principales fonctions du REMPEC comprennent notamment :

- L'assistance aux États côtiers de la région méditerranéenne qui en font la demande en situation d'urgence, afin d'obtenir l'assistance des autres Parties au Protocole « Prévention et situations critiques » ou, lorsqu'il n'existe aucune possibilité d'assistance dans la région, afin d'obtenir une assistance internationale.
- La préparation et la mise à jour de dispositions opérationnelles et de lignes directrices destinées à faciliter la coopération entre les États côtiers méditerranéens en situation d'urgence.
- L'organisation et l'activation de l'Unité d'assistance méditerranéenne pour la lutte contre la pollution marine accidentelle créée par décision de la Huitième réunion ordinaire des Parties contractantes d'Antalya du 12 au 15 octobre 1993, selon les modalités prescrites dans cette décision.
- La collecte et la diffusion d'informations relatives à la préparation de l'intervention ainsi qu'à chaque intervention requise lorsqu'une pollution accidentelle survient effectivement.

QUOI

**Champ d'action :**

Le REMPEC a développé et gère un Système d'information régional (SIR) qui comporte des répertoires, inventaires, guides opérationnels et documents techniques. Celui-ci est complété par les outils du système d'appui à la décision, notamment le système intégré d'information maritime et d'aide à la décision sur le transport des substances chimiques (MIDSIS-TROCS, *Maritime Integrated Decision Support Information System*), les systèmes d'aide à la décision pour la gestion des déchets, et le système d'information intégré méditerranéen sur l'évaluation des risques de pollution maritime et l'intervention (MEDGIS-MAR, *Mediterranean Integrated GIS on Marine Pollution Risk Assessment and Response*).

Le REMPEC entretient des contacts réguliers avec les autorités nationales compétentes des Parties contractantes, en particulier avec les correspondants désignés en vertu de l'OPRC pour l'assistance mutuelle 24 h. / 24.

En cas d'urgence, le REMPEC :

- Fournit les informations et conseils demandés concernant les aspects opérationnels, techniques, administratifs et juridiques de l'intervention contre la pollution accidentelle concernée ;
- Collecte et diffuse des informations concernant la pollution marine accidentelle concernée et les mesures de suivi, en veillant à contrôler l'exactitude de ces informations, de manière à limiter les efforts redondants ;
- Facilite l'obtention d'une assistance et, lorsque cela est nécessaire et a été demandé, la coordination de l'assistance internationale.  
En particulier, le REMPEC peut contribuer à :
  - l'évaluation détaillée de la situation sur site par la structure de commandement ;
  - l'analyse des besoins d'assistance internationale par la structure de commandement, notamment la détermination aussi précise que possible des équipements et produits nécessaires (type, quantité, etc.) ;
  - la détermination par les responsables des parties auxquelles demander assistance ;
  - l'évaluation des offres d'assistance ;
  - la coordination de l'assistance internationale ;
  - la facilitation des relations avec les parties impliquées ;
  - la facilitation de la communication et de l'échange d'informations ; et
  - dans des circonstances exceptionnelles, la mobilisation de ressources financières, en particulier via les mécanismes de financement de l'ONU.

**Ressources (le cas échéant) :**

- Détachement sur site d'experts-conseils du REMPEC ou mobilisation de l'Unité d'assistance méditerranéenne (UAM).
- Afin de garantir une assistance aussi rapide que possible (détachement d'experts-conseils du REMPEC ou UAM) auprès des Parties qui en font la demande en cas d'urgence, un fonds renouvelable a été mis en place.

COMMENT

**Procédure :**

**Signalement d'une pollution accidentelle**

La première personne à contacter par les Parties contractantes est l'agent de permanence du REMPEC, via :  
le **numéro d'urgence** accessible 24 h. / 24 et 7 j. / 7 ;  
l'**adresse électronique** d'urgence.

Une fois le contact établi par téléphone mobile ou par courriel, la communication peut se poursuivre à l'aide du **format POLREP** via le numéro de fax du REMPEC.

Une fois le REMPEC mobilisé selon la procédure ci-dessus, il peut également être contacté par téléphone au numéro du bureau.

**Demande d'assistance**

Pour la demande directe d'experts au REMPEC ou l'activation de l'Unité d'assistance méditerranéenne, le formulaire standard doit être utilisé.

Pour la demande d'équipements et de produits via le REMPEC (rôle de facilitation et de coordination), le formulaire standard doit être utilisé.

**Information régulière du REMPEC**

Utiliser le rapport de situation (SITREP).

**Conditions :**

Le REMPEC couvre les frais initiaux de détachement de ses agents et de ceux de l'Unité d'assistance méditerranéenne (billets d'avion, indemnités journalières et le cas échéant, frais définis au préalable).

**Coordonnées :**

<b>Adresse</b> REMPEC MARITIME HOUSE LASCARIS WHARF VALLETTA VLT 1921 MALTA	<b>Téléphone</b> +356 21 337 296/7/8
<b>Site Internet</b> <a href="http://www.rempec.org">www.rempec.org</a>	<b>Fax</b> +356 21 339 951
<b>Courriel</b> <a href="mailto:rempec@rempec.org">rempec@rempec.org</a>	
<b>En cas d'urgence uniquement (24 h. / 24) - Exclusivement réservé aux autorités :</b>	
<b>Adresse électronique d'urgence</b> <a href="mailto:emergency@rempec.org">emergency@rempec.org</a>	<b>Numéro d'urgence</b> +356 - 79 505 011

## Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

*Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.*

### Groupe conjoint de l'environnement PNUE / BCAH



#### QUI

##### **Brève description :**

Le Groupe conjoint de l'environnement (JEU, Joint Environment Unit) PNUE / Bureau de la coordination des affaires humanitaires (BCAH) est le mécanisme des Nations unies destiné à la mobilisation et la coordination de l'assistance d'urgence aux pays touchés par des urgences environnementales et des crises humanitaires ayant des incidences environnementales significatives.

**Statut:**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

Le Bureau de la coordination des affaires humanitaires (BCAH) fait partie du Secrétariat des Nations unies responsable de la coordination des intervenants humanitaires afin de garantir une intervention cohérente face aux situations d'urgence. Le JEU fait partie du Service des interventions d'urgence du BCAH et dispose d'un accès total aux outils et services du BCAH afin d'appuyer les États membres dans la coordination de l'intervention internationale.

##### **Mission et responsabilités :**

Le JEU est reconnu comme la principale entité multilatérale et le principal point de contact pour la mobilisation et la coordination de l'action internationale en partenariat avec les acteurs nationaux et internationaux pour l'intervention face à des urgences environnementales.

Bien qu'**en cas de pollution accidentelle marine**, le rôle principal incombe à d'autres organisations (OMI, REMPEC) ainsi qu'aux systèmes d'intervention nationaux et régionaux, l'assistance du JEU peut être demandée, en particulier lorsque la santé des personnes et l'environnement (écosystèmes marins vulnérables) sont en danger et touchés à grande échelle. Sur réception d'une demande officielle d'assistance d'un pays touché, le JEU indique les actions à prendre immédiatement et, si nécessaire, transmet une demande d'assistance à son réseau de partenaires. L'appui du JEU couvre plus spécifiquement la coordination de l'intervention, de même que l'évaluation et la gestion des incidences potentiellement néfastes pour l'environnement d'une catastrophe ou d'une situation de crise.

Lorsqu'une pollution marine accidentelle nécessite l'assistance du JEU, ce dernier travaillera en collaboration étroite avec l'Organisation maritime internationale, les organisations régionales (REMPEC et PNUE/PAM), les acteurs humanitaires et les structures d'intervention contre les catastrophes, ce qui inclut les groupes sectoriels (« clusters ») et l'Organisation mondiale de la santé.

#### QUOI

##### **Champ d'action :**

Le JEU fournit un large éventail de services aux États membres et aux organisations humanitaires face aux urgences environnementales, notamment :

- une expertise technique dans le cadre des mécanismes existants d'intervention d'urgence et de préparation à ce type d'intervention ;
- le maintien d'un vaste réseau de contacts et de partenaires capables d'apporter un appui concernant de nombreuses questions environnementales ;
- le développement de lignes directrices et d'outils communs s'appuyant sur les bonnes pratiques ; et
- le partage des connaissances et de l'expertise via le Centre pour les urgences environnementales ([www.eccentre.org](http://www.eccentre.org)).

**Ressources :**

Le JEU a accès aux ressources et aux outils d'intervention du système humanitaire international. Ceci inclut le Centre virtuel de coordination des opérations sur le terrain (VOSOCC) (<https://vosocc.unocha.org>), qui est une plateforme de coordination en ligne et en temps réel, conçue pour appuyer les échanges d'informations et la coordination entre les intervenants internationaux dans les premières phases d'une catastrophe soudaine et majeure. Le Centre de coordination des opérations sur le terrain (OSOCC) est un outil d'intervention rapide du BCAH et des équipes d'évaluation des catastrophes et de coordination des Nations unies, qui travaille en coopération étroite avec le(s) gouvernement(s) touché(s) et les correspondants nationaux désignés. Le Centre pour les urgences environnementales (EEC) ([www.eecentre.org](http://www.eecentre.org)) est un outil de préparation en ligne conçu pour renforcer les capacités des intervenants nationaux face aux urgences environnementales.

**Types d'assistance :** Le JEU s'efforce d'adapter l'expertise fournie sur mesure, en fonction de la nature de l'incident. Les appuis à l'intervention suivants peuvent être demandés :

- Experts-conseils hors site
- Experts-conseils sur site
- Échantillonnage et analyses sur site
- Liaison avec les structures d'intervention d'urgence compétentes

**Domaines d'expertise :**

- Pollutions accidentelles par des SNPD et des substances toxiques
- Incidences des SNPD et substances toxiques sur les ressources naturelles et les moyens de subsistance
- Contamination de l'eau
- Gestion des déchets et débris en situation de catastrophe

COMMENT

**Procédure :** Pour toute demande d'assistance dans le cadre d'une urgence environnementale, veuillez fournir autant d'informations que possible concernant l'incident et vos besoins, en utilisant la check-list qui figure dans les Consignes en cas d'urgence environnementale (*Environmental Emergencies Guidelines*) (2017, annexe 2). Veuillez adresser ces informations par courriel au JEU ([ochaunep@un.org](mailto:ochaunep@un.org)) tout en avertissant immédiatement la permanence du BCAH (accessible 24 h. / 24 et 7 j. / 7) au +41 22 917 2010. En fonction de vos besoins et de vos demandes, une Lettre de mission détaillée sera élaborée avec l'appui du JEU.

**Conditions :** Une demande officielle de l'État touché est requise.

**Coordonnées :**

UN Environment / OCHA Joint Unit  
OCHA Emergency Services Branch  
Palais des Nations  
CH-1211 Genève 10  
Suisse  
Adresse électronique : [ochaunep@un.org](mailto:ochaunep@un.org)  
Tél. : +41 22 917 2010 (urgences uniquement - permanence du BCAH)  
[www.unocha.org/unep](http://www.unocha.org/unep)

Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle  
pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

*Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.*

**Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)**



**QUI**

**Brève description :**

Les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) sont deux organisations intergouvernementales (le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire) d'indemnisation des préjudices résultant de pollutions par des hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes.

Les FIPOL ont eu à connaître de 150 incidents depuis 1978 et ont versé quelque 600 millions de livres sterling d'indemnisations. Le Fonds de 1992 compte 114 États membres, dont 31 sont également membres du Fonds complémentaire.

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

Initialement mis en place en 1978, le régime international de responsabilité et d'indemnisation s'appuie à présent sur deux conventions de l'OMI, qui garantissent le partage du coût des pollutions marines accidentelles par hydrocarbures entre l'armateur et les destinataires. Il s'agit des conventions suivantes :

- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par hydrocarbures (Convention « Responsabilité civile » de 1992) ; et
- Convention internationale de 1992 portant sur la création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures (Convention « Indemnisation » de 1992).

Un protocole à la Convention « Indemnisation » de 1992 a été adopté en 2003, pour la mise en place d'un Fonds complémentaire (Protocole « Fonds complémentaire »).

Les FIPOL sont financés par le secteur pétrolier et gérés par les gouvernements. Leurs objectifs et fonctions sont définis par les Parties contractantes à la Convention « Indemnisation » de 1992 et au Protocole « Fonds complémentaire ».

**Mission et responsabilités :**

**Convention « Responsabilité civile » de 1992, article II**

La Convention « Responsabilité civile » de 1992 s'applique

(a) aux préjudices dus à des pollutions survenant :

- (i) sur le territoire ou dans les eaux territoriales d'un État contractant, et
- (ii) dans la zone économique exclusive d'un État contractant, établie conformément au droit international ou, lorsqu'un État contractant n'a pas établi cette zone, dans un périmètre maximal de 200 milles nautiques au-delà de ses eaux territoriales telles que déterminées conformément au droit international ;

(b) aux mesures préventives, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou minimiser de tels préjudices.

**Convention « Indemnisation » de 1992, article 2**

L'objectif du Fonds de 1992 est l'indemnisation des préjudices dus à la pollution, dans la mesure où la protection prévue par la Convention « Responsabilité civile » de 1992 est inadéquate.

**Protocole « Fonds complémentaire », article 4**

Le Fonds complémentaire indemniser toute personne subissant un préjudice dû à une pollution et dûment démontré, lorsque cette personne n'a pu obtenir une indemnisation complète et adéquate pour ce dernier en vertu de la Convention « Indemnisation » de 1992 parce que le montant total du préjudice excède, ou risque d'excéder, la limite d'indemnisation applicable à l'incident considéré en vertu de l'article 4, paragraphe 4 de la Convention « Indemnisation » de 1992.



**Champ d'action :**

En vertu de la Convention « Responsabilité civile » de 1992, qui prévoit la première tranche d'indemnisation, l'armateur assume la responsabilité stricte de tout préjudice dû à une pollution par hydrocarbures, c'est-à-dire que l'armateur est tenu responsable, y compris en l'absence de toute défaillance du navire et de toute faute de l'équipage. L'armateur peut toutefois en principe limiter sa responsabilité financière à un montant déterminé en fonction du tonnage du navire. Ledit montant est garanti par la police responsabilité civile de l'armateur.

La Convention « Indemnisation » de 1992 prévoit une seconde tranche d'indemnisation, qui est financée par les destinataires d'hydrocarbures acheminés par mer des États membres à ladite convention. Une tranche supplémentaire d'indemnisation est accessible aux États membres du Fonds complémentaire.

Le régime international de responsabilité et d'indemnisation peut verser jusqu'à 203 millions de DTS (285,6 Mio USD) aux États membres du Fonds de 1992 et 750 millions de DTS (1 055 Mio USD) aux États membres du Fonds complémentaire.

La Convention « Indemnisation » de 1992 s'applique également aux déversements d'hydrocarbures persistants, même lorsque le navire responsable ne peut être identifié, pour autant qu'il puisse raisonnablement être démontré que lesdits hydrocarbures proviennent d'un navire, soit en vertu des dispositions de la Convention « Indemnisation » de 1992, soit devant un tribunal compétent en cas de litige.

**Ressources (le cas échéant) :**

Le Fonds de 1992 prépare en principe les formulaires de demande d'indemnisation pour chaque incident<sup>4</sup>. Le formulaire sera téléchargeable sur le site [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org) ou peut être demandé auprès du Fonds de 1992 ou de la compagnie d'assurance de l'armateur. Il est conseillé aux demandeurs d'utiliser ce formulaire et de l'accompagner de tous les documents requis afin d'étayer leur demande.

Les FIPOL ont publié un dossier d'information sur les demandes d'indemnisation afin d'assister les demandeurs des États membres à l'issue d'une pollution accidentelle par hydrocarbures. Ce dossier reprend le manuel de demande d'indemnisation auprès du Fonds de 1992, qui renferme des conseils pratiques pour l'introduction d'une demande d'indemnisation auprès des FIPOL ainsi qu'une série de consignes sectorielles spécifiques. Ces documents sont disponibles au format électronique via le site Internet des FIPOL ([www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org)) ainsi qu'au format papier sur demande auprès du secrétariat.

Lorsqu'un incident donne lieu à un grand nombre de demandes d'indemnisation, le Fonds de 1992 et des mutuelles d'armateurs peuvent mettre sur pied un bureau local de gestion des demandes d'indemnisation pour faciliter leur traitement.

Il est recommandé aux autorités des États membres des FIPOL touchés par un incident impliquant un navire-citerne transportant des hydrocarbures persistants de contacter le secrétariat des FIPOL aussitôt que possible après l'incident. Le signalement rapide de l'incident permet aux FIPOL d'envisager les mesures appropriées afin de permettre le traitement efficace des futures demandes d'indemnisation.

<sup>4</sup> Un système de demande d'indemnisation en ligne est en cours de développement et devrait être disponible à partir de 2017.

**Procédure :**

Le Fonds de 1992 doit être averti aussitôt que possible de toute pollution accidentelle significative par hydrocarbures impliquant un navire-citerne transportant des hydrocarbures persistants, afin de lui permettre de mobiliser les experts requis et d'assurer un suivi étroit de la situation.

Étant donné que dans la plupart des cas, le Fonds de 1992 ne verse l'indemnisation qu'après paiement par l'armateur et / ou son assureur de la franchise applicable au navire concerné, les demandes d'indemnisation doivent d'abord être soumises à l'armateur ou à sa mutuelle d'armateurs.

Dans la pratique, les demandes d'indemnisation passent le plus souvent par le bureau du correspondant de la mutuelle d'armateurs le plus proche du site de l'incident. Grâce à une coopération étroite entre le Fonds et l'assureur, les demandes d'indemnisation ainsi que les documents justificatifs qui les accompagnent doivent uniquement être adressés soit à la mutuelle de l'armateur ou à son correspondant, soit au Fonds.

Le Fonds de 1992 et les mutuelles d'armateurs s'efforcent de parvenir à un accord avec les demandeurs et de verser les indemnisations aussi rapidement que possible. Ils peuvent effectuer des versements intermédiaires avant l'établissement de l'accord final lorsque le demandeur risque de subir des difficultés financières excessives. Dans le mois de la réception et de l'enregistrement d'un formulaire de demande d'indemnisation complet, le secrétariat s'efforce d'adresser un accusé de réception au demandeur, accompagné d'une explication de la procédure d'évaluation qui s'ensuit. Par ailleurs, dans les six mois de l'enregistrement de la demande d'indemnisation, le secrétariat s'efforce d'adresser une première estimation par courrier au demandeur.

Lorsqu'il n'est pas possible de parvenir à un accord concernant l'évaluation du préjudice, le demandeur a le droit de porter sa demande devant le tribunal compétent de l'État où le préjudice est survenu. Toutefois, depuis la mise en place du régime d'indemnisation international en 1978, des actions en justice des demandeurs ne se sont pas révélées nécessaires pour la majorité des incidents ayant nécessité l'intervention du Fonds de 1992 ou de son prédécesseur.

Les demandeurs perdent leurs droits en vertu de la Convention « Indemnisation » de 1992 à moins d'introduire une action en justice à l'encontre du Fonds de 1992 dans les trois ans de la date à laquelle le préjudice est survenu ou de signifier formellement l'introduction d'une action en justice à l'encontre de l'armateur ou de son assureur au Fonds de 1992 durant cette période de trois ans. Bien que des préjudices puissent apparaître après un incident, toute action en justice doit quoiqu'il arrive être introduite dans un délai de six ans à compter de la date de l'incident.

**Conditions :**

Seules les parties touchées par une pollution au sein d'un État membre de la Convention « Indemnisation » de 1992 peuvent introduire une demande d'indemnisation auprès du Fonds de 1992. Les critères d'admissibilité sont définis dans le manuel de demande d'indemnisation. Les questions suivantes peuvent aider un demandeur à déterminer s'il convient ou non d'introduire une demande d'indemnisation.

- Avez-vous déjà effectivement encouru les dépenses ou subi le préjudice en question ?
- Les dépenses encourues sont-elles liées à des mesures raisonnables et justifiables prises après l'incident ?
- Les dépenses encourues ou le préjudice subi découlent-ils de la contamination provoquée par le déversement ?
- Pouvez-vous raisonnablement établir le lien entre la demande d'indemnisation introduite en raison des dépenses encourues ou du préjudice subi et la contamination provoquée par le déversement ?
- Pouvez-vous quantifier le préjudice subi ?
- Pouvez-vous démontrer le montant des dépenses encourues et / ou du préjudice subi et fournir les documents justificatifs adéquats ou d'autres éléments de preuve ?

**Coordonnées :**

Fonds internationaux d'indemnisation pour les  
dommages dus à la pollution par les hydrocarbures  
4 Albert Embankment  
London SE1 7SR  
United Kingdom

Téléphone : +44 (0)20 7592 7100  
Fax : +44 (0)20 7592 7111  
Adresse électronique : [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)  
Site Internet : [www.iopcfunds.org/fr](http://www.iopcfunds.org/fr)



Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle  
pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.

Union européenne  
DG ECHO - Centre de coordination de la réaction d'urgence  
(ERCC) et Agence européenne pour la sécurité maritime  
(AESM)



QUI

**Brève description :**

**DG ECHO de la Commission européenne** : le **Mécanisme européen de protection civile (MEPC)**, qui relève de la **Direction générale de la protection civile et des opérations d'aide humanitaire de la Commission européenne (DG ECHO)** a pour but de renforcer la coopération entre l'Union et les États membres dans le domaine de la protection civile, afin de renforcer l'efficacité de l'intervention contre les catastrophes naturelles et d'origine humaine, notamment les pollutions marines accidentelles, ainsi que l'efficacité de la préparation à ce type d'intervention et la prévention. Le **Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC)** de la **DG ECHO** assure la permanence opérationnelle 24 h. / 24 et 7 j. / 7 du MEPC. Pour en savoir plus, veuillez consulter la page [http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/mechanism\\_fr](http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/mechanism_fr).

Dans le cadre du MEPC, l'**Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)** fournit une expertise technique et une assistance opérationnelle à l'ERCC et aux États membres de l'Union européenne, ainsi qu'une assistance opérationnelle aux pays tiers qui partagent un bassin maritime régional avec l'UE en cas de pollution marine accidentelle. Pour en savoir plus, veuillez consulter la page <http://www.emsa.europa.eu/>.

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

La **Commission européenne** est la **branche exécutive** de l'Union européenne. L'**AESM** est l'une des 44 agences décentralisées de l'Union européenne et a été mise sur pied en 2003. Son siège est installé à Lisbonne au Portugal.  
L'**Union européenne (UE)** figure parmi les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles.

**Mission et responsabilités :**

La DG ECHO de la **Commission européenne** assume la gestion du Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC), du Système commun de communication et d'information d'urgence (CECIS) et des Capacités européennes d'intervention d'urgence (EERC) (contingents d'intervention, ou « modules »<sup>5</sup>). En cas d'urgence, l'ERCC assure la collecte des informations et leur diffusion auprès des États membres, facilite l'offre d'assistance et favorise la cohérence de l'intervention en cas de catastrophe en-dehors de l'Union.

Lorsqu'un État est touché par une catastrophe, il peut demander assistance via l'ERCC (voir ci-dessous), via les agences de l'ONU ou via une organisation internationale compétente.

L'**AESM** peut apporter un appui complémentaire aux États membres de l'UE et aux pays tiers partageant un bassin maritime avec l'UE, sur demande de l'État touché.

QUOI

**Champ d'action :**

**DG ECHO**

**Information et coordination** L'ERCC est le principal point de contact pour les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles pour :

- (1) demander l'assistance de l'AESM (voir ci-dessous) ; et
- (2) activer le MEPC, ce qui a pour effet d'étendre la demande d'assistance à tous les États membres du MEPC<sup>6</sup>.

**Ressources :**

- Appui d'experts pour l'évaluation de la situation et la coordination sur site ;
- Financement complémentaire du transport (le MEPC peut financer jusqu'à 55 % des coûts de transport encourus dans le cadre de l'assistance apportée par les Services d'appui maritimes (MSS) de l'AESM ;

<sup>5</sup> Les « modules » sont des contingents de ressources (équipements et personnel) capables de travailler de manière autonome et identifiés par les États membres. La décision de détacher chaque module appartient à l'État membre qui l'a désigné.

<sup>6</sup> 28 États membres de l'UE, l'Ex-République de yougoslave de Macédoine, l'Islande, le Monténégro, la Norvège, la Serbie et la Turquie.

- Contingents d'intervention (« modules »). Actuellement, deux contingents d'intervention contre la pollution marine ont été enregistrés :
  - Le « Maritime Incident Response Group » aux Pays-Bas, pour l'intervention contre les incendies à bord.
  - Une équipe de nettoyage des littoraux en Suède, qui peut fournir des formateurs ainsi que des équipements de protection pour 50 personnes.

#### AESM

##### **Ressources :**

- Réseau de navires d'intervention contre les pollutions par des hydrocarbures, dotés de différents types d'équipement (dispersants, etc.) ;
- Équipements d'intervention anti-pollution.

##### **Services**

- Réseau MAR-ICE, qui fournit des informations et conseils spécialisés en cas d'urgence liée à des substances chimiques et peut être mis à disposition de pays tiers sur demande à la DG ECHO.
- Service CleanSeaNet de suivi par satellite des pollutions par hydrocarbures, qui peut être mis à disposition de pays tiers en cas d'urgence sur demande à la DG ECHO.

De plus amples informations concernant les services d'intervention contre la pollution de l'AESM sont disponibles sur le site <http://emsa.europa.eu/operations/pollution-response-services.html> ainsi que sur la page consacrée au système MEDGIS MAR [http://www.rempec.org/tools\\_fr.asp?theIDS=2\\_250&theName=Tools&daChk=1](http://www.rempec.org/tools_fr.asp?theIDS=2_250&theName=Tools&daChk=1).

Pour en savoir plus concernant le service CleanSeaNet : <http://emsa.europa.eu/operations/earthobservationservices.html>

## COMMENT

#### Procédure :

Les demandes officielles d'assistance de l'AESM et / ou d'activation du Mécanisme européen de protection civile (MEPC) doivent être adressées à l'ERCC via le Système commun de communication et d'information d'urgence – CECIS *Marine Pollution*.

LE CECIS *Marine Pollution* est une application installée dans l'ERCC et utilisée en cas d'évènement de pollution marine.

(<https://webgate.ec.europa.eu/CECIS>).

En l'absence d'accès à la page de connexion au CECIS, une demande peut être adressée par écrit (par exemple, par courriel) à l'ERCC (Tél.: +32 2 29 21112 - Fax : +32 2 29 866 51 - Adresse électronique : [ECHO-ERCC@ec.europa.eu](mailto:ECHO-ERCC@ec.europa.eu)).

*NB : il est recommandé d'également alerter l'AESM (MSS, Services d'appui maritimes) en copie des courriels (adresse électronique : [MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu](mailto:MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu) - Tél : + 351 211 209 415 - Fax : + 351 211 209 480).*

#### Conditions :

En cas d'activation des **services d'intervention contre la pollution de l'AESM** (« **Vessels and Equipment Assistance Service** »), les dispositions établies dans le contrat d'intervention (Incident Response Contract) sont d'application. Ce contrat d'intervention encadre l'intervention auprès des États demandeurs en cas d'accident et définit notamment le tarif des opérations de récupération des hydrocarbures. Il doit être signé par le prestataire de l'AESM et par l'État demandeur. Les tarifs applicables pour les États membres de l'UE seront également d'application pour les pays tiers. De plus amples informations sont disponibles à l'adresse [MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu](mailto:MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu).

#### Coordonnées :

<b>Adresse</b> <b>Commission européenne</b> Direction générale de la protection civile et des opérations d'aide humanitaire ECHO A/1 – Centre de coordination de l'intervention d'urgence (ERCC) L-86 00/11 1049 Bruxelles Belgique <b>Site Internet</b> <a href="http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/emergency-response-coordination-centre-ercc_fr">http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/emergency-response-coordination-centre-ercc_fr</a>	<b>Téléphone</b> +32 2 29 21112 <b>Fax</b> +32 2 29 866 51 <b>Adresse électronique</b> <a href="mailto:ECHO-ERCC@ec.europa.eu">ECHO-ERCC@ec.europa.eu</a>
<b>Adresse</b> <b>EMSA</b> Praça Europa n°4 1249-206 Lisboa Portugal <b>Site Internet</b> <a href="http://emsa.europa.eu/">http://emsa.europa.eu/</a>	<b>Téléphone</b> + 351 211 209 415 <b>Fax</b> + 351 211 209 480 <b>Adresse électronique</b> <a href="mailto:MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu">MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu</a>

**Institutions non-gouvernementales**

**7. International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)**

Adresse: 1 Oliver's Yard 55 City Road, London, EC1Y 1HQ, UK  
Tél: +44 (0)20 7566 6999  
Emergency: +44 (0) 7623984606 (Alternative: +44 (0)20 7566 6998)  
Fax:  
Email: [central@itopf.com](mailto:central@itopf.com)  
Site Internet: <http://www.itopf.com>

**8. Association mondiale d'études des questions environnementales et sociales du secteur pétrolier (IPIECA)**

Adresse: 14th Floor, City Tower, 40 Basinghall Street, London, EC2V 5DE, United Kingdom  
Tél: +44 (0)20 7633 2388  
Fax: +44 (0)20 7633 2389  
Email:  
Site Internet: <http://www.ipieca.org/fr>

**9. The European Chemical Industry Council (CEFIC) / intervention in Chemical transport Emergencies (ICE)**

Adresse: Avenue E. van Nieuwenhuysse, 4 box 1 - 1160 Brussels – Belgium  
Tél: +32 2 676 73 78  
Fax: +32 2 676 73 31  
Email: [fle@cefic.be](mailto:fle@cefic.be)  
Site Internet: <http://ice-chem.net>

**10. International Salvage Union (ISU)**

Adresse: International Salvage Union, Holland House, 1 - 4 Bury Street, London, EC3A 5AW, England  
Mobile: +44 7805 955348  
Tél: +44 20 7220 6597  
Fax:  
Email: [isu@marine-salvage.com](mailto:isu@marine-salvage.com)  
Site Internet: [www.marine-salvage.com/](http://www.marine-salvage.com/)

**11. Association internationale des sociétés de classification (IACS)**

Adresse: Permanent Secretariat, 6th Floor, 36 Broadway, London SW1H 0BH, UK  
Tél: +44 (0)20 7976 0660  
Fax: +44 (0)20 7808 1100  
Email: [permsec@iacs.org.uk](mailto:permsec@iacs.org.uk)  
Site Internet: [www.iacs.org.uk/](http://www.iacs.org.uk/)

---

Les **informations générales** (légal, institutionnelles, relationnelles, etc.) pour chacune des institutions non-gouvernementales pouvant être impliquées dans la coordination et/ou l'assistance mutuelle en cas d'évènement de pollution sont développées dans des Fiches respectives décrivant leurs noms, statuts, missions et responsabilités (QUI) ; leurs champ d'action, ressources (QUOI) ; et leurs procédures, conditions et coordonnées (COMMENT).



Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle  
pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

*Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.*

International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)



QUI

**Brève description :**

L'ITOPF est la principale ressource du secteur du transport maritime pour le conseil technique, l'expertise et l'information concernant l'intervention efficace contre la pollution par les navires. Les conseils fournis par l'ITOPF s'appuient sur l'étude scientifique du comportement et de l'incidence des polluants en milieu marin ainsi que sur l'évaluation pratique des possibilités d'intervention et d'indemnisation. Depuis les années 70, l'ITOPF fournit des services d'intervention aux propriétaires de navires-citernes (« *Members* »). En 1999, la sensibilisation croissante à la pollution provoquée par les autres types de navires a conduit à étendre officiellement ces services aux propriétaires de ces derniers remplissant les conditions pour devenir membres associés de l'ITOPF (« *Associates* »). Depuis sa fondation en 1968, l'ITOPF est intervenu dans le cadre de plus de 800 cas de pollution marine dans le monde. Cette longue expérience de terrain est aujourd'hui exploitée pour la dispense de formations, la préparation de plans d'intervention, la contribution au débat politique et l'élaboration de textes de loi, en qualité d'observateur au sein de l'OMI et des FIPOL. Plus récemment, les risques de pollution liés à d'autres substances que le pétrole, principalement les produits chimiques, et le développement de conventions internationales couvrant ces derniers (par exemple, la Convention SNPD) ont fait apparaître une demande croissante pour les services d'expertise de l'ITOPF dans ces domaines.

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

L'ITOPF est une association professionnelle dont les activités sont supervisées par un conseil d'administration international, qui représente ses membres et membres associés, ainsi que des mutuelles d'armateurs (clubs de protection et d'indemnisation).

**Mission et responsabilités :**

Sans objet

QUOI

**Champ d'action :**

Intervention en cas de pollution

L'ITOPF est disponible 24 h. / 24 et 365 jours par an en cas de pollution par hydrocarbures, produits chimiques ou autres substances dangereuses, partout dans le monde.

Évaluation des préjudices et analyse des demandes d'indemnisation

L'ITOPF fournit des services-conseils pour l'évaluation des préjudices causés par les pollutions accidentelles et évalue les mérites techniques des demandes d'indemnisation.

Formation

L'ITOPF organise des formations et des séminaires partout dans le monde, afin de transmettre ses connaissances techniques et sa longue expérience de terrain. Les formations sont fréquemment organisées en collaboration avec des partenaires gouvernementaux ou des organes sectoriels clés.



Planification de l'intervention et conseils

L'ITOPF joue régulièrement le rôle de conseiller auprès des gouvernements et du secteur pour la préparation de plans d'intervention ainsi que dans d'autres domaines liés à la pollution accidentelle par les navires. Ces activités offrent l'opportunité de diffuser les bonnes pratiques, en-dehors du contexte tendu d'un accident réel.

Recherche-développement

L'ITOPF appuie la recherche et le développement par un prix annuel (le *R&D Award*) et représente une source d'information très complète concernant la pollution marine grâce à sa bibliothèque, ses publications techniques, ses statistiques, ses films et son site Internet.

Ressources

L'équipe de l'ITOPF, basée à Londres, se compose de 35 personnes dont 15 techniciens réunissant un riche éventail de compétences. L'équipe regroupe également différentes nationalités et six langues y sont représentées (anglais, français, italien, mandarin, portugais et espagnol).

COMMENT

Procédure :

En cas de pollution accidentelle par hydrocarbures ou SNPD, veuillez composer le numéro indiqué ci-dessous pour obtenir des conseils et / ou pour le détachement d'experts sur site.

Conditions :

Les services de l'ITOPF sont habituellement gratuits pour les membres (propriétaires de navires-citernes), les membres associés (propriétaires d'autres types de bâtiments) et leurs mutuelles d'armateurs. Les services de l'ITOPF peuvent également être disponibles aux non-membres moyennant paiement, la décision étant laissée à la discrétion de l'ITOPF, en fonction de la disponibilité des équipes et de l'absence de conflits d'intérêts potentiels.

Coordonnées :

<b>Adresse</b> 1 Oliver's Yard 55 City Road London EC1Y 1HQ UK  <b>Site Internet</b> <a href="http://www.itopf.com">www.itopf.com</a>	<b>Téléphone</b> +44 (0)20 7566 6999  <b>Fax</b> +44 (0)20 7566 6950  <b>Adresse électronique</b> <a href="mailto:central@itopf.com">central@itopf.com</a>
<b>En cas d'urgence uniquement (24 h. / 24) - Exclusivement réservé aux autorités :</b>	
<b>Adresse électronique d'urgence</b> Veuillez signaler les urgences à l'ITOPF par téléphone uniquement.	<b>Numéros d'urgence</b> +44 (0) 20 7566 6999 (Royaume-Uni, heures de bureau) +44 (0) 76 23984606

Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle  
pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

*Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.*

Association mondiale d'études des questions environnementales  
et sociales du secteur pétrolier (IPIECA)

**IPIECA**

QUI

**Brève description :**

L'IPIECA développe des bonnes pratiques et autres connaissances, qu'elle diffuse et dont elle fait la promotion, afin d'aider le l'industrie à améliorer sa performance environnementale et sociétale. Elle considère en effet que les problématiques qui dominent l'agenda du développement durable (climat et énergie, questions environnementales et sociétales) sont trop vastes pour être abordées par chaque entreprise de manière isolée. Tous les intervenants du secteur doivent collaborer pour parvenir à des améliorations ayant un réel impact et l'IPIECA contribue à cette collaboration.

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

L'IPIECA est une association sans but lucratif qui offre un espace d'échanges encourageant l'amélioration continue de la performance du secteur. L'IPIECA est la seule association mondiale qui regroupe à la fois les activités amont et aval du secteur pétrolier et gazier. L'IPIECA est une ONG et jouit du « statut consultatif spécial » auprès des Nations unies. Elle est également le principal canal de communication du secteur avec l'ONU.

**Mission et responsabilités :**

Les pollutions par hydrocarbures peuvent avoir un impact environnemental et socioéconomique à long terme. Elles comportent des risques sérieux qu'il est nécessaire de gérer. L'IPIECA travaille depuis 30 ans à tirer le meilleur parti de l'expertise acquise par le secteur pétrolier et gazier en matière d'intervention contre les pollutions par hydrocarbures et de préparation à ce type d'intervention. Bien que l'objectif premier demeure toujours la prévention, le secteur accorde une priorité tout aussi importante au développement des ressources d'intervention requises contre les pollutions accidentelles, et permet ainsi à ses membres, partout dans le monde, d'améliorer l'intervention contre les pollutions par hydrocarbures ainsi que la préparation à ce type d'intervention.

L'IPIECA n'intervient pas en cas de pollution accidentelle. Sa mission consiste exclusivement à regrouper les intervenants du secteur pétrolier et gazier, et à définir des bonnes pratiques. Elle coopère également avec les structures de l'ONU, par exemple avec l'OMI et le REMPEC, afin d'encourager des actions conjointes visant à appuyer des conventions telles que l'OPRC de 1990.

L'IPIECA entretient un partenariat de longue date avec l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le cadre du programme-cadre Global Initiative (GI), qui rassemble des intervenants du secteur et des gouvernements dans le but d'améliorer l'intervention contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures et la préparation à ce type d'intervention. Le programme-cadre Global Initiative (GI) permet une collaboration entre les gouvernements (via l'OMI) et le secteur pétrolier (via l'IPIECA), afin d'aider chaque pays à développer des structures nationales, des ressources d'intervention contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures et la préparation à ce type d'intervention.

QUOI

**Champ d'action :**

Développement et publication de bonnes pratiques et de lignes directrices, organisation d'ateliers réguliers concernant différentes problématiques liées à l'intervention contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures, et appui de l'amélioration des ressources régionales d'intervention contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures ainsi que de la préparation à ce type d'intervention, grâce au programme-cadre Global Initiative (GI) mis conjointement sur pied avec l'OMI.

**Ressources (le cas échéant) :**

COMMENT

**Procédure :**

Sans objet

**Conditions :**

Sans objet

**Coordonnées :**

Tél. : +44 (0) 20 7633 2388  
Fax : +44 (0) 20 7633 2389

IPIECA | 14<sup>th</sup> Floor | City Tower | 40 Basinghall Street | London EC2V 5DE

Twitter : @IPIECA | LinkedIn : IPIECA

**IPIECA**

THE GLOBAL OIL AND GAS INDUSTRY ASSOCIATION  
FOR ENVIRONMENTAL AND SOCIAL ISSUES

Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle  
pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

*Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.*

**Réseau d'intervention d'urgence contre la pollution chimique  
due à des accidents de transport (ICE, *Intervention in Chemical  
transport Emergencies*)**

QUI

**Brève description :**

Les entreprises chimiques signataires de la charte *Responsible Care*® mettent tout en œuvre pour transporter leurs produits en toute sécurité, dans le respect des réglementations et codes de conduite en vigueur. En cas d'accident, elles s'engagent à se montrer aussi coopératives que possible et à fournir aux autorités compétentes en charge de l'intervention, lorsque cela est nécessaire et réalisable, les équipements appropriés permettant de minimiser les incidences néfastes de l'accident. Dans le cadre de cet engagement, elles ont mis sur pied le réseau d'intervention d'urgence contre la pollution chimique due à des accidents de transport (ICE, *Intervention in Chemical transport Emergencies*).

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

L'ICE est un réseau de coopération européen, qui s'appuie sur des centres nationaux et est coordonné par le Cefic. Dans chaque pays où un programme national a été mis sur pied, l'ICE s'efforce de créer un cadre de référence pour une assistance efficace. Tous les fabricants et distributeurs de produits chimiques peuvent en principe devenir membres, et l'administration est assurée par chaque fédération nationale de l'industrie chimique (registre des membres et cotisations).

**Mission et responsabilités :**

L'ICE s'efforce de créer un cadre de référence, afin de garantir une assistance efficace. Pour ce faire, il s'appuie sur (1) les programmes d'intervention d'urgence existants (mis en place par des entreprises chimiques, à l'échelon local ou régional, ou pour des produits spécifiques tels que le chlore, les isocyanates, l'oxyde d'éthylène, etc.), (2) la coopération avec les autorités nationales par le truchement des fédérations nationales du secteur chimique et (3) la promotion de l'assistance mutuelle au sein du secteur chimique.

Au sein des centres nationaux ICE et des entreprises membres du réseau, les personnes habilitées à fournir des informations aux autorités en charge des interventions d'urgence doivent satisfaire à certains critères (en vertu de leur formation ou expérience) qui ont été adoptés au sein du secteur chimique et sont définis dans une publication du Cefic (voir sections Contacts et Documentation).

Avant de formuler des conseils ou de fournir une assistance dans le cadre d'accidents impliquant leurs propres produits, les entreprises chimiques doivent vérifier auprès de leurs compagnies d'assurance que les polices souscrites couvrent bien les poursuites susceptibles de résulter de cette forme d'implication. Les entreprises susceptibles de formuler des conseils ou de fournir une assistance concernant les produits d'autres fabricants doivent spécifiquement en avertir leurs compagnies d'assurance et vérifier que leurs polices d'assurance pour la responsabilité civile professionnelle couvrent bien cette forme d'implication.

La responsabilité ultime de toute intervention sur le site d'un accident incombe aux autorités compétentes en charge de l'intervention.

**Champ d'action :**

Les programmes nationaux ICE couvrent les accidents de transport, c'est-à-dire ceux qui surviennent en-dehors du périmètre des installations de fabrication.

Pour les accidents maritimes, le Cefic, le Cedre et l'EMSA ont créé le réseau MAR-ICE, afin de permettre l'obtention d'informations et de conseils d'experts concernant les substances chimiques impliquées dans des pollutions maritimes exigeant une intervention d'urgence. Le réseau MAR-ICE permet d'obtenir des informations et des conseils spécifiques au(x) produit(s) et à l'accident concernés dans un délai d'une heure, ainsi que des informations plus détaillées peu après. Ce service est disponible 24 h. / 24 et 7 j. / 7 auprès d'un point de contact exclusivement réservé à cet effet au sein du Cedre et accessible aux administrations maritimes nationales compétentes. Le site Internet de l'EMSA est accessible sur la page <http://www.emsa.europa.eu/chemical-spill-response/mar-ice-network.html>.

Pour les accidents terrestres, l'assistance ICE est fournie par les entreprises chimiques. En fonction de leurs compétences et ressources, elles offrent trois niveaux d'intervention :

- Niveau 1 - Informations et conseils généraux concernant le produit, par téléphone ou fax ;
- Niveau 2 - Déplacement d'un expert-conseil de l'entreprise sur le site de l'accident ;
- Niveau 3 - Assistance sur le site de l'accident, en fournissant du personnel et des équipements.

Cet engagement s'applique tout d'abord aux produits fabriqués par l'entreprise elle-même et est en principe intégré à son propre programme d'intervention d'urgence pour les accidents de transport. Lorsque le fournisseur du produit n'est pas connu ou ne peut être contacté, certaines entreprises peuvent offrir une assistance lorsqu'un accord préalable a été conclu en ce sens avec le programme national ICE. Toutefois, en pareil cas, des interventions de niveau 2 et 3 ne pourront avoir lieu au détriment de la sécurité de leurs propres installations.

Le document clé du protocole entre les autorités nationales compétentes et le secteur chimique (représenté par la fédération nationale du secteur) est la liste des entreprises membres. Ce document fournit les coordonnées de chaque entreprise membre ainsi que la gamme de produits concernée (les substances dangereuses sont identifiées par leur numéro ONU en quatre chiffres), l'horaire de disponibilité, l'équipement d'intervention et les domaines d'intervention (lorsque ceux-ci sont limités). En principe, il reprend aussi une carte des entreprises membres afin de permettre aux autorités compétentes de contacter la plus proche de l'accident.

**Ressources :**

Les membres du réseau ICE sont les suivants : BELINTRA (Belgique), CERET (Espagne), CHEMIEFACHBERATUNG (Suisse), CHEMSAFE (Royaume-Uni), DCRM (Pays-Bas), DINS (Slovaquie), FINTERC (Finlande), KEMIAKUTEN (Suède), PIBF-RVK (Danemark), RVK (Norvège), SET (Italie), SPOT (Pologne), TRANSAID (France), TRINS (République tchèque), TUIS (Autriche / Allemagne) et VERIK (Hongrie).

Les centres nationaux assurent une permanence 24 h. / 24 par au moins une personne, qui, en plus des langues locales, parle également l'anglais afin de faciliter la communication avec les autres centres.

**Documentation :**

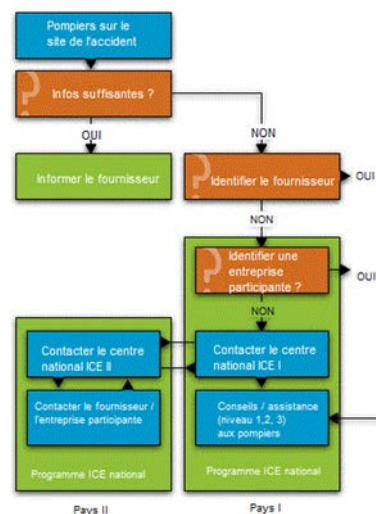
Les Fiches de données de sécurité (FDS) sont la principale source d'informations. Les entreprises membres veillent par conséquent à ce que les FDS de leurs produits soient disponibles à tout instant pour les contacts communiqués à leur programme national ICE. Pour la fourniture d'un conseil initial, les centres nationaux ICE disposent d'une série d'ouvrages de référence, de bases de données et des FDS.

En 1993, le Cefic a élaboré des lignes directrices pour l'intervention d'urgence contre la pollution chimique due à des accidents de transport (*« Distribution Emergency Response - Guidelines for use by the chemical industry »*). L'EMSA a rédigé une brochure sur le réseau MAR-ICE, qui est disponible sur la page <http://www.cefic.org/Documents/IndustrySupport/Transport-and-Logistics/EMSA-MAR-ICE-Information-service-for-use-in-marine-chemical-emergencies.pdf>.

**Procédure :**

Chaque centre national ICE est le correspondant des autorités en charge de l'intervention d'urgence pour les accidents de transport terrestres. Elles peuvent contacter ce dernier lorsque (1) le fournisseur n'est pas joignable, (2) l'accident de transport a une portée internationale et nécessite une coordination avec d'autres pays, (3) le mécanisme d'assistance mutuelle doit être mobilisé dans le cadre du programme national ICE ou (4) le produit ou le fabricant ne peut être immédiatement identifié. Lorsqu'il est contacté, le centre national ICE fournit, dans la langue locale, un conseil initial par téléphone pour le contrôle immédiat de l'accident. Il alerte sans délai le fabricant, obtient des informations supplémentaires (le cas échéant via d'autres centres nationaux ICE) ou fait appel à l'assistance mutuelle. Pour ce faire, le centre dispose d'un équipement de communication approprié, d'une bibliothèque d'ouvrages de référence ou de bases de données, et d'une liste à jour des coordonnées des contacts appropriés au sein du secteur chimique.

Le schéma suivant illustre la procédure classique d'intervention pour les accidents de transport terrestres. Chaque pays peut toutefois adapter le fonctionnement de son programme national ICE en fonction de ses besoins et méthodes spécifiques ainsi que des mécanismes déjà en place.



**Conditions :**

Les informations de niveau 1 sont fournies gratuitement par les centres nationaux du réseau ICE. Les coûts liés aux interventions de niveau 2 et 3 sont remboursables.

**Coordonnées :**

<p><b>Adresse</b> CEFIC AVENUE E. VAN NIEUWENHUYSE 4 B-1160 BRUXELLES BELGIQUE</p> <p><b>Site Internet</b> <a href="http://www.ice-chem.net">www.ice-chem.net</a></p>	<p><b>Téléphone</b> +32 2 676 73 78</p> <p><b>Fax</b> +32 2 676 73 31</p> <p><b>Courriel</b> <a href="mailto:fle@cefic.be">fle@cefic.be</a></p>
<p><b>En cas d'urgence uniquement (24 h. / 24) - Exclusivement réservé aux autorités : sans objet.</b></p>	
<p><b>Adresse électronique d'urgence</b> Sans objet</p>	<p><b>Numéro d'urgence</b> Sans objet</p>



Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle  
pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

*Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.*

**International Salvage Union (ISU)**



**QUI**

**Brève description :**

L'*International Salvage Union (ISU)* est la seule organisation qui représente les intervenants du secteur international du sauvetage en mer. Elle regroupe 60 compagnies de sauvetage installées dans 35 pays. L'affiliation à l'ISU est réservée aux compagnies qui peuvent démontrer avoir conduit des opérations de sauvetage réussies ainsi que des initiatives de prévention de la pollution. Les membres sont tenus de posséder toute l'expertise attendue de sauveteurs professionnels.

Une affiliation en tant que membre associé ou membre affilié est également possible pour toutes les organisations et les professionnels possédant un intérêt dans les opérations de sauvetage, notamment les mutuelles d'armateurs (clubs de protection et d'indemnisation), les autres assureurs du secteur maritime, les cabinets juridiques, les structures portuaires, les organismes d'intervention nationaux, les armateurs et gestionnaires de navires, les autorités côtières locales, les organisations environnementales, les spécialistes du nettoyage, etc. L'ISU compte environ 80 membres associés.

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

L'ISU est une société à responsabilité limitée par garantie de droit britannique.

L'ISU jouit d'un statut consultatif auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI) depuis 1979.

Elle possède également un statut consultatif auprès des FIPOL (Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures).

**Mission et responsabilités :**

L'un des principaux objectifs de l'ISU est de favoriser une meilleure compréhension de la contribution du secteur du sauvetage à la protection de l'environnement et la récupération des biens. L'ISU encourage aussi activement le débat intersectoriel concernant les nombreuses questions légales et commerciales qui influencent l'efficacité des services de sauvetage et de prévention de la pollution.

L'ISU est membre du Lloyd's Salvage Group et du comité SCOPIC.

L'International Union of Marine Insurance, INTERTANKO, INTERCARGO, BIMCO, The Baltic Exchange, l'International Bunker Industry Association, l'International Maritime Industries Forum, l'Association of Average Adjusters, l'European Tugowners Association, le London Shipping Law Centre, l'International Ship Managers Association et l'American Salvage Association sont affiliés par réciprocité à l'ISU.



QUOI

**Champ d'action :**

Représentation du secteur international du sauvetage en mer dans le cadre de nombreux échanges internationaux, nationaux, légaux et commerciaux.

**Ressources (le cas échéant) :**

L'ISU est géré par un secrétariat installé à Londres.

COMMENT

**Procédure :**

Sans objet

**Conditions :**

Sans objet

**Coordonnées :**

Mark Hoddinott  
General Manager



International Salvage Union  
Holland House, 1-4 Bury Street, London, EC3A 5AW, Royaume-Uni

Tél. : +44 20 7220 6597 | Mobile : +44 7805 955348

Adresse électronique : [isu@marine-salvage.com](mailto:isu@marine-salvage.com) | Site Internet : [www.marine-salvage.com](http://www.marine-salvage.com)

Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle  
pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

*Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.*

Association internationale des sociétés de classification (IACS)



QUI

**Brève description :**

Dédiée à la sécurité des navires et à la préservation du milieu marin, l'IACS apporte une contribution unique à la sécurité et à la réglementation maritime grâce à son appui technique, son contrôle du respect des réglementations et ses activités de recherche-développement. Plus de 90 % du tonnage mondial sont couverts par les règles et normes établies par les douze sociétés membres de l'IACS, qui couvrent la classification, la conception et la construction navale.

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

**Mission et responsabilités :**

L'IACS est une association technique, qui développe et adopte des normes techniques minimales, des analyses de la réglementation internationale et d'autres résolutions pertinentes. Toutes les publications de l'IACS sont disponibles sur son site Internet.

L'IACS n'est pas impliquée dans les activités opérationnelles et commerciales de ses membres, qui comprennent l'expertise, l'inspection et le contrôle des navires, des matériaux et des équipements, la classification, et la délivrance des certificats légaux dans les cas où ils y sont autorisés.

Pareillement, l'IACS ne certifie pas les produits et services d'entreprises (ce qui inclut l'homologation). En revanche, les membres de l'IACS fournissent ces services.

Chaque membre de l'IACS intègre les normes de l'IACS dans son propre règlement et est libre de définir des règles plus strictes s'il le souhaite.

QUOI

**Champ d'action :**

**L'IACS ne joue aucun rôle, ne fournit aucun service et n'assume aucune responsabilité en matière d'intervention contre la pollution marine accidentelle, et n'est pas en mesure de fournir une quelconque assistance sur demande.**

**Ressources (le cas échéant) :**

Afin d'assister les structures et organisations à la recherche de services côtiers d'intervention d'urgence, l'IACS a élaboré la recommandation 145 intitulée « Recommendation for the Operation of Shore-Based Emergency Response Services », disponible sur son site à l'adresse <http://www.iacs.org.uk/publications/publications.aspx?pageid=4&sectionid=5>.

Cette publication formule des recommandations pour la mise en œuvre de services d'intervention d'urgence côtiers afin de faciliter le respect des réglementations et lignes directrices suivantes, ainsi que toute réglementation applicable des autorités nationales.

- Règle 37 de l'annexe I de la Convention MARPOL - Plan d'urgence de bord contre la pollution par hydrocarbures (SOPEP, Shipboard oil pollution emergency plan)
- Règle 17 de l'annexe II de la Convention MARPOL - Plan d'urgence de bord contre la pollution marine (SMEP, Shipboard marine pollution emergency plan) par hydrocarbures et / ou substances liquides nocives
- Oil Pollution Act (OPA 90), CFR 155.240 - Informations sur la stabilité des pétroliers et barges en état d'avarie
- Code international de gestion de la sécurité, règle 8 - Préparation aux situations de crise
- Convention SOLAS, chapitre II-1, partie B-1, règle 8-1 - Capacités des systèmes des navires passagers après envahissement et renseignements concernant l'exploitation après envahissement
- MSC.1/Circ.1400 - Directives sur les renseignements en matière d'exploitation à fournir aux capitaines des navires passagers pour que ces derniers rejoignent le port en toute sécurité avec leurs propres moyens de propulsion ou en remorquage.

**Procédure :**

Sans objet

**Conditions :**

L'utilisation du contenu du site Internet, y compris de la recommandation 145, doit être conforme aux [Consignes](#) et [Conditions générales](#) de l'IACS.

**Coordonnées :**

**IACS Permanent Secretariat**

**IACS International Association of Classification Societies Ltd**

**36 Broadway, London, England SW1H 0BH [Royaume-Uni]**

**Tél. : +44 (0)20 7976 0660 Fax : +44(0)20 7808 1100**

**Adresse électronique : [permsec@iacs.org.uk](mailto:permsec@iacs.org.uk) Site Internet : [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk)**

**ANNEXE I.2**  
**LISTES DES CORRESPONDANTS DES PARTIES CONTRACTANTES**

**1. Correspondant Gouvernemental<sup>7</sup>**

Pays	Nom, Département ou position	Coordonnées
<b>Albania</b>	Ms Klodiana MARIKA Director of the Biodiversity and Protected Area Ministry of Environment	Blv. ZhanD' Ark Tirana Tél.:+355 4 22 67 233 Port.:+355 69 20 92 2 Téléfax:
<b>Algeria</b>	Mr Djihed Eddine BELKAS Directeur de l'Environnement et du Développement Durable Ministère des affaires étrangères	Promontoire des Anassers Kouba Alger Tél.: +213 21 50 43 18 Port.: Téléfax : +213 21 50 13 22
<b>Bosnia Herzegovina</b>	Prof. Tarik KUPUSOVIC Special Advisor to the Minister of Physical Planning and Environment, Hydo Engineering Institute	Stjepana Tomica 1 71000 Sarajevo Tél.:+387 33 212 466/7 Port.:+387 61 158 007 Téléfax:+387 33 207 949
<b>Croatia</b>	Mr Mario STIPETIĆ Head of Sector Ministry of Environment and Energy Directorate of Climate Activities, Sustainable Development and Protection of Soil, Air and Sea Sector for Protection of Soil, Air and Sea	Radnička cesta 80 10000 Zagreb Tél.:+ +385 1 37 17 204 Port.:+ +385 91 61 06 758 Téléfax:+ 385 1 37 17 135
<b>Cyprus</b>	Dr Charalambos HAJIPAKKOS Senior Environment Officer Ministry of Agriculture, Rural Development and Environment	17 Taghmatarhou Poulou, Nicosia 1411 Tél.:+357 22 408 927 Port.: Téléfax:+357 22 77 49 45
<b>Egypt</b>	Dr Mona Mohamed KAMAL Chief Executive Officer Egyptian Environment Affairs Agency (EEAA) Ministry of Environment Cabinet of Ministers	30 Misr-Helwan El-Zyrae Road Maadi, Cairo Tél.:+20 22 525 64 45 Port.: Téléfax:+20 22 525 64 54
<b>France</b>	Mme. Marie-Sophie DUFAU-RICHET Chargée de mission pour les	69 rue de Varennes, 75007 Paris Tél.:+33 1 42 75 66 53 Port.:+33 6 61 53 95 01 Téléfax:+33 1 42 75 66 78

<sup>7</sup> **Correspondant Gouvernemental**: Administration ou administrateur du ministère des Affaires Etrangères ou du Ministère de l'Environnement, qui remplit habituellement le rôle de Correspondant du MAP, ayant des responsabilités générales pour la mise en œuvre des provisions de la Convention de Barcelone et de ses Protocoles et pour la coordination, au niveau national, des activités du PAM.

	questions internationales, Secrétariat Général de la Mer	
<b>Greece</b>	H.E. the Minister of Maritime Affairs and Insular Policy Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy	Akti Vasileiadi – Gate E1-E2 (inside port), 18510 Piraeus Tél.:+30 213 1371 718 Port.: Téléfax: +30 210 422 07 71
<b>Israel</b>	Mr. Ran AMIR Director, Marine and Coastal Environment Division, Ministry of Environmental Protection	15a Pal-Yam st., P.O. Box 811, Haifa 31007 Tél.:+972 4 863 35 00 Port.:+972 50 62 33 050 Téléfax:+972 4 863 35 20
<b>Italy</b>	Mrs Maria Carmela GIARRATANO General Director Directorate of Nature and Sea Protection Ministry for the Environment, Land and Sea	Via Cristoforo Colombo, 44, 00147 Rome Tél.:+39 06 57 22 34 33 Port.: Téléfax:+39 06 57 22 34 70
<b>Lebanon</b>	Mr. Georges BERBARI Chief of Service of Regional Departments and Environmental Police, Ministry of Environment	Mid-Town – Lazarieh Building Block A 4 7th Floor (Room 7-49) P.O. Box 11/ 2727, Beirut Tél.:+961 (1) 976 555 ext 412 Port.:+961 (3 ) 029 547 Téléfax:+961 (1) 976 512
<b>Libya</b>	Mr. Abdulbaset Hussein ALMIRI Director of Environment Emergency Office Environment General Authority (EGA)	P.O. Box 83618 Tripoli Libya Tél.: Port.: +218 91 311 1994 Téléfax:+218 21 361 52 45
<b>Malta</b>	Ms Chantal SCIBERRAS Director Multilateral and Global Issues Ministry for Foreign Affairs	Palazzo Parisio Merchant Street Valletta VLT1171 Tél.:+356 2204 22 86 Port.: Téléfax:+356 21 240 210
<b>Monaco</b>	Mme. Marie-Pierre GRAMAGLIA Conseiller de Gouvernement pour l'Equipement, l'Environnement et de l'Urbanisme	Place de la Visitation MC-98000 Monaco Tél.:+377 98 98 85 67 Port.: Téléfax:+377 98 98 92 33
<b>Montenegro</b>	Ms Jelena KNEZEVIC Head of Department for Sustainable Development and Tourism	IV Proleterske brigade no. 19 81000 Podgorica Tél.:+382 20 446 225 Port.:+382 67 255 604 Téléfax:+382 20 446 215
<b>Morocco</b>	Mme. Naoual ZOUBAIR Chef du service Littoral	9, Avenue Al Araar, secteur 16, Hay Ryad, Rabat

	<p>Direction des Programmes et Réalisations Ministère délégué chargé de l'Environnement</p>	<p>Tél.:+212 5 37 57 06 01 Port.:+212 662 10 81 54 Téléfax:+212 5 37 57 66 45</p>
<b>Slovenia</b>	<p>Mr Aleš GOMBAC Ministry of Infrastructure, Slovenian Maritime Administration, Department for safety of the coastal sea</p>	<p>Ukmarjev trg 2, 6000 Koper Tél.:+386 5 66 32 100 Port.: Téléfax:+386 5 66 32 102</p>
<b>Spain</b>	<p>Mr José CONSARNAU GUARDIOLA Subdirector General de Organismos Internacionales Técnicos Dirección General de Política Exterior y Asuntos Multilaterales, Globales y de Seguridad Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación</p>	<p>Serrano Galvache No. 26 28071 Madrid Tél.:+ +34 91 379 17 35/ 44 Port.: Téléfax: +34 91 394 86 49</p>
<b>Syria</b>	<p>Eng. Fathia MOHAMMAD Directorate of Chemicals Safety and Solid Waste Ministry of State for Environmental Affairs</p>	<p>Yousef Alazma Square PO Box 3773 Damascus Tél.:+963 11 239 63 91/231 63 71 Port.:+963 93 229 14 50 Téléfax:+963 11 231 21 20</p>
<b>Tunisia</b>	<p>M. le Directeur Général, Agence nationale de protection de l'environnement (ANPE)</p>	<p>Centre Urbain Nord , 15 rue 7051 cité Essalem 2080 Tunis B.P. N° 52 Le Belvédère Tél.:+216 71 767 448 Port.:+216 22 560 141 Téléfax:+216 71 751 268/751 750</p>
<b>Turkey</b>	<p>Mr Murat TURAN Head of Department for Marine and Coastal Management Ministry of Environment and Urbanization Directorate General of Environmental Management</p>	<p>Ehlibeyt Mahallesi, Ceyhun Atif Kansu Caddesi 1271 Sokak No 13 06520 Balgat Ankara Tél.:+90 312 586 30 44 Port.: Téléfax:+90 312 474 03 35</p>
<b>European Union</b>	<p>Marijana MANCE Policy Officer European Commission Directorate-General for Environment</p>	<p>European Commission B-1049 Brussels/Belgium Avenue de Baulieu 5, office BU 9 04/110 Tel.: +32 2 2982011 E.mail: <a href="mailto:marijana.mance@ec.europa.eu">marijana.mance@ec.europa.eu</a></p>

## 2. Correspondants OPRC<sup>8</sup>

Pays	Nom, Département ou position	Coordonnées
<b>Albania</b>	Mr Elson THANA Specialist, Department of Maritime Transport Polices, Ministry of Transport an	Sheshi Skënderbej Nr. 5 Tirana Tél.:+355 4 23 80 744 Port.:+355 68 68 11 242 Téléfax:+355 4 22 25 196
<b>Algeria</b>	M. Raouf HADJ AISSA Sous-Directeur de la Préservation du Littoral, du milieu marin et des zones humides Ministère des Ressources en eau et de l'Environnement	03 Rue Caire Kouba Alger Tél.:+213 21 43 28 75 Port.:+213 550 82 51 86 Téléfax:+213 21 43 28 75
<b>Bosnia Herzegovina</b>	Prof. Tarik KUPUSOVIC Special Advisor to the Minister of Physical Planning and Environment, Hydo Engineering Institute	Stjepana Tomica 1, 71000 Sarajevo Tél.:+387 33 212 466/7 Port.:+387 61 158 007 Téléfax:+387 33 207 949
<b>Croatia</b>	Captain Darko GLAZAR Harbour Master , Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure , Safety of Navigation, Marine Environment and Inland Waters Protection Authority	Senjsko pristanište, 3, 51000 Rijeka Tél.:+385 51 214 113 Port.:+385 99 2111 247 Téléfax:+385 51 211 660
<b>Cyprus</b>	Director Department of Fisheries and Marine Research, Ministry of Agriculture, Natural Resources and Environment	101 Vithleem Street, Nicosia 1416 Tél.:+357 22 807 867 Port.: Téléfax:+357 22 781 226;+357 22 77 59 55
<b>Egypt</b>	Mr. Ahmed Kasem Kasem SHETA Environmental Disasters & Crises Management Director, Egyptian Environment Affairs Agency (EEAA) , Cabinet of Ministers	30 Misr-Helwan Agricultural Road Maadi, Cairo Tél.:+20 22 525 64 91-92 Port.:+20 100 382 46 00 Téléfax:+20 22 525 64 94
<b>France</b>	Mme. Marie-Sophie DUFAU-RICHET Chargée de mission pour les questions internationales, Secrétariat Général de la Mer	69 rue de Varennes, 75007 Paris Tél.:+33 1 42 75 66 53 Port.:+33 6 61 53 95 01 Téléfax:+33 1 42 75 66 78
<b>Greece</b>	Captain H.C.G. (eng) Markoulakis STYLIANOS Director of the Marine Environment Protection Directorate Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy	Akti Vasileiadi – Gate E1-E2 (inside port), 18510 Piraeus Tél.:+30 213 137 1132 Port.:+30 694 433 1880 Téléfax:+30 210 422 04 40

<sup>8</sup> **Correspondant OPRC:** Administration ou administrateur de l'autorité nationale compétente chargé de la préparation à la lutte et de la lutte contre la pollution marine accidentelle, si possible désigné en tant que tel dans les plans nationaux d'urgence ; la responsabilité de la préparation à la lutte et de la lutte contre la pollution marine accidentelle varie selon les pays et peut être par exemple sous la responsabilité de l'autorité nationale en charge des affaires maritimes, de l'environnement ou de la protection civile.

<b>Israel</b>	Mr. Ran AMIR Director, Marine and Coastal Environment Division, Ministry of Environmental Protection	15a Pal-Yam st., P.O. Box 811, Haifa 31007 Tél.:+972 4 863 35 00 Port.:+972 50 62 33 050 Téléfax:+972 4 863 35 20
<b>Italy</b>	Dr. Giuseppe ITALIANO Head of Unit VII “ Marine Protection from Pollutions, General directorate for Nature's Protection and Sea, Ministry of Environment	Via Cristoforo Colombo, 44, 00147 Rome Tél.:+39 06 57 22 83 03 Port.:+39 33 16 22 00 14 Téléfax:+39 06 57 22 83 90
<b>Lebanon</b>	Mr. Georges BERBARI Chief of Service of Regional Departments and Environmental Police, Ministry of Environment	Mid-Town – Lazarieh Building Block A 4 7th Floor (Room 7-49) P.O. Box 11/ 2727, Beirut Tél.:+961 (1) 976 555 ext 412 Port.:+961 (3 ) 029 547 Téléfax:+961 (1) 976 512
<b>Libya</b>	Mr. Khairi Sulliman KROUZ Hse Advisor	Bashir Essadawe Street Tripoli Tél.:+218 91 415 43 36 Port.:+218 91 516 38 33 Téléfax:+218 21 444 7501
<b>Malta</b>	Captain Richard GABRIELE Head Pollution and Incident Response, Ports and and Yachting Directorate, Authority for Transport in Malta, Malta Transport Centre	Xatt l-Ghassara ta' l-Gheneb, Marsa MRS 1917 Tél.:+356 2291 44 20 Port.:+356 9949 43 12 Téléfax:+356 2291 44 29
<b>Monaco</b>	M. Patrice CELLARIO Conseiller de Gouvernement pour l'Intérieur, Département de l'Intérieur	Place de la Visitation MC-98000 Monaco Tél.:+377 98 98 84 56; +377 98 98 82 35 Port.: Téléfax:+377 98 98 82 45
<b>Montenegro</b>	Captain Predrag RATKOVIC Senior Advisor, Head of Sector for Prevention of Sea Pollution from Ships, Martime Safety Department	Maršala Tita br.7, P.O. Box 14, 85000 Bar Tél.:+382 30 313 241 Port.:+382 69 632 930 Téléfax:+382 30 313 274
<b>Morocco</b>	Mme. Naoual ZOUBAIR Chef du Service Stratégies d'Intervention, Division Prévention et Stratégies d'Intervention, Direction de la Surveillance et de la Prévention des Risques, Département de l'Environnement, Secrétariat d'Etat chargé de l'eau et de l'environnement	9, Avenue Al Araar, secteur 16, Hay Ryad, Rabat Tél.:+212 5 37 57 06 01 Port.:+212 662 10 81 54 Téléfax:+212 5 37 57 06 01; +212 5 37 57 18 29
<b>Slovenia</b>	Mr Aleš GOMBAČ Ministry of Infrastructure, Slovenian Maritime Administration, Department for safety of the coastal sea	Ukmarjev trg 2, 6000 Koper Tél.:+386 5 66 32 100 Port.: Téléfax:+386 5 66 32 102



<b>Spain</b>	Mr Jose Luis GARCIA LENA Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima Dirección General de la Marina Mercante, Ministerio de Fomento	C/Ruiz de Alarcon, 1 28071 Madrid, Spain Tél.:+34 91 597 92 69/70 Port.: Téléfax:+34 91 597 92 87/597 92 35
<b>Syria</b>	Admiral Maitham Ibrahim AL YOUSEF General Director of Ports General Directorate of Ports, Ministry of Transport	P.O. Box 505, Al Gazair Street, Lattakia Tél.:+963 41 47 33 33/47 90 41/47 25 93/47 38 76 Port.: Téléfax:+963 41 47 58 05/47 90 41
<b>Tunisia</b>	M.le Directeur Général, Agence nationale de protection de l'environnement (ANPE)	Centre Urbain Nord , 15 rue 7051 cité Essalem 2080 Tunis B.P. N° 52 Le Bélvédère Tél.:+216 71 767 448 Port.:+216 22 560 141 Téléfax:+216 71 751 268/751 750
<b>Turkey</b>	Mr. Murat KORÇAK Engineer Marine Environment and Tourism Department Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications of Turkey	Ulastirma, Denizcilik ve Haberlesme Bakanligi; Deniz ve Icsular Duzenleme Genel Müdürlüğü HakkıTuraylıç Cad. No:5 06338 Emek- Ankara TÜRKIYE Tél.:+90 312 203 1000 Ext. 3420 Port.: Téléfax:
<b>European Union</b>	Mr. DE LA FUENTE GARRIGOSA Alfonso Acting Head of Unit, DG ECHO A.4 - Civil Protection Policy Unit European Commission	86, Rue de la Loi 1049 Brussels, BELGIUM Tél.:+ 32 229-65741 E-mail: Alfonso.DELAFUENTE@ec.europa.eu

### 3. Correspondants « Assistance Mutuelle »<sup>9</sup>

Pays	Nom, Département ou position	Coordonnées
<b>Albania</b>	Ms. Klodiana MARIKA Director of the Biodiversity and Protected Area Ministry of Environment Excellence	Blv. ZhanD' Ark Tirana Tél.:+355 4 2267 233 Port.:+355 69 20 92 872 Téléfax:
<b>Algeria</b>	M. Raouf HADJ AISSA Sous-Directeur de la Préservation du Littoral, du milieu marin et des zones humides Ministère des Ressources en eau et de l'Environnement	03 Rue Caire Kouba Alger Tél.:+213 21 43 28 75 Port.:+213 550 82 51 86 Téléfax:+213 21 43 28 75
<b>Bosnia Herzegovina</b>	UNIT OF BORDER POLICE OF BOSNIA AND HERZEGOVINA	88390 Neum Tél.:+387 36 885 212 Port.: Téléfax:+387 36 855 218
<b>Croatia</b>		Tél.: Port.: Téléfax:
<b>Cyprus</b>	Director Department of Fisheries and Marine Research, Ministry of Agriculture, Natural Resources and Environment	101 Vithleem Street, Nicosia 1416 Tél.:+357 22 807 867 Port.: Téléfax:+357 22 781 226;+357 22 77 59 55
<b>Egypt</b>	Egyptian Environment Affairs Agency (EEAA) Central Operations Room (COR) Cabinet of Ministers Ministry of Environment	30 Misr Helwan El-Zyrae Road Maadi, Cairo P.O. Box 11728  Tél.:+ +20 22 525 6491/92 Port.: +20 100 382 46 00 Téléfax:+ +20 22 525 64 94
<b>France</b>	Mme. Marie-Sophie DUFAU-RICHET Chargée de mission pour les questions internationales, Secrétariat Général de la Mer	69 rue de Varennes, 75007 Paris Tél.:+33 1 42 75 66 53 Port.:+33 6 61 53 95 01 Téléfax:+33 1 42 75 66 78
<b>Greece</b>	Captain H.C.G. Markoulakis STYLIANOS Director of the Marine Environment Protection Directorate Ministry of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean. Akti Vasileiadi	Akti Vasileiadi – Gate E1-E2 (inside port), 18510 Piraeus Tél.: +30 213 137 1132 Port.: +30 694 433 1880 Téléfax: +30 210 422 0440

<sup>9</sup>Correspondant "Assistance Mutuelle": Autorité nationale compétente (ou administrateur) chargée de traiter des affaires d'assistance mutuelle en cas de situation critique.

<b>Israel</b>	Captain Michael Solomon Senior Marine Surveyor / MRCC Manager Shipping and Ports Administration, Ministry of Shipping and Transport	15a Pal-Yam st., P.O. Box 811, P.O. Box 806, Haifa 31007 Tél.: +972 4 863 2110 Port.: +972 50 62 12 923 Téléfax:+972 4 863 35 20
<b>Italy</b>	Dr. Giuseppe ITALIANO Head of Unit VII “ Marine Protection from Pollutions, General directorate for Nature's Protection and Sea, Ministry of Environment	Via Cristoforo Colombo, 44, 00147 Rome Tél.:+39 06 57 22 83 03 Port.:+39 33 16 22 00 14 Téléfax:+39 06 57 22 83 90
<b>Lebanon</b>	Mr. Georges BERBARI Chief of Service of Regional Departments and Environmental Police, Ministry of Environment	Mid-Town – Lazarieh Building Block A 4 7th Floor (Room 7-49) P.O. Box 11/ 2727, Beirut Tél.:+961 1 976 555 ext 412 Port.:+961 3 029 547 Téléfax:+961 1 976 512
<b>Libya</b>		Tél.: Port.: Téléfax:
<b>Malta</b>	Malta Civil Protection Director	Ta' Kandja L/O Siggiewi SG 2610 Tél.:+356 2393 0000 Port.: Téléfax:+356 21462 607
<b>Monaco</b>		Tél.: Port.: Téléfax:
<b>Montenegro</b>	Captain Vladan RADONIJC Director , Maritime Safety Department	Maršala Tita br.7 ,P.O. Box 14, 85000 Bar Tél.:+382 30 313 241 Port.:+382 69 333 252 Téléfax:+382 30 313 274
<b>Morocco</b>	Mme. Naoual ZOUBAIR Chef du Service Stratégies d'Intervention, Division Prévention et Stratégies d'Intervention, Direction de la Surveillance et de la Prévention des Risques, Département de l'Environnement, Secrétariat d'Etat chargé de l'eau et de l'environnement	9 Avenue El Araar secteur, 16 Hay Ryad, Rabat Tél.:+212 537 57 06 01 Port.:+212 662 10 81 54 Téléfax:+212 537 57 18 29; 537 57 06 01
<b>Slovenia</b>	Mr. Darko BUT Director General Administration of the Republic of Slovenia for Civil Protection and Disaster Relief Ministry of Defence of the Republic of Slovenia	Vojkova cesta 61, SI-1000 Ljubljana Tél.:+386 1 471 33 22 Port.: Téléfax:+386 1 431 81 17
<b>Spain</b>		Tél.: Port.: Téléfax:

<b>Syria</b>	Eng. Fathia MOHAMMAD DDirectorate of Chemicals Safety and Solid Waste , Ministry of State for Environmental Affairs	Yousef Alazma Square , P.O. Box 3773, Damascus Tél.:+963 11 239 63 91; 231 63 71 Port.:+963 93 229 14 50 Téléfax:+963 11 231 21 20
<b>Tunisia</b>	M. le Directeur Général Agence nationale de protection de l'environnement (ANPE)	12, Rue du Cameroun, Le Belvédère, 1002 Tunis Tél.:+216 71 767 448 Port.:+216 22 560 141 Téléfax:+216 71 751 268/751 750
<b>Turkey</b>	Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications General Directorate for Regulating of Sea and Inland Waters Director General (at present Cemalettin SEVLI)	Ulastirma, Denizcilik ve Haberlesme Bakanligi; Deniz ve Icsular Duzenleme Genel Müdürlüğü Hakkı Turaylıç Cad. No:5 06338 Emek- Ankara TÜRKIYE Tél.:+90 312 203 10 00 Ext. 2210 Port.: Téléfax:+90 312 231 33 06
<b>European Union</b>	Emergency Response Co-ordination Centre (ERCC), DG ECHO - Humanitarian Aid and Civil Protection, European Commission/  European Maritime Safety Agency (EMSA) Maritime Support Services	<b>ERCC:</b> 86, Rue de la Loi 1049 Brussels, BELGIUM/ Tél.:+ 32 2 292 1112 Téléfax:+ 32 2 298 6651  <b>EMSA:</b> Praça Europa, 4 Cais do Sodré 1249-206 LISBOA PORTUGAL Tél.: + 351 211 209 415 Port.:+ 351 911 089 200 Téléfax: + 351 211 209 480

#### 4. Correspondants 24heures<sup>10</sup>

Pays	Nom, Département ou position	Coordonnées
<b>Albania</b>	Mr Paulin NDREU Director of Harbour Masters, General Maritime Directorate	Durres Tél.:+355 5 22 20 017 Port.:+355 68 20 24 866 Téléfax:+355 5 22 20 017
<b>Algeria</b>	Centre National des Opérations de Surveillance et de Sauvetage en Mer (CNOSS) Ministère de la Défense Nationale – Commandements des Forces Navales	B.P. 8 Amirauté Alger Tél.:+213 21 43 01 78 Port.: Téléfax:+213 21 43 71 08
<b>Bosnia Herzegovina</b>	Prof. Tarik KUPUSOVIC Special Advisor to the Minister of Physical Planning and Environment, Hydro Engineering Institute	Stjepana Tomica 1, 71000 Sarajevo Tél.:+387 33 212 466/7 Port.:+387 61 158 007 Téléfax:+387 33 207 949
<b>Croatia</b>	MRCC – Maritime Search and Rescue Co-ordination Centre	Senjsko pristaniste 3, 51000 Rijeka Tél.:+385 1 195 Port.: Téléfax:+385 51 312 254
<b>Cyprus</b>	Director Department of Fisheries and Marine Research, Ministry of Agriculture, Natural Resources and Environment	101 Vithleem Street, Nicosia 1416 Tél.:+357 22 807 867 Port.: Téléfax:+357 22 781 226; +357 22 77 59 55
<b>Egypt</b>	Operations' Centre , Maritime Transport Section Ministry of Transport	4, Ptolemy Street, Alexandria, Egypt, Post Box: 21514 Tél.:+20 3 487 57 67 Port.: Téléfax:+20 3 486 90 08
<b>France</b>	CROSS-MED Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en méditerranée	Chemin du Fort Sainte Marguerite, B.P. 70069, 83953 La Garde, Cedex Tél.:+33 4 94 61 16 16 Port.: Téléfax:+33 4 94 27 11 49
<b>Greece</b>	Operational Centre of H.C.G. ry of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean	Akti Vasileiadi Gate E1-E2 (inside port), 18510 Piraeus Tél.: +30 210 419 1626; 411

<sup>10</sup> **Correspondant 24 heures:** Centre national ou correspondant chargé de la réception des rapports sur les accidents entraînant une pollution marine, facilement joignable 24 heures sur 24 et capable de traiter ces rapports et d'alerter les autorités nationales compétentes responsables de la mise en route des actions de lutte appropriées. Ces informations devraient être cohérentes avec les mêmes informations soumises à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour inclusion dans sa « Liste des Correspondants Nationaux Opérationnels Responsables de la Réception, de la Transmission et du Traitement des Rapports Urgents sur les Accidents Impliquant des Substances Novices, y compris les Hydrocarbures, en Provenance des Navires vers les Etats Côtiers » (MSC-MEPC/Circ.14 - Annexe 2) et qui est disponible sur le [site Internet de l'OMI](#).

		2500; Port.: Téléfax: +30 210 417 3501
<b>Israel</b>	MRCC Haifa Shipping and Ports Administration, Ministry of Transport and Road Safety	15 A Pal-Yam Str., P.O. Box 806, Haifa 31007 Tél.:+972 4 863 21 45 / 8632072 / 8632073 / 8632074 / 8632075 Iridium: 0088162347554 Inmarsat: 00870772577926 Port.: Téléfax:+972 4 863 21 17 Fax to mail: +972 3 6849867
<b>Italy</b>	Mr. Leonardo QUINTAVALLE Head of Operative Centre for Sea Emergencies of the Ministry for the Environment and Territory and Sea Directorate General Direction for Nature's Protection and Sea, Division VII – Marine Protection from Pollutions	Via Cristoforo Colombo, 44, 00147 Rome Tél.:+39 06 57 55 34 67/6/5 Port.:+39 329 381 0317 Téléfax:+39 06 57 22 34 72
<b>Lebanon</b>	Eng. Abdel Hafeez KAISSI Director General of Land and Maritime Transport, Ministry of Public Works and Transport, Directorate General of Land and Maritime Transport	Starco Building, 3rd Floor, Beirut Tél.:+961 1 371 644/645 Port.:+961 3 312 385 Téléfax:+961 1 371 647
<b>Libya</b>	Mr Abuagilla ALI ALSAWEI Naval Operation Officer Libya Coast Guard	Libya - Zawea Tripoli Tél.:+218 92 672 68 42 Port.: Téléfax:
<b>Malta</b>	Armed Forces of Malta Duty Officer, Operation Centre, AFM	Luqa Barracks, Luqa Tél.:+3562249 4202 Port.: Téléfax:+356 21 809 860
<b>Monaco</b>	Commandant Principal de Police - M Patrick REYNIER Chef de la Division de la Police Maritime et Aéroportuaire, Département de l'Intérieur Direction de la Sûreté Publique	14 quai Antoine 1 er, MC 98 000 Monaco Tél.:+377 93 15 30 16 Port.: Téléfax:+377 93 30 22 45; 93 50 65 47
<b>Montenegro</b>	Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC- BAR) Search and Rescue Sector, Maritime Safety Department	Dobra Voda bb, 85000 Bar Tél.:+382 30 313 088 Port.:+382 67 642 179 Téléfax:+382 30 313 600
<b>Morocco</b>	Service de la Prévention de la Pollution Direction de la Marine Marchande	Boulevard Félix Houphouet Boigny, 20000 Casablanca Tél.:+212 5 29 02 86 08 Port.: Téléfax:+212 5 22 27 33 40

<b>Slovenia</b>	Emergency Notification Centre of the Republic of Slovenia Administration for Civil Protection and Disaster Relief	Vojkova cesta 61, 1000 Ljubljana Tél.:+386 1 471 32 22 Port.: Téléfax:+386 1 431 81 17
<b>Spain</b>	Ms. Lourdes OÑA Directora del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS Madrid) Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)	Fruela, 3 28011 Madrid, Spain Tél.:+34 91 755 9133 Port.: Téléfax: +34 91 526 1440; 755 91 09
<b>Syria</b>	Admiral Maitham Ibrahim AL YOUSEF General Director of Ports General Directorate of Ports, Ministry of Transport	P.O. Box 505 ,Al Gazair Street Lattakia Tél.:+963 41 47 90 41 Port.:+963 944 362 702 Téléfax:+963 41 47 53 05
<b>Tunisia</b>	Service National de Surveillance Côtière (SNCS)	La Base Navale de la Goulette, Tunis Tél.:+216 (71) 736 330 Port.: Téléfax:+216 (71) 736 804
<b>Turkey</b>	Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications General Directorate for Regulating of Sea and Inland Waters Main Search and Rescue Co-ordination Centre	Gaza Mustafa Kemal Bulvar No 128 06570 Maltepe - Ankara Tél.:+90 312 2232 47 83; 232 38 49; 231 91 05 Port.: Téléfax:+90 312 232 08 23
<b>European Union</b>	Emergency Response Co-ordination Centre (ERCC)/ European Commission/  European Maritime Safety Agency (EMSA) Maritime Support Services	86, Rue de la Loi 1049 Brussels, BELGIUM/ ERCC: Phone:+32 2 292 1112 Fax:+32 2 298 6651  EMSA: Praça Europa, 4 Cais do Sodré 1249-206 LISBOA PORTUGAL Phone: + 351 211 209 415 Mobile:+ 351 911 089 200 Fax: + 351 211 209 480

**ANNEXE I.3**

**REPertoire des entreprises offrant des services en Méditerranée en cas  
d'urgence<sup>11</sup>**

**ALBANIA**

Adresse  
Téléphone (24 heures)  
Mobile  
Télécopie Autres commentaires

**CROATIA**

**CIAN“ D.O.O. SPLIT**

Adresse 21000 SPLIT, Varazdinska 51  
Téléphone (24 heures) +385 21/540 190  
Mobile:  
Télécopie +385 21/540 199  
Autres commentaires: Director (Mr Petar Bojic) / 18 peoples trained and available 24 h for participating in response operations

**„CIKLON“ D.O.O. ZADAR**

Adresse 23000 ZADAR, Put Murvice 14  
Téléphone (24 heures) 385 23 / 344 000  
Mobile  
Télécopie +385 23 / 344 001  
Autres commentaires: Director (Ms Jasminka Plenkovic) / 9 peoples trained and available 24 h for participating in response operations

**„DEZINSEKCIJA“ D.O.O. RIJEKA**

Adresse 51000 RIJEKA, Brajšina 13  
Téléphone (24 heures) +385 (51 ) 506 920  
Mobile  
Télécopie +385 (51) 512 769  
Autres commentaires: Director: Mr Ranko Dujmovic / 10 peoples trained and available 24 h for participating in response operations

**«EKOOPERATIVA» D.O.O.**

Adresse 51211 MATULJI, Dalmatinskih brigada 17  
Téléphone (24 heures) +385 (51) 277-542  
Mobile  
Télécopie +385 (51) 274-534  
Autres commentaires: Providing services of waste management and other services / 11 peoples trained and available 24 h for participating in response operations

**„EKO-KEM“ D.O.O. RIJEKA**

Adresse 51000 RIJEKA, Luzine 7d  
Téléphone (24 heures) +385 (51) 226 714  
Mobile  
Télécopie +385 (51) 226 714  
Autres commentaires: Director: Mr Anton Sciran / 4 people trained and available 24 h for participating in response operations

**„JADRANSKI NAFTAVOD“ D.D. ZAGREB**

Adresse Terminal Omišalj --- Kancinar 1, 51513 Omišalj  
Téléphone (24 heures) 385 (51) 206-200  
Mobile Person in charge: Bruno Jankovic, terminal manager, Mobile: +385 98 479 454; tel: +385

---

<sup>11</sup> Extrait des Profils Pays du REMPEC mis à jour par les correspondants OPRC.



(51) 206 232, fax: +385 (51) 842 273 1 / Contact person: Mr Vladimir Budimir, Mobile:  
+385 98 474 768, tel: +385 (51) 206 258  
Télécopie

Autres commentaires: 7 people trained and available 24 h for participating in response operations

**INA – INDUSTRIJA NAFTE“ D.D. ZAGREB**

Adresse Oil refinery Rijeka R ----- M. Bara#a 26, 51000 Rijeka  
Téléphone (24 heures) +385 (51) 201-011  
Mobile  
Télécopie 385 (51) 201-000  
Autres commentaires: Director: Mr Ivan Kreši#263;

**IND EKO“ d.o.o.**

Adresse 51000 RIJEKA, Korzo 40  
Téléphone (24 heures) +385 (51) 336-152, 336-093, 211-758  
Mobile  
Télécopie +385 (51) 336-022  
Autres commentaires: Director: Mr Ilija Smitran (+385 98 260-851) / 30 people trained and available 24 h for participating in response operations

**„RIJEKATANK» EKOLOGIJA I ZAŠTITA OKOLIŠA D.O.O. RIJEKA**

Adresse 51000 RIJEKA, Kružna 10  
Téléphone (24 heures) +385 (51) 212-838  
Mobile +385 91 125-7102 (Mr Zeljko Grujicic )  
Télécopie 385 (51) 211-864  
Autres commentaires: Director: Mr Milorad Smitran/ 30 people trained and available 24 h for participating in response operations

**JADRANSKI POMORSKI SERVIS“ D.D. RIJEKA**

Adresse 51000 RIJEKA, Verdijeve 19  
Téléphone (24 heures) +385 (51) 335 000, +385 (51) 331 113  
Mobile  
Télécopie +385 (51) 313 161  
Autres commentaires: Contact person: Mr Tomislav / 25 people trained and available 24 h for participating in response operations  
Directory of companies offering services in the Mediterranean in case of emergency Page 4 / 9

**CYPRUS**

**EDT Towage and Salvage Co. Ltd.**

Adresse 124 Ayias Paraskevis Street, Yermasoyla, PO Box 4548, 3725 Limassol, Cyprus  
Téléphone (24 heures) +357 55 326 108  
Mobile  
Télécopie +357 55 324 440  
Autres commentaires: OPERATIONAL ARRANGEMENTS ORDER FOR SERVICES SHOULD BE MADE  
TO : Same  
as above PREFERRED WAY OF COMMUNICATION : fax, telex, phone WORKING  
LANGUAGES : Greek, French, English 24-HOUR SERVICE : Yes INTERVENTION (IN THE  
MEDITERRANEAN) IN LESS THAN : 24 hrs AREAS: East Mediterranean seas

**EGYPT**

**MARIDIVE & OIL SERVICES s.a.e. ADRESSE :**

Adresse Cairo office: 32, Gol Gamal St., Dokki, 12411, Cairo - Egypt Alexandria office: 10, Ahmed  
Yehia St., Gleem, 21411, Alexandria - Egypt  
Téléphone (24 heures) +20 2 3022993 (Cairo) / 3 5802899 (Alexandria)  
Mobile  
Télécopie +20 2 3463380 (Cairo) / 3 5874668 (Alexandria)  
Autres commentaires: OPERATIONAL ARRANGEMENTS ORDER FOR SERVICES SHOULD BE MADE  
TO : see above PREFERRED WAY OF COMMUNICATION : fax / Téléphone WORKING  
LANGUAGES : Arabic, English 24-HOUR SERVICE : Yes INTERVENTION (IN THE MEDITERRANEAN)  
IN LESS THAN: 24 hrs AREAS: Eastern part of Mediterranean Sea

## **FRANCE**

### **FOST**

Adresse Quartier de la Tête Noire; RD 113; 13340 ROGNAC - France

Téléphone (24 heures) +33 (0)4 42 87 59 37 / +33 (0)1 47 44 82 29

Mobile

Télécopie +33 (0)4 42 87 59 38 / +33 (0)1 47 44 62 05

Autres commentaires: DISPOSITIONS OPERATIONNELLES MOYEN DE COMMUNICATION

SOUHAITÉ :

Téléphone LANGUES DE TRAVAIL : Français, Anglais SERVICE 24 HEURES SUR 24: oui

INTERVENTION (EN MÉDITERRANÉE) EN MOINS DE : 24 hrs ZONES DU BASSIN

MÉDITERRANÉEN : Partout

### **LES ABEILLES**

Adresse Chaussée Lamandé, BP 1351, 76065 Le Havre cedex - France

Téléphone (24 heures) +33 2 35 19 77 85

Mobile

Télécopie +33 2 35 41 78 98

Autres commentaires: DISPOSITIONS OPERATIONNELLES LA DEMANDE DE SERVICES DEVRA

ÊTRE FAITE À :

Service des sauvetages ( voir coordonnées ci-dessus) MOYEN DE COMMUNICATION

SOUHAITÉ : Téléphone / Fax LANGUES DE TRAVAIL : Français, Anglais SERVICE 24

HEURES SUR 24: Oui INTERVENTION (EN MÉDITERRANÉE) EN MOINS DE : 12 hrs

Directory of companies offering services in the Mediterranean in case of emergency Page 5 / 9

ZONES DU BASSIN MÉDITERRANÉEN OÙ VOTRE SOCIÉTÉ PEUT OFFRIR SES

SERVICES : CONDITIONS SOUS LESQUELLES LES SERVICES PEUVENT ÊTRE FOURNIS :

LLOYD's Open Form TOWHIRE (BIMCO) TOWCON

### **GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE-FOS**

Adresse 23, Place de la Joliette BP 1965 13226 Marseille cedex 02 - France

Téléphone (24 heures) +33 4 91 39 40 00 / 4 91 39 44 44

Mobile

Télécopie +33 4 91 39 40 44 / 4 91 39 40 38

Autres commentaires: DISPOSITIONS OPERATIONNELLES LA DEMANDE DE SERVICES DEVRA

ÊTRE FAITE À :

M. Joel Zattara - Chef du Service Sécurité Environnement Manutention Auxiliaires du

Navire MOYEN DE COMMUNICATION SOUHAITÉ : Telex / Fax LANGUES DE TRAVAIL :

Français SERVICE 24 HEURES SUR 24: Oui INTERVENTION (EN MÉDITERRANÉE) EN

MOINS DE : 24 hrs ZONES DU BASSIN MÉDITERRANÉEN OÙ VOTRE SOCIÉTÉ PEUT

OFFRIR SES SERVICES : France, Espagne, Italie, Grèce, Pays di Maghreb. CONDITIONS

SOUS LESQUELLES LES SERVICES PEUVENT ÊTRE FOURNIS : La requête d'assistance internationale

sera considérée sur demande et une convention fixant toutes les conditions sera signée.

### **SEACOR FISH**

Adresse 23 Rue Notre-Dame des Victoires 75002 Paris France

Téléphone (24 heures) +33 1 53 40 21 00

Mobile

Télécopie 33 1 53 40 21 23

Autres commentaires: DISPOSITIONS OPERATIONNELLES LA DEMANDE DE SERVICES DEVRA

ÊTRE FAITE À :

John Gellert; Jean-Pierre Pruleau LANGUES DE TRAVAIL : Français, Anglais SERVICE 24

HEURES SUR 24: Non INTERVENTION (EN MÉDITERRANÉE) EN MOINS DE : 24 hrs

ZONES DU BASSIN MÉDITERRANÉEN : Zones côtières, entre les frontières espagnoles et italiennes

### **STOLT COMEX SEAWAY**

Adresse 467, Chemin du Littoral BP 69 13321 Marseille cedex 16 France

Téléphone (24 heures) +33 4 91 09 68 09 / 4 91 09 68 15

Mobile

Télécopie +33 4 91 09 68 00

Autres commentaires: DISPOSITIONS OPERATIONNELLES LA DEMANDE DE SERVICES DEVRA ÊTRE FAITE À :  
Direction Générale (Mr. Vincent Chirié, Directeur des opérations) MOYEN DE COMMUNICATION SOUHAITÉ : Fax LANGUES DE TRAVAIL : Français, Anglais SERVICE 24 HEURES SUR 24: Oui

### **SYCOPOL**

Adresse Avenue des Pierrelets 45380 Chaingy France  
Téléphone (24 heures) +33 2 38 43 44 97  
Mobile

Télécopie +33 2 38 43 95 47

Autres commentaires: DISPOSITIONS OPERATIONNELLES MOYEN DE COMMUNICATION SOUHAITÉ : Fax ou, en cas d'urgence, Téléphone (au +33 8 36 61 61 36 suivi du code 166547 et laisser un message) LANGUES DE TRAVAIL : Français, Anglais SERVICE 24 HEURES SUR 24: Oui INTERVENTION (EN MÉDITERRANÉE) EN MOINS DE : 48 hrs ZONES DU BASSIN MÉDITERRANÉEN : Partout en Méditerranée CONDITIONS SOUS LESQUELLES LES SERVICES PEUVENT ÊTRE FOURNIS : Contrat pour service ou équipements à négocier.  
Directory of companies offering services in the Mediterranean in case of emergency Page 6 / 9

### **ISRAEL**

#### **MOPS, MAAGAN. GALYAM, EMCO-YAM**

Adresse  
Téléphone (24 heures)  
Mobile  
Telefax  
Autres commentaires

### **ITALY**

#### **CRISMANI Group**

Adresse Via Roma 30 34 132 Trieste Italy  
Téléphone (24 heures) +39 040 7606138  
Mobile  
Télécopie +39 040 7606017

Autres commentaires: gents in the Mediterranean : AGMAR - Ravenna - Italy GENEMAR - Venezia - Italy INGEMAR - Crotone - Italy OPERATIONAL ARRANGEMENTS ORDER FOR SERVICES SHOULD BE MADE TO : Crismani Group PREFERRED WAY OF COMMUNICATION : tel. / fax / telex WORKING LANGUAGES : Italian English 24-HOUR SERVICE : Yes CONDITIONS ON WHICH SERVICES MAY BE PROVIDED :Usual ship's charters

#### **ECOLMARE s.p.a.**

Adresse Via delle Rose 50 / A 80063 Piano Di Sorrento (Naples) Italy T  
Téléphone (24 heures) +39 81 5321516  
Mobile  
Télécopie : +39 81 5336245

Autres commentaires: Agents in the Mediterranean : &#1048708; ECOLMARE IBERICA Passeig Joan de Borbon, 92 - 08003 Barcelona - Spain - Tel.: 3 310 28 08 / 27 50 - fax.: 3 319 76 72 &#1048708; ECOLMARINE Hellas - 35 - 39 Akti Miaouli - 18535 Piraeus - Greece - Tel.: 1 4292195 - fax.: 1 4292427 - Tlx.: 212616 OPERATIONAL ARRANGEMENTS PREFERRED WAY OF COMMUNICATION : fax WORKING LANGUAGES : Italian, English 24-HOUR SERVICE : Yes AREAS OF THE MEDITERRANEAN BASIN WHERE THE COMPANY CAN OFFER ITS SERVICES : Italy, Spain, Greece CONDITIONS ON WHICH SERVICES MAY BE PROVIDED : Standard international procedures (World Bank, EU) can be accepted.  
Daily rate contract. Each item to be quantified on the basis of the service to offer  
Directory of companies offering services in the Mediterranean in case of emergency Page 7 / 9

#### **EUROPEAN BOATMEN'S ASSOCIATION (EBA)**

Adresse Ponte A. Doria 16126 Genoa Italy  
Téléphone (24 heures) +39 010 265110  
Mobile  
Télécopie +39 010 255657

Autres commentaires: OPERATIONAL ARRANGEMENTS WORKING LANGUAGES : English, Italien 24-HOUR

SERVICE : No The service is provided in the Country where EBA is present, if required by the national/local responsible Authority as cooperating activity (on a cost-reimbursement basis)

### MALTA

#### **Civil Protection Department, Director**

Adresse CPD Ta' Kandia L/o Siggiewi  
Téléphone (24 heures) +356 21 462 610  
Mobile  
Télécopie +356 21 462 607  
Autres commentaires

### MONACO

#### **Monaco Remorquage Maritime - Hélicoptère Monaco**

Adresse  
Téléphone (24 heures)  
Mobile  
Télécopie  
Autres commentaires

### MONTENEGRO

#### **Specialized private company "HEMOSAN"**

Adresse Popovici 46, 85 000 Bar, MONTENEGRO  
Téléphone (24 heures) +382 (0) 30 346 232  
Mobile +382 (0) 67 314 218  
Télécopie +382 (0) 30 346 234  
Autres commentaires

### SPAIN

Directory of companies offering services in the Mediterranean in case of emergency Page 8 / 9

#### **Markleen Terra Phone/Sorbcontrol**

Adresse Polígono Río Gallego, C/ E nº 22 50840 San Mateo de Gállego (Zaragoza) España/Plaza de Vilanova. CALLE DEL SRabassaires, 9 08812 San Pere d Rives Barcelona  
Téléphone (24 heures) +34 91 976683000/+34 90 208809192  
Mobile  
Télécopie +91 976683001/+34 93 8148175  
Autres commentaires

### TURKEY

#### **SEACORE ENVIRONMENTAL SERVICES INC. SESMEKE**

Adresse Mebusan Yokusu No.95 Kat 5 Findikli I34437 Istanbul  
Téléphone (24 heures) +90 212 251 41 10  
Mobile  
Télécopie +90 212 251 41 21  
Autres commentaires

#### **Meke Marine Environmental Protection Services**

Adresse Mebusan Yokusu, Timsah Sok. No:6 Findikli 34437 Istanbul  
Téléphone (24 heures) +90 (212) 292 34 70 (pbx)  
Mobile  
Télécopie +90 (212) 244 04 12  
Autres commentaires

#### **Mavi Deniz Çevre Hizmetleri A.Ş.**

Adresse Bagdat cd. Çiçek sok. No:12 Güzelyali---Istanbul 81710

Téléphone (24 heures) 90 216 392 41 43 / +90 216 392 55 5  
MobileTélécopie +90 216 392 47 00

## ANNEXE I.4

### « PRINCIPES ET LIGNES DIRECTRICES DE COOPERATION ET D'ASSISTANCE MUTUELLE » EN MEDITERRANEE

**I.4.1. LIGNES DIRECTRICES SUR LA COOPERATION DANS LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARINES PAR HYDROCARBURES EN MEDITERRANEE** *adoptées par la Cinquième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, Athènes, le 11 septembre 1987 (UNEP/IG.74/5)*

**I.4.2. PRINCIPES ET LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LA COOPERATION ET L'ASSISTANCE MUTUELLE** *adoptés par la Septième réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, Le Caire, le 11 octobre 1991 (UNEP(OCA)/MED IG.2/4, Annexe IV, Appendices I -VI)*

**I.4.3 LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT L'ECHANGE D'OFFICIERS DE LIAISON ENTRE LES PARTIES CONTRACTANTES DANS LE CAS D'OPERATIONS DE LUTTE IMPLIQUANT PLUSIEURS ETATS** *adoptées par la Neuvième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, Barcelone, 5-8 juin 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.5/16, Annexe XII, Appendice IV)*

**I.4.4 LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES ARRANGEMENTS QUI POURRAIENT ETRE CONCLUS EN VUE D'ASSURER, EN CAS D'ACCIDENT, LA LIAISON ENTRE LES AUTORITES GOUVERNEMENTALES ET LES AUTRES PARTIES INTERESSEES** *adoptées par la Neuvième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone, Barcelone, 5-8 juin 1995(UNEP(OCA)/MED IG.5/16, Annexe XII, Appendice IV)*

#### **I.4.1. LIGNES DIRECTRICES SUR LA COOPERATION DANS LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARINES PAR HYDROCARBURES EN MEDITERRANEE**

*Adoptées par la Cinquième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, Athènes, le 11 septembre 1987 (UNEP/IG.74/5)*

##### **Les Parties contractantes**

- *Rappelant* leur engagement au titre du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la Mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, ci - après dénommé « le Protocole »,
- *Rappelant* la nécessité d'établir des Plans Nationaux d'Urgence pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures,
- *Considérant* qu'à la lumière de l'expérience il y a besoin de Lignes Directrices pour faciliter la mise en œuvre du Protocole et en particulier la coopération mutuelle en Méditerranée,
- *Reconnaissant* que cette coopération ne peut remplacer les actions individuelles de chaque Partie Contractante, essentielles dans les premières heures qui suivent un incident de pollution pour en réduire les effets,
- *Rappelant* le rôle du Centre Régional Méditerranéen de Lutte contre la Pollution par les Hydrocarbures, ci-après dénommé « le Centre »,

**Recommandent** que les Lignes Directrices qui suivent soient appliquées dans la mesure du possible

1. Les Parties doivent signaler au Centre au minimum tous les déversements ou rejets d'hydrocarbures de plus de [50] mètres cubes dès qu'elles en ont connaissance. Partie I (POLWARN) du signalement de pollution standard (POLREP) qui sera utilisé pour ce sujet<sup>12</sup>
2. Les Parties doivent se doter individuellement des moyens leur permettant de combattre une pollution par les hydrocarbures dans leurs eaux territoriales y compris ceux permettant une réponse initiale en cas d'incidents de pollution majeure. La détermination du niveau minimal des moyens de lutte doit tenir compte du Plan National d'Urgence et en particulier des zones les plus vulnérables et à haut risque.
3. Lorsqu'en cas d'incident, les besoins pour la lutte contre la pollution dépassent les capacités nationales et qu'une Partie requiert l'assistance d'autres Parties, cette assistance peut impliquer des équipements, produits et personnel spécialisés. Cette assistance peut être demandée:
  - soit directement auprès d'une autre Partie contractante soit par l'intermédiaire du Centre;
  - ou, lorsque des accords bi ou multilatéraux existent, directement par les Autorités de la Partie demandant assistance (ci-après dénommée « Partie requérante ») auprès des Autorités d'une ou de plusieurs Parties (ci-après dénommées « Parties Assistantes »). Le Centre doit être tenu systématiquement informé des demandes d'assistance et des suites données.
4. Dans tous les cas où une assistance est demandée la Partie requérante conserve la direction générale des opérations de lutte. Si des équipes de personnels de lutte sont mises à la disposition

---

<sup>12</sup> « Les participants à la réunion ont débattu du seuil approprié pour le signalement d'une marée noire : 100 m<sup>3</sup> n'étant pas jugé approprié, il a été pris comme référence le seuil de MARPOL qui est fixé à 50 m<sup>3</sup>. Les participants à la réunion ont conclu que les déversements de 50 m<sup>3</sup> devraient être signalés, tandis que les pays pourraient également opter pour le signalement de déversements de quantités plus faibles »  
[UNEP\(DEPI\)/MED WG.417/17](#)

de la Partie requérante, celle-ci doit transmettre ses instructions à leurs chefs qui règlent ensuite les détails d'exécution.

5. La Partie requérante doit:

- exprimer son besoin de façon claire et précise, (quantité, types, etc) en indiquant les emplois prévus pour les équipements, les produits ou le personnel qui seront utilisés;
- nommer une autorité qui assurera la réception des équipements et des produits, l'accueil du personnel et en prendra charge, dès leur arrivée sur son territoire et pendant le transport vers le lieu d'utilisation et le retour;
- établir des arrangements préalables à l'arrivée des équipements, produits et personnel pour permettre leur entrée rapide et faciliter au maximum les formalités douanières. Les équipements devront être placés sous le régime de l'admission temporaire et les produits admis en franchise;
- fournir les moyens nécessaires au fonctionnement et à la maintenance des équipements, à l'hébergement et à la nourriture des personnels;
- s'assurer que, si au titre des équipements fournis par la Partie Assistante figurent des navires et aéronefs, toutes autorisations nécessaires pour les navires et de survol pour les aéronefs sont établies par la Partie requérante. Le dépôt d'un plan de vol ou la notification du vol tiendra lieu d'autorisation pour les aéronefs qui seront autorisés à décoller, atterrir ou amerrir en dehors des aérodromes douaniers.
- restituer, à l'issue des opérations de lutte, les produits non utilisés et les équipements dans le meilleur état de fonctionnement;
- adresser à l'Autorité concernée de la Partie Assistante un rapport sur l'efficacité des moyens mis à sa disposition. Un exemplaire de ce rapport devra être envoyé au Centre.

6. De son côté, la Partie Assistante doit fournir:

- un état détaillé donnant la liste complète des équipements, des produits et du personnel inclus dans la liste de la Partie requérante qu'elle peut mettre à disposition et les instructions d'utilisation pour les équipements et produits;
- des équipements en bon état de fonctionnement et adaptés aux besoins exprimés par la Partie requérante;
- exclusivement des produits approuvés pour utilisation dans son propre territoire;
- du personnel spécialisé compétent et disposant si possible des moyens individuels nécessaires à son action. L'envoi de personnel non spécialisé ne devrait pas en principe être envisagé sauf éventuellement dans un cas de pollution majeure exceptionnelle.

7. En l'absence d'accords de coopération bilatéraux ou multilatéraux, les modalités financières devront faire l'objet d'un accord entre les Parties.

8. Pour permettre à la coopération régionale de fonctionner efficacement et rapidement en cas d'urgence, chaque Partie devra tenir à jour annuellement les informations fournies au Centre conformément à l'Article 6 du Protocole ainsi que toutes autres informations pertinentes comprenant :

- l'organisation nationale et les autorités nationales compétentes en matière de lutte contre la pollution marine;



- les réglementations nationales visant à prévenir les accidents susceptibles de provoquer des pollutions marines;
  - la réglementation nationale relative à l'emploi des produits et des techniques de lutte;
  - les accords bi ou multilatéraux, touchant aux problèmes de pollution marine, éventuellement conclus avec d'autres Parties méditerranéennes;
  - les programmes de recherche, les expérimentations et les exercices majeurs concernant les divers aspects de la lutte antipollution marine;
  - l'acquisition des principaux équipements;
9. Mises à jour indiquées dans le paragraphe 8, à réaliser de préférence par les Correspondants OPRC, à travers les Profils Pays du REMPEC (<http://www.rempec.org/country.asp>) pour toutes les problématiques indiquées à l'exception des mises à jour sur l'équipement à reporter sur le Système d'information géographique intégré méditerranéen pour l'évaluation du risque et la lutte contre la pollution marine (MEDGIS-MAR).

## **I.4.2. PRINCIPES ET LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LA COOPERATION ET L'ASSISTANCE MUTUELLE**

*Adoptés par la Septième réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, Le Caire, le 11 octobre 1991 (UNEP(OCA)/MED IG.2/4, Annexe IV, Appendices I -VI)*

### A. Principes et lignes directrices concernant le rôle et les responsabilités des experts envoyés en mission par le Centre à la demande d'un État en cas d'urgence, et devoirs et obligations des États à leur égard

1. Les Parties contractantes au Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Protocole à la Convention de Barcelone) peuvent, en cas d'accident causant ou susceptible de causer une pollution marine, demander, entre autres, de l'assistance sous forme de conseils d'experts, qu'il s'agisse d'un expert du Centre Régional ou d'experts d'une autre Partie Contractante.
2. Une liste d'experts et de centres d'expertise susceptibles de fournir ce type d'assistance en cas de situation critique a été établie et elle est régulièrement mise à jour par les Correspondants OPRC de chaque Parties contractantes à travers les Profils Pays du REMPEC (<http://www.rempec.org/country.asp>).
3. A la demande d'un Etat en cas d'urgence, le Centre, si les circonstances l'imposent, peut envoyer un expert en vue de fournir aux autorités nationales les conseils et les avis techniques dont elles pourraient avoir besoin pendant la période initiale pour décider des mesures à prendre. Ces conseils et avis techniques peuvent porter:
  - sur l'évaluation de la situation;
  - sur l'adaptation aux circonstances de l'accident de l'organisation nationale de lutte;
  - sur les méthodes et les techniques de lutte;
  - sur les experts, équipements et produits qui pourraient être demandés à d'autres Parties contractantes ou à des organismes privés.
4. Le rôle et les responsabilités de l'expert sont d'aider les autorités nationales dans leur prise de décision. Dans cette perspective, ils ont uniquement un rôle de conseiller. Toutes les décisions opérationnelles ainsi que leurs conséquences relèvent de l'entière responsabilité des autorités compétentes de l'Etat demandeur.
5. Dans toutes ses activités de conseil, l'expert doit s'efforcer de protéger les intérêts de l'Etat requérant, notamment en matière d'environnement et de protection des ressources, et de prendre en considération les implications économiques et financières.
6. L'Etat requérant l'assistance d'un expert devrait s'efforcer de spécifier aussi précisément que possible, eu égard aux circonstances, le ou les champs d'expertise requis. Le formulaire standard pour les requêtes d'experts (*Annexe II.3*) peut être utilisé à cet effet.
7. L'Etat requérant l'assistance d'un expert devrait prendre les mesures nécessaires concernant les procédures pour l'immigration de l'expert ainsi que les formalités douanières pour le matériel (y

compris les documents écrits ou informatisés) que l'expert peut apporter avec lui afin de faciliter l'exécution de sa mission.

8. Les autorités de l'Etat en concertation avec le Centre régional et l'expert requérant devraient prendre les mesures nécessaires afin de loger l'expert [de façon sûre et sécurisée et de mettre à sa disposition un espace de travail suffisant ainsi que toutes les installations de bureau nécessaires. Les adresses précises de l'hébergement et de l'espace de travail doivent être communiquées au Centre Régional et à l'expert avant son arrivée en mission. Elles doivent également permettre à l'expert d'avoir libre accès aux moyens de communication dont il peut avoir besoin (téléphone, télex, télécopie, internet, radio).
9. Les dépenses initiales de la mission de l'expert (billet d'avion, allocation journalière de subsistance, etc.) seront prises en charge par le Centre régional.

#### B. Principes et lignes directrices concernant l'envoi, la réception et la réexpédition d'équipement en cas d'opération d'assistance internationale

1. L'assistance internationale, par un ou plusieurs Etats, en cas d'accident entraînant une pollution marine grave, peut nécessiter le transfert d'équipements et de produits d'un pays dans un autre.
2. L'envoi, la réception et la réexpédition de tels équipements posent un certain nombre de problèmes logistiques, administratifs et juridiques qu'il convient de régler rapidement car le retard dans cette succession d'opérations peut réduire considérablement l'efficacité de l'assistance. Des dispositions générales à cet égard devraient être adoptées avant tout incident et pourraient avantageusement figurer dans le plan national d'urgence. Ainsi seuls les détails d'application resteront à régler au moment de l'exécution.
3. Après avoir procédé à une évaluation détaillée de la situation, l'Etat requérant l'assistance devrait spécifier de façon aussi précise que possible le type et la quantité des équipements et produits nécessaires. Le formulaire standard pour les requêtes d'experts (Annexe II.4) peut être utilisé à cet effet.
4. L'Etat apportant son assistance devrait joindre à sa réponse une liste détaillée des équipements et produits disponibles comprenant les spécifications techniques indispensables (dimensions, poids, capacité), les spécifications exactes de puissance (type de combustible, consommation, etc) et les modalités de transport envisagées. Il devrait aussi indiquer l'équipement nécessaire à la manipulation de ces équipements dans le port ou aéroport d'arrivée, le nombre de personnes requises pour les opérations de déchargement et les moyens de transport nécessaires du matériel de lutte jusqu'au site de l'accident.
5. Afin de mettre en service ces équipements le plus rapidement possible, l'Etat requérant prendra les mesures nécessaires afin que les formalités douanières pour le matériel arrivant, et le cas échéant les autorisations d'emploi (permis de naviguer, par exemple), soient réglées immédiatement, de même que les formalités d'immigration concernant le personnel nécessaire à l'utilisation de ce matériel. Les mêmes dispositions devraient être mises en œuvre lorsque le personnel ou le matériel sont fournis par les assureurs du navire. L'opérateur de l'unité offshore, ou les opérateurs des ports maritimes et des installations de manutention d'hydrocarbures et de produits chimiques. Le formulaire standard pour les demandes d'équipements et produits (Annexe II.4) peut être utilisé à cet effet.
6. L'Etat requérant se charge de réexpédier les équipements dès la fin des opérations si demande-lui en est faite par leurs fournisseurs.

C. Principes et lignes directrices concernant les arrangements et procédures opérationnelles qui pourraient être appliqués en cas d'opération conjointe

1. Structure de commandement en cas d'opération conjointe

La structure de commandement en cas d'opérations conjointes devrait comporter deux niveaux principaux de commandement et de coordination, à savoir le Contrôle Opérationnel à terre et le Commandement Tactique sur le théâtre des opérations.

Le Contrôle Opérationnel devrait être exercé par le pays demandant l'assistance (pays coordonnateur), qui est normalement le pays sur le territoire duquel se déroule l'opération.

Quand cela est pratique, et à condition qu'il y ait accord entre les parties concernées, il peut y avoir des changements dans le Contrôle Opérationnel et le Commandement Tactique, si la principale partie des opérations de lutte se déplace d'une zone dans une autre.

Des officiers de liaison de tous les pays participants devraient être intégrés à l'état-major du Contrôle Opérationnel afin d'assurer une bonne connaissance des diverses ressources nationales mises à disposition.

Un Commandant sur zone/Coordonnateur Suprême (SOSC) sous l'autorité duquel le Commandement Tactique général est placé, est désigné dans le pays coordonnateur.

Les équipes d'intervention fournies par les pays assistants devraient opérer sous le commandement d'un Commandant National sur zone/Coordonnateur National (NOSC).

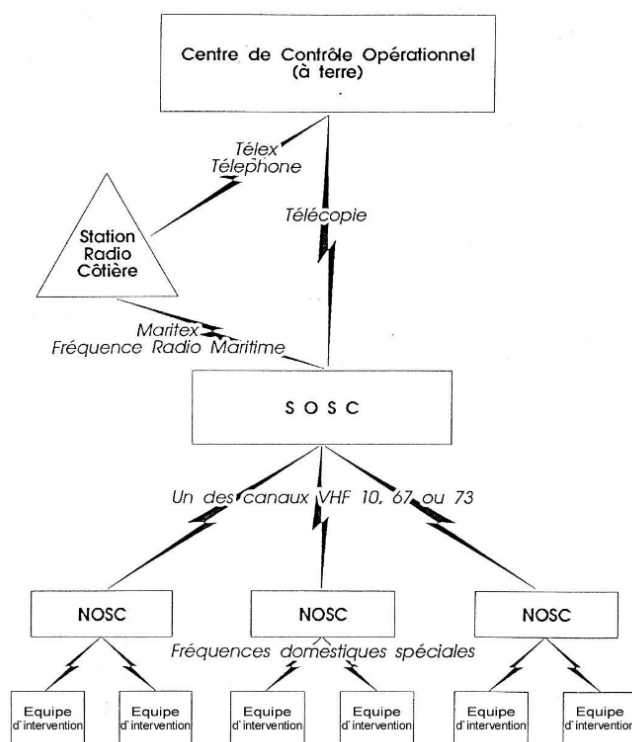
Les NOSC opèrent sous le commandement du SOSC.

2. Arrangements concernant les radio-communications en cas d'opération conjointe

Afin d'éviter les perturbations et les encombrements au cours d'une opération conjointe, il est impératif d'utiliser des fréquences radio différentes, d'une part pour les communications entre le Contrôle Opérationnel à terre et le Commandant sur zone/Coordonnateur Suprême (SOSC), d'autre part pour les communications entre le SOSC et les Commandants sur zone/Coordonnateur Nationaux (NOSC) ainsi que pour les communications entre les différents NOSC et leurs équipes d'interventions respectives. En accord avec le schéma provisoire des communications au cours d'une opération conjointe qui est présenté ci-dessous, les dispositions suivantes devraient être suivies:

- en ce qui concerne les communications entre le Contrôle Opérationnel à terre et le SOSC (qui sont de la responsabilité du pays coordonnateur) la possibilité d'utiliser des moyens de communication devrait être sérieusement considérée;
- les communications entre le SOSC et les NOSC devraient utiliser une, ou plusieurs si besoin est, des fréquences VHF internationales suivantes: canal (10), canal (67), canal(73);
- les bateaux à partir desquels opère le SOSC devraient avoir au moins deux stations VHF à bord, avec une fonction d'écoute permanente du canal (16);
- les communications entre un NOSC et les équipes d'intervention devraient utiliser des fréquences domestiques (internes) spéciales;
- la langue de travail entre les Commandants sur zone des différents pays devrait être la plus appropriée;
- les considérations de diffusion des problèmes de radio communication, dans le cadre d'une opération conjointe de lutte en mer contre une pollution par les hydrocarbures devraient être présentées aux autorités chargées des télécommunications dans chaque pays, pour information et pour considérations internes.

SCHEMA PROVISOIRE DE COMMUNICATION AU COURS D'UNE OPERATION CONJOINTE



D. Liste récapitulative des procédures à suivre et des personnes à contacter en cas de situation d'urgence

Cette liste récapitulative présente la succession d'actions qui doivent être entreprises par les autorités nationales compétentes responsables, selon le plan national d'urgence, des problèmes en rapport avec la lutte contre les incidents de pollution marine. Cette succession d'actions doit être conduite suite à la réception d'une information faisant état d'une pollution ou d'une menace de pollution, afin de mettre en œuvre les mesures prévues par le Protocole à la Convention de Barcelone relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique.

Bien que cette liste récapitulative, qui n'est en aucune façon exhaustive, ait été préparée principalement pour des incidents mettant en cause des navires, elle peut être utilisée, quand cela est approprié, dans le cas d'incidents impliquant des unités au large ou toute autre installation de manutention d'hydrocarbures.

1. Evaluation initiale

L'évaluation initiale requiert la collecte des informations décrites ci-dessous dans le paragraphe "A", informations qui s'obtiennent auprès des contacts indiqués dans le paragraphe "B".

a. Informations requises

- lieu, heure, nature, ampleur et cause de l'incident;
- identification du navire;-identification du propriétaire/exploitant et de ses représentants et assureurs;
- état du navire;-identification de la cargaison et de son état;
- intentions du capitaine;-intentions des sauveteurs (s'il y en a);
- intentions du propriétaire ou de ses représentants.

b. Contacts

- capitaine du navire;-sauveteurs/compagnie de sauvetage (s'il y en a);
- propriétaire du navire ou ses représentants;
- dernier(s) port(s) où le navire s'est arrêté;
- prochain(s) port(s) où le navire devait s'arrêter.

2. Notification

Une fois que la Partie a achevé l'évaluation initiale, et quand la gravité de l'incident le justifie, elle doit:

- a. informer dans le pays les organismes concernés, selon le plan national d'urgence;
- b. informer toutes les Parties dont les intérêts sont affectés ou susceptibles d'être affectés par la pollution, ainsi que le REMPEC, et leur fournir:
  - i. des détails sur ses évaluations et sur toutes les actions qu'elle a entreprises ou qu'elle entend entreprendre afin de lutter contre l'incident, et
  - ii. toutes informations supplémentaires appropriées,

jusqu'à ce que les actions entreprises pour lutter contre l'incident aient été achevées ou jusqu'à ce qu'une action commune ait été décidé par les Parties.

Pour transmettre de telles informations, il faut utiliser le système d'établissement de rapports de pollution (POLREP) et la liste des autorités nationales compétentes, ainsi que cela apparaît dans l'*Annexe I.2* de ce Guide et des Profils Pays du REMPEC - <http://www.rempec.org/country.asp>.

- c) prendre contact avec les assureurs du navire et, si l'incident met en jeu des hydrocarbures, avec:
  - l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF);
  - le Fonds FIPOL quand la Partie pouvant être affectée par la pollution est partie à la Convention portant création du Fonds.

d) Contacter l'unité offshore ou les installations de manutention d'hydrocarbures conformément aux lois nationales et aux assurances des opérateurs ou de leurs garanties financières.

3. Mesures de lutte

- a) Mise en œuvre des dispositions nationales de lutte contre la pollution comme indiqué dans le plan national d'urgence ou ailleurs.
- b) Evaluation continue de la situation en utilisant:
  - l'expertise disponible dans le pays;
  - l'expertise disponible au REMPEC ou par son intermédiaire<sup>13</sup>;
  - l'expertise disponible auprès d'autres sources<sup>14</sup>.
- c) Prise de décision concernant les mesures et les actions appropriées pour atténuer les conséquences de l'incident de pollution, telles que intervention sur le navire lui-même ou

<sup>13</sup> Les experts aident les autorités nationales à prendre des décisions, mais ne doivent en aucun cas prendre les décisions eux-mêmes à la place des autorités nationales responsables. (Cf. Recommandation 6 adoptée par la Septième Réunion Ordinaire des Parties contractantes, Le Caire, 8-11 octobre 1991, UNEP(OCA)/MED.IG.2/4 Annexe IV).

<sup>14</sup> Les experts aident les autorités nationales à prendre des décisions, mais ne doivent en aucun cas prendre les décisions eux-mêmes à la place des autorités nationales responsables. (Cf. Recommandation 6 adoptée par la Septième Réunion Ordinaire des Parties contractantes, Le Caire, 8-11 octobre 1991, UNEP(OCA)/MED.IG.2/4 Annexe IV).

unité offshore/installation d'hydrocarbures, lutte en mer contre la pollution, protection des zones sensibles, remise en état.

- d) Mobilisation du personnel, des équipements et des produits nécessaires soit dans le pays, soit en demandant une assistance extérieure, en utilisant les formulaires proposés dans le Guide (*Annex II.3, Annex II.4*) :
- directement auprès des autres Parties contractantes;
  - auprès d'autres Parties contractantes par l'intermédiaire du REMPEC;
  - auprès d'autres sources, y compris les compagnies pétrolières et navales possédant des stocks d'équipements.

#### 4. Aspects financiers

- a) Les dépenses encourues pendant toute l'opération par les Parties participant à la lutte doivent être enregistrées en détail par la ou les Parties directement responsables de la lutte et par les Parties assistantes, s'il y en a.
- b) Ces Parties doivent désigner un organisme chargé de recueillir toute la documentation financière pertinente, de préférence comme indiqué dans le plan d'urgence, et de demander à tous ceux qui prennent part à la lutte d'établir la documentation nécessaire.
- c) Préparer les demandes d'indemnisation en accord avec les recommandations des schémas d'indemnisation qui s'appliquent.
- d) Présenter la documentation nécessaire aux assureurs, aux FIPOL ou aux autres organisations responsables de l'indemnisation.
- e) La Partie requérant une assistance et la Partie assistante devraient coopérer pour mener à bien toute action en demande d'indemnisation. A moins que la ou les Parties assistées ne soient pas d'accord, les Parties assistantes peuvent présenter leurs demandes d'indemnisation directement aux organisations d'indemnisation.

Note: A toutes les étapes, une expertise peut être demandée auprès des autres Parties contractantes ou auprès du REMPEC. Pour les sujets concernant les réclamations, peut être considérés les *Annexes III* et selon la demande la prise de contact ou la consultation des FIPOL.

E. Liste récapitulative des principales dispositions institutionnelles visant à faciliter l'assistance mutuelle en cas d'accident majeur de pollution marine qui devraient être incorporées dans les plans nationaux d'urgence

Une intervention rapide et la facilitation de l'assistance mutuelle en cas d'accident majeur de pollution marine doivent être planifiées et organisées. A cette fin, dans le plan national d'urgence, des dispositions institutionnelles spéciales doivent avoir été adoptées et des arrangements administratifs et financiers doivent avoir été établis, tels que:

1. la désignation de l'autorité nationale compétente qui, une fois que la situation a été évaluée, détermine l'ampleur de l'assistance requise; structure de commandement ;
2. la désignation de l'autorité nationale habilitée à agir au nom de l'Etat pour demander de l'assistance ou pour décider de fournir une assistance demandée, ainsi qu'à traiter des questions juridiques et financières liées à l'assistance mutuelle, et des arrangements qui permettent que l'autorité évoquée ci-dessus puisse être contactée rapidement en cas de demande urgente d'assistance; (structure de gestion pour assistance internationale, préférentiellement l'assistance mutuelle du correspondant indiquée en **Annex I.2**) ;
3. des modalités financières applicables à l'assistance mutuelle, basées sur l'Article 14 sur le « Remboursement des frais d'assistance » du Protocole de « Prévention et de situation critique » «et sur les recommandations adoptées par la Septième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, Le Caire, 8-11 octobre 1991. (UNEP(OCA)/MED.IG.2/4 Annexe IV);
4. les rôles et les obligations de la Partie requérant l'assistance concernant:
  - a. la réception des équipements;
  - b. les coûts d'hébergement et de restauration, des dépenses médicales possibles et du rapatriement du personnel assistant;
  - c. les arrangements, en particulier ceux ayant trait aux questions douanières et d'immigration, visant à faciliter le déplacement du personnel, des navires, des avions et des équipements, se basant sur **Annexe I.4.1** du Guide.



### **I.4.3 LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT L'ECHANGE D'OFFICIERS DE LIAISON ENTRE LES PARTIES CONTRACTANTES DANS LE CAS D'OPERATIONS DE LUTTE IMPLIQUANT PLUSIEURS ETATS,**

*Adoptées par la Neuvième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, Barcelone, 5-8 juin 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.5/16, Annexe XII, Appendice IV)*

1. Pour assurer un échange rapide d'informations et un commandement opérationnel efficace dans le cadre d'opérations de lutte contre la pollution, les Parties Contractantes au Protocole d'Urgence de la Convention de Barcelone s'efforceront d'établir et de maintenir une liaison permanente entre les autorités nationales compétentes de la Partie dont les eaux territoriales, le littoral et les intérêts connexes sont directement affectés par la pollution et qui assurent le commandement opérationnel global des opérations de lutte et les autorités nationales compétentes des Parties qui apportent leur aide ou des Parties qui participent aux opérations de lutte. Deux cas principaux se présentent:
  - soit une pollution commence dans les eaux d'une Partie Contractante et va atteindre les eaux d'une ou plusieurs Parties contractantes;
  - soit l'importance de l'assistance apportée par une Partie Contractante à une autre justifie la présence d'un officier de liaison de la Partie assistante auprès de l'Etat-major de lutte de la Partie assistée.
2. Pour établir et maintenir de telles liaisons, les Parties pourront décider d'échanger des officiers de liaison dès lors que les autorités nationales compétentes chargées de la lutte contre la pollution considèrent que les circonstances de l'incident et/ou l'importance des moyens de lutte engagés l'exigent.
3. Le rôle des officiers de liaison sera limité aux aspects suivants:
  - a. dans le premier cas visé au paragraphe 1, à faciliter l'information mutuelle des Parties contractantes menacées en vue de permettre à une Partie Contractante susceptible d'être atteinte dans un second temps de se préparer à la lutte et le cas échéant d'intervenir sans attendre que la pollution ait atteint ses eaux;
  - b. dans le deuxième cas visé au paragraphe 1, à transmettre les ordres de l'autorité chargée du commandement de l'ensemble des opérations de lutte (Commandant Opérationnel Supérieur sur Zone) aux responsables chargés des moyens de lutte de la Partie assistante.
4. Chaque Partie Contractante s'efforce d'intégrer le ou les officiers de liaison dans son état major de commandement et de leur faciliter l'exécution des tâches qui leur sont confiées, notamment en leur donnant accès aux moyens de communication.
5. Lorsque les Parties nommeront leurs officiers de liaison, elles s'assureront de ce que les personnes choisies ont les connaissances requises, une maîtrise suffisante de la langue de travail de l'autre Partie et sont qualifiées en matière de communication. Elles devront également être capables de travailler dans des conditions difficiles.
6. La Partie qui reçoit un officier de liaison d'une autre Partie prendra les dispositions nécessaires en matière d'immigration et de douane pour faciliter son entrée sur le territoire.

#### **I.4.4 LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES ARRANGEMENTS QUI POURRAIENT ETRE CONCLUS EN VUE D'ASSURER, EN CAS D'ACCIDENT, LA LIAISON ENTRE LES AUTORITES GOUVERNEMENTALES ET LES AUTRES PARTIES INTERESSEES**

*Adoptées par la Neuvième Réunion Ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, Barcelone, 5-8 juin 1995(UNEP(OCA)/MED IG.5/16, Annexe XII, Appendice IV)*

1. Les autorités nationales compétentes d'une Partie Contractante affectée par une pollution marine qui porte atteinte à ses eaux territoriales, à son littoral et à ses ressources, s'efforceront d'établir et de maintenir, tout au long des différentes phases de la lutte, le contact étroit avec les autres parties intéressées par la pollution (appelées par la suite les parties intéressées) ; incluant, en fonction des cas :
  - comme les armateurs, les propriétaires de la cargaison, en particulier, leurs assureurs ainsi que leurs conseillers et leurs experts ; ou
  - les opérateurs d'unité offshore, en particulier, leurs assureurs ainsi que leurs conseillers techniques et leurs experts respectifs; ou
  - les opérateurs d'installation de manutention d'hydrocarbures, en particulier, leurs assureurs ainsi que leurs conseillers techniques et leurs experts respectifs.
  
2. L'objectif essentiel du maintien de contact est d'obtenir et d'échanger les informations techniques nécessaires à la planification et à la mise en œuvre des mesures appropriées de lutte contre la pollution dans le but d'accroître l'efficacité des opérations de lutte, de réduire les effets de la pollution sur le milieu naturel et ses ressources et de réduire le coût total des actions de lutte contre la pollution. Il permettra également d'examiner les possibles conséquences juridiques et financières des actions de lutte prévues ou déjà effectuées. Ces informations comporteront entre autre les éléments suivants:
  - a) en ce qui concerne les parties intéressées: ce sont les informations suivantes :
    - **Coordonnées** de la personne signalant l'incident,
    - **Nom** du navire, de l'unité offshore ou de l'installation de manutention d'hydrocarbures ainsi que le nom du propriétaire,
    - **Date et heure** de l'incident (en heure locale ou en GMT/UTC),
    - **Cause de l'incident** (collision, échouage, explosion, feu, etc.) et nature des dommages,
    - **Description** et quantité de la cargaison et du fuel présent dans les réservoirs, dans le cas d'une pollution provenant d'un navire,
    - **Estimation** de la quantité déversée ou de la probabilité de déversement,
    - **Statut** du navire et toutes les activités de sauvetage planifiées, dans le cas d'une pollution provenant d'un navire,
    - **Nom du propriétaire de la cargaison** en cas de pollution provenant d'un navire,
    - **Mesures d'intervention** prises en cas de pollution provenant d'un navire,
    - **Ressources**, incluant le personnel, les équipements et autres moyens dont les parties disposent pour faire face à l'incident,
    - **Plans d'urgence** préparés par les parties, et disponibilités des fonds par l'intermédiaire de leurs assureurs;

- b) en ce qui concerne les autorités nationales compétentes de la Partie Contractante victime de la pollution: ce sont les informations concernant l'organisation nationale de lutte contre la pollution marine accidentelle, les plans d'urgence nationaux et locaux, les moyens disponibles en hommes et en matériel, les dispositions prises ou prévues par les autorités nationales compétentes pour lutter contre la pollution, les lois et les règlements nationaux régissant le domaine de la pollution marine accidentelle, la responsabilité et l'indemnisation.
3. Pour assurer la liaison permanente avec les autres parties concernées par la pollution, les autorités nationales compétentes de la Partie Contractante victime de la pollution demanderont aux autres parties concernées de désigner les personnes qui seront chargées de maintenir le contact permanent avec les autorités nationales compétentes responsables de la lutte.
4. Les autorités nationales compétentes s'assureront que les personnes désignées par l'Etat comme les homologues des responsables de liaison désignés par les représentants des autres parties concernées aient une bonne connaissance des questions financières, juridiques et techniques relevant de la pollution marine ainsi que des notions très solides des régimes de responsabilité et d'indemnisation.

## ANNEXE I.5

### **UNITE D'ASSISTANCE MEDITERRANEENNE POUR LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE**

*Décision prise par la Huitième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, Antalya, 12-15 octobre 1993 (UNEP(OCA)/MED IG.3/5, Appendice II)*

En vue de la mise en œuvre du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Barcelone 16 février 1976),

#### ***Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone:***

1. **Mettent en place** une Unité d'Assistance Méditerranéenne pour la lutte contre la pollution marine accidentelle dont l'organisation et la mise en action sont assurées par le Centre régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC), dans les limites du budget qui lui est alloué par la Réunion des Parties contractantes;
2. **S'engagent** à faire tous les efforts possibles pour apporter leur concours à l'organisation et au bon fonctionnement de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne.

#### ***I. Principes généraux***

- 1.1 Il est constitué, dans le cadre du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, une Unité d'Assistance Méditerranéenne pour la lutte contre la pollution marine accidentelle.
- 1.2 L'organisation et la mise en action de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne sont la responsabilité du Centre régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) qui assume cette responsabilité conformément au Protocole sur la coopération en cas de situation critique ainsi qu'aux diverses décisions des réunions des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et selon les dispositions du présent document.
- 1.3 L'objectif premier de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne, est de fournir rapidement les services d'experts sélectionnés à une Partie Contractante qui en ferait la demande en cas de situation d'urgence. Les experts, en se rendant sur les lieux mêmes de l'événement, fournissent des conseils et des avis techniques afin d'aider les autorités nationales à décider, dès la phase initiale, des mesures de lutte à prendre et de l'assistance qu'il pourrait être nécessaire de demander. Un des rôles de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne est également d'aider l'Etat demandeur à mettre en oeuvre le dispositif régional de coopération en cas de situation critique et tout particulièrement les dispositions et procédures visant à faciliter la coopération et l'assistance mutuelle adoptées par les réunions des Parties contractantes.

- 1.4 L'Unité d'Assistance Méditerranéenne est une capacité de "services d'experts" rapidement mobilisable, créée par les Parties contractantes au Protocole sur la coopération en cas de situation critique, pour servir les Etats riverains de la Méditerranée et elle est actionnée à leur demande.

## ***II. Champ d'application***

- 2.1 Le champ d'action géographique de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne est le champ d'application géographique du Protocole sur la coopération en cas de situation critique.
- 2.2 Le champ d'action rationae materiae de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne est celui de la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et les autres substances nuisibles. Elle fournit des services d'experts notamment dans les domaines suivants:

### a) lutte contre la pollution par les hydrocarbures:

- Gestion de crise et organisation d'intervention:
  - . analyse, évaluation et prévision du comportement et de l'évolution de la nappe;
  - . planification de la lutte et problèmes de logistique;
  - . stratégie de lutte / option et choix tactique.
- Méthodes et techniques de lutte en mer:
  - . confinement / récupération;
  - . utilisation de dispersants et autres produits de traitement.
- Méthodes et techniques de lutte à la côte et nettoyage à terre.
- Traitement et élimination des déchets.
- Documentation financière et demande d'indemnisation.

### b) lutte contre la pollution par d'autres substances dangereuses.

- Gestion de crise et organisation d'intervention.
- Analyse, évaluation et prévision du comportement et de l'évolution de:
  - . nuages de gaz;
  - . produits qui flottent;
  - . produits qui se dissolvent;
  - . produits qui coulent.
- Récupération en mer de colis.
- Lutte en fonction du comportement des produits chimiques déversés:
  - . protection du personnel;
  - . toxicité pour l'eau et remise en état;
  - . cycle biogéochimique.
- Décontamination.

- Traitement et élimination des déchets.
- Documentation financière et demande d'indemnisation.

### **III. Composition**

- 3.1 L'Unité d'Assistance Méditerranéenne est composée d'experts hautement qualifiés et de centres d'expertise sélectionnés en nombre limité par domaine de service d'expertise. Un expert ou un Centre d'expertise peuvent être sélectionnés dans plusieurs domaines d'expertise.
- 3.2 La sélection des experts et des centres d'expertise est effectuée par le REMPEC sur la base de ses propres listes d'experts ainsi que de toute autre source d'informations et en consultation avec les autorités nationales compétentes, ainsi que les organisations dont l'avis pourrait être utile.
- 3.3 Les experts et les centres d'expertise sont sélectionnés pour une durée de 2 ans renouvelable. Pendant cette période, les experts et les centres d'expertise s'engagent à répondre, conformément aux instructions permanentes, à toute demande faite en cas d'activation de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne. La composition de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne est publiée régulièrement par le REMPEC tous les 2 ans et aussi souvent qu'une mise à jour due à des changements l'impose.

### **IV. Activation**

- 4.1 L'Unité d'Assistance Méditerranéenne est activée par le REMPEC à la demande de l'autorité nationale compétente chargée de la lutte contre les pollutions marines accidentelles ou de celle chargée de traiter des affaires d'assistance mutuelle en cas de situation critique (voir REMPEC/RIS/B/1) de l'Etat victime d'un accident. Les autorités nationales qui demandent au REMPEC l'assistance de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne doivent s'efforcer de spécifier aussi précisément que possible, eu égard aux circonstances, le ou les domaines d'expertise requis afin d'arrêter conjointement la composition de l'équipe qui sera envoyée sur place.
- 4.2 C'est le REMPEC qui, en fonction des circonstances, en accord avec l'Etat demandeur et dans la limite des moyens financiers disponibles, détermine la durée et décide de la fin de la mission du ou des membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne. La mission de l'Unité d'Assistance pourra être prolongée au-delà du temps permis par les moyens financiers du REMPEC, si la situation l'impose et si les modalités financières correspondantes ont fait l'objet d'un accord entre les parties concernées.

### **V. Organisation**

- 5.1 Le REMPEC prend les dispositions pour que des arrangements permanents existent en vue d'établir dans les plus brefs délais des billets d'avion prépayés pour toutes destinations en Méditerranée ainsi qu'en vue de la délivrance de visas lorsqu'un visa est requis.
- 5.2 L'Etat requérant l'assistance de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne prend les mesures nécessaires en vue de faciliter le déroulement de la mission des membres de l'Unité

d'Assistance. Les mesures nécessaires concernent:

- a) les procédures d'immigration et l'accueil, ainsi que les formalités douanières, notamment pour le matériel informatique y compris les documents écrits ou informatisés;
- b) le logement et le transport;
- c) la mise à disposition d'un espace de travail suffisant;
- d) l'accès aux moyens de communication.

- 5.3 Le REMPEC prend en charge les coûts initiaux de la mission d'assistance de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne: billets d'avion; allocations journalières de subsistance; et éventuellement salaires, sur la base d'un arrangement préétabli.

Le REMPEC se réserve le droit, en fonction des régimes juridiques applicables, de réclamer le remboursement des dépenses ainsi engagées.

- 5.4 Conformément à la demande des autorités nationales compétentes de l'Etat requérant et en accord avec elles, le REMPEC fixe les termes de référence de la mission des membres de l'Unité d'Assistance et donne les instructions à cet effet. Dans leur demande les autorités nationales compétentes doivent préciser les nom, fonction et coordonnées de l'autorité que les membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne devront contacter dès leur arrivée ainsi que les noms, fonctions et coordonnées de l'autorité ou des autorités à la disposition de laquelle ou desquelles ils seront placés.
- 5.5 Les membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne maintiennent des contacts avec le REMPEC à qui ils rendent compte journalièrement du déroulement de la mission. Le REMPEC fournit à l'Unité d'Assistance Méditerranéenne tout le soutien dont elle pourrait avoir besoin.
- 5.6 L'Unité d'Assistance Méditerranéenne a vocation à travailler en relation étroite avec et au service des autorités publiques responsables de l'organisation et de la conduite des opérations de lutte. Pour l'accomplissement de leur mission les membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne ont accès aux informations disponibles, procèdent aux investigations nécessaires en coopération et avec le concours des responsables nationaux, et participent aux réunions de travail autant que de besoin.
- 5.7 Les membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne établissent un rapport journalier contenant leur évaluation de la situation, leurs analyses et conclusions et leurs propositions d'actions qu'ils remettent aux autorités auprès desquelles ils sont placés. Les propositions d'actions peuvent porter sur l'organisation de la lutte, les options tactiques, les méthodes et les techniques de lutte, et sur les experts, équipements et produits qui pourraient être demandés à d'autres Parties contractantes ou à des organismes privés. Copie de ce rapport est adressé au REMPEC par télécopie. A la fin de leur mission les membres de l'Unité d'Assistance rédigent un rapport final.
- 5.8 Dans le cas où les autorités nationales compétentes auraient décidé de demander de l'assistance internationale, les membres de l'Unité d'Assistance devraient, en liaison avec le REMPEC, assister ces autorités par leur bonne connaissance du système régional de coopération.

## **VI Rôle et responsabilités des membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne**

- 6.1 Le rôle et les responsabilités des membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne sont limités à aider les autorités nationales dans leurs prises de décisions. Dans cette perspective, ils ont uniquement un rôle de conseiller. Toutes les décisions opérationnelles ainsi que leurs conséquences relèvent de l'entière responsabilité des autorités compétentes de l'Etat demandeur.
- 6.2 Dans leur mission de conseil, les membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne s'efforcent de protéger les intérêts de l'Etat requérant, notamment en matière d'environnement et de protection des ressources, et prennent en considération les implications économiques et financières.
- 6.3 Tout au long de leur mission les membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne ont un devoir général de réserve. Et sauf accord contraire ils ne devraient pas avoir de contact direct avec le public et les médias, domaine qui est de la compétence des autorités nationales.

## **VII Devoirs des experts et des centres d'expertises sélectionnés**

- 7.1 Les experts et les centres d'expertise doivent disposer d'une version complète et à jour du Système Régional d'Information, ils doivent se familiariser avec ce système ainsi qu'avec le dispositif régional de préparation à la lutte et de lutte tout particulièrement les dispositions et procédures visant à faciliter l'assistance mutuelle.
- 7.2 Les experts et les centres d'expertise s'efforcent dans la mesure du possible de faire connaître leur emploi du temps au REMPEC afin de savoir à l'avance les disponibilités et possibles empêchements. Si un empêchement prolongé se produisait ou si l'expert ne pouvait plus répondre à une demande en cas d'activation de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne, le REMPEC devrait en être informé immédiatement. Dans ce cas le REMPEC prendra les dispositions pour procéder au remplacement de l'expert.

---

L'UAM est actuellement composée des institutions suivantes :

- le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux, basé à Brest, France (Cedre) ;
- la *Federazione Nazionale dell'Industria Chimica*, basée à Rome, Italie (Federchimica);
- l'Institut national italien pour la protection de l'environnement et la recherche, basé à Rome, Italie (ISPRA) ;
- le Réseau opérationnel méditerranéen du Système océanographique mondial (MONGOOS) ;
- la *Sea Alarm Foundation*, basée à Bruxelles, Belgique (SAF).

Les **informations générales** (légal, institutionnelles, relationnelles, etc.) pour chacune des institutions composant actuellement l'UAM sont développées dans des Fiches respectives décrivant leurs noms, statuts, missions et responsabilités (QUI) ; leurs champs d'action, ressources (QUOI) ; et leurs procédures, conditions et coordonnées (COMMENT).





## Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

*Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.*

**Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations  
sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre)**



QUI

### **Brève présentation :**

Le Cedre est compétent dans le domaine des pollutions accidentelles des eaux, marines et intérieures, par les hydrocarbures et les produits chimiques. Ses clients et partenaires, autorités publiques et industriels, proviennent de nombreux pays.

Il a été créé en 1979, dans le cadre des mesures prises après le déversement d'hydrocarbures provoqué par le naufrage de l'*Amoco Cadiz*, afin de fournir des conseils et des services d'expertise aux autorités responsables des interventions.

Le Cedre fournit une assistance technique, scientifique et opérationnelle, 24h/24, à distance depuis son PC et si la situation l'exige, peut se rendre directement en cas d'accident au sein des centres de gestion de crises mis en place par les autorités ou sur le terrain, au plus près des intervenants.

Dans le cadre de sa mission de préparation à la lutte, il dispense en diverses langues des formations de tous niveaux et conduit des prestations de rédaction de plan d'urgence, d'études et de recherche sur les produits, matériels et techniques de lutte.

Le Cedre s'appuie sur une équipe d'environ 50 personnes, principalement des scientifiques spécialisés dans différents domaines (eau, chimie, biologie, océanographie, navigation, pétrole, production pétrolière, etc.).

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

Le Cedre a un statut d'association ; il assure notamment une mission de service public au profit des autorités françaises ; en parallèle, il intervient dans un cadre contractuel dans le monde entier, au profit de l'industrie et des autorités étrangères.

Il est agréé par l'État français pour assurer des missions d'intérêt général, d'expertise et d'appui aux autorités en mer, dans les ports maritimes, sur le littoral, et dans les lacs et cours d'eaux, ainsi que pour intervenir aux côtés des services de l'État dans la gestion des pollutions accidentelles survenant dans les eaux françaises.

Le Cedre est piloté par un conseil d'administration dont les membres sont issus de services de l'État français, de collectivités locales, d'établissements publics de recherche et de l'industrie privée.

Les orientations scientifiques et techniques du Cedre sont étudiées au sein d'un comité stratégique, composé de membres du conseil d'administration et d'autres structures impliquées dans l'intervention contre les pollutions accidentelles ou des problématiques connexes.

### **Mission et responsabilités :**

Le Cedre, intervient depuis plusieurs décennies, en tous lieux, au profit des autorités publiques et des industriels, sur les pollutions accidentelles touchant les mers et océans, les ports maritimes, les littoraux, lacs et cours d'eau, concernant les hydrocarbures et toutes autres substances dangereuses, à l'exception des produits radioactifs.

Le Cedre agit :

- en amont des pollutions, par la préparation des structures, organismes, services et équipes, au travers d'actions :
  - de planification d'urgence, comprenant notamment une analyse des risques et des moyens ;
  - de formation au Cedre à Brest ou sur les sites des partenaires et clients, quel que soit le lieu dans le monde, d'opérateurs, chefs d'équipes et responsables de centre de gestion de crises, à raison d'environ 1000 personnes par an ;
  - de recherche : principalement d'évaluation des caractéristiques, comportements et impacts de polluants potentiels (hydrocarbures et SNPD) et d'évaluation, amélioration et adaptation des moyens, matériels, produits et techniques de lutte ;
  - d'entraînement et exercices des équipes d'intervention et de gestion de la lutte ;
  - et d'information, notamment par l'élaboration de guides techniques à usage des opérateurs et décideurs impliqués dans la gestion de crise.
- pendant les pollutions, assure une astreinte 24/24 pour fournir du conseil à distance et/ou mobiliser son équipe d'intervention déployable en tous lieux, en quelques heures, pour des prestations
  - de conseil, expertise et appui technique aux autorités responsables de la gestion de crise et équipes en charge des opérations de lutte ;
  - d'analyses de laboratoire, études et expérimentations pour qualifier les polluants, leur comportement et leur évolution, les risques qu'ils représentent pour les personnes et l'environnement ;
  - d'évaluation en continu des équipements, produits, méthodes et techniques d'intervention applicables ;
  - de gestion opérationnelle des données.
- après les opérations de lutte contre les pollutions, par des actions de suivi environnemental.

Le Cedre agit en conformité avec les normes ISO 9001 : 2008 et 14001 : 2004 pour lesquelles il est certifié.

Le Cedre contribue à l'Unité d'assistance méditerranéenne (UAM) en fournissant des conseils techniques depuis ses bureaux de Brest ou directement sur site. En cas de pollution marine, l'intervention du Cedre est activée par le REMPEC après réception d'une demande

d'assistance d'une Partie contractante au Protocole « Situations critiques » et / ou au Protocole « Prévention et situations critiques » de la Convention de Barcelone

## QUOI

### **Champ d'action :**

En cas d'accident, le Cedre fournit des informations sur le polluant et sur les techniques d'intervention appropriées. En situation d'urgence, le centre peut procéder à des tests de laboratoire et, grâce à ses équipements d'expérimentation, étudier le comportement et les altérations physico-chimiques du polluant, l'efficacité des techniques d'intervention et les incidences sur l'environnement.

Le Cedre fournit des conseils sur les stratégies, techniques et équipements d'intervention les plus appropriés. Il peut détacher ses experts sur site pour assister le commandement opérationnel dans la conduite d'études, participer aux réunions de gestion de l'accident, recommander des mesures à prendre et définir les ressources requises, fournir des conseils pratiques pour la gestion du site à nettoyer et former les équipes d'intervention.

Le Cedre ne remplit pas de fonction de commandement des gestionnaires de l'intervention mais les assiste dans leurs décisions.

### **Ressources (le cas échéant) :**

Le Cedre dispose d'un site confiné de 3 hectares, qui comprend une plage artificielle de 6 000 m<sup>2</sup> et un plan d'eau de 1 800 m<sup>2</sup> et 2,5 m de profondeur, où des polluants peuvent être libérés afin de procéder à des formations et à des essais sans compromettre l'environnement.

Parmi les équipements du centre figurent un canal d'essais baptisé le polludrome ainsi qu'une colonne d'expérimentation de 5 m de haut qui permet d'étudier le comportement d'une substance lors de sa remontée ou de sa sédimentation dans l'eau. Un banc de brûlage et un banc chimie sont également disponibles.

La serre d'expérimentation sur les organismes aquatiques dispose de réservoirs de stockage et de réservoirs d'exposition. Le Cedre a également installé un banc d'écotoxicologie ainsi que des équipements permettant de procéder à des essais de toxicité aiguë selon les exigences de l'OSPAR.

Le laboratoire dispose d'équipements d'analyse avancés (GC/MS, GC/MS/MS, auto-échantillonneurs multifonction, GC/FID, chromatographe HPLC, systèmes de préparation automatique d'échantillons, etc.). Des systèmes de test spécialisés sont disponibles afin d'étudier le comportement des produits pétroliers et évaluer la performance et l'incidence des produits d'intervention (tests de dispersants IFP, WSL et MNS, tests d'absorbants, etc.).

## COMMENT

**Procédure :**

Dans le cadre de l'UAM, le Cedre peut être mobilisé via la procédure d'urgence du REMPEC :

La première personne à contacter par les Parties contractantes est l'agent de permanence du REMPEC, via :

- le numéro d'urgence accessible 24 h. / 24 et 7 j. / 7 ;
- l'adresse électronique d'urgence.

Le Cedre peut également être directement mobilisé par les Parties contractantes, via son numéro d'urgence.

**Conditions :**

Dans le cadre de l'UAM, le REMPEC couvre les frais initiaux de détachement de ses agents et de ceux de l'Unité d'assistance méditerranéenne (billets d'avion, indemnités journalières et le cas échéant, frais définis au préalable).

En cas de mobilisation directe par une Partie contractante, celle-ci doit couvrir tous les frais liés à l'assistance apportée par le Cedre.

**Coordonnées :**

Dans le cadre de l'UAM :

Numéro d'urgence du REMPEC (24 h. / 24 et 7 j. / 7) : + 356.79 505 011.

Adresse électronique d'urgence : [emergency@rempec.org](mailto:emergency@rempec.org)

En-dehors de l'UAM :

Numéro d'urgence du Cedre (24 h. / 24 et 7 j. / 7) : +33.2.98.33.10.10

Adresse électronique d'urgence (toujours téléphoner d'abord !) : [intervention@cedre.fr](mailto:intervention@cedre.fr)



Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle  
pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

*Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.*

**Federazione Nazionale dell'Industria Chimica (Federchimica)**



QUI

**Brève description :**

Federchimica est la fédération italienne du secteur chimique, qui regroupe actuellement 1 400 entreprises, pour un effectif total de 90 000 collaborateurs. La fédération regroupe 17 associations et 42 catégories de produits. Federchimica est membre de la *Confindustria* (confédération générale de l'industrie italienne) et du CEFIC (Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique). Le *Servizio Emergenze Trasporti* (S.E.T.) est un programme qui regroupe des entreprises affiliées à Federchimica ainsi que d'autres entreprises et associations, avec pour objectif d'apporter une assistance aux autorités en cas d'accident de transport impliquant des produits chimiques.

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

Federchimica est la fédération italienne du secteur chimique. Elle fut fondée en 1920 en tant que fédération italienne des associations de l'industrie chimique pour ensuite être rebaptisée Aschimici en 1945 et Federchimica en 1984. Federchimica n'a pas de vocation commerciale. Il s'agit d'un groupement sans but lucratif.

**Mission et responsabilités :**

Federchimica a pour principale mission la coordination et la protection du rôle du secteur chimique italien ainsi que la promotion de son développement. Ses principales responsabilités sont les suivantes :

- Élaboration de lignes directrices en matière économique, industrielle et syndicale ainsi que dans les domaines de l'environnement, de l'innovation et des politiques énergétiques.
- Promotion de ces lignes directrices auprès des autorités, des organisations économiques nationales, d'autres organisations d'entreprises, d'organisations internationales auxquelles la fédération appartient, de syndicats et d'organisations environnementales et de consommateurs.
- Conduite d'études et de projets permettant aux entreprises de faire des choix éclairés.
- Promotion de la qualité au sein des entreprises affiliées, avec une attention particulière à l'organisation d'initiatives dans le domaine de l'innovation.
- Préparation et amélioration des systèmes de prévention des accidents, diffusion des informations relatives à ces derniers, et appui du plan d'action des autorités par le truchement du S.E.T., grâce à des interventions efficaces et rapides.

Les activités du S.E.T. sont régies par le protocole d'accord signé le 9 janvier 1998 avec le département de la protection civile (conseil des ministres) ainsi qu'avec les départements des services anti-incendie de la direction générale de la protection civile (ministère de l'intérieur).

Un nouveau mémorandum d'entente relatif à la participation de Federchimica à l'Unité d'assistance méditerranéenne a été signé entre Federchimica et le REMPEC.

QUOI

**Champ d'action :**

Par l'intermédiaire du S.E.T., Federchimica appuie les activités du REMPEC en cas d'intervention d'urgence liée à une pollution accidentelle par des produits chimiques en Méditerranée, en fournissant :

- (a) les services d'expertise et les conseils requis lorsqu'une assistance technique à distance est demandée ; et / ou
- (b) des experts issus des entreprises affiliées à Federchimica, pour des missions s'inscrivant dans le cadre de l'Unité d'assistance méditerranéenne (UAM).

Federchimica veille également à ce que les experts-conseils qu'elle détache dans le cadre des missions de l'UAM puissent s'appuyer sur tous les moyens requis, en mettant à disposition toutes les ressources disponibles au siège de Federchimica.

COMMENT

**Procédure :**

Les demandes d'assistance des Parties contractantes sont évaluées par le siège du REMPEC afin de déterminer s'il convient d'activer l'UAM et d'alerter Federchimica, par l'intermédiaire du S.E.T.

Le S.E.T. confirme la réception du message d'alerte et, après consultation de l'entreprise membre de Federchimica, indique si les services demandés peuvent être fournis et quand.

Pour les détachements sur site, le S.E.T. s'efforce d'établir immédiatement un contact téléphonique avec le REMPEC (via le numéro d'urgence) afin d'expliquer les dispositions à prendre.

Pour l'assistance à distance, la procédure de communication est identique à celle de l'ICE (procédure standard).

**Conditions :**

Sans objet

**Coordonnées :**

<b>Adresse</b> Federchimica 20149 Milano Via Giovanni da Procida 11 Italie	<b>Téléphone</b> +39 (0)2-345651
<b>Site Internet</b> <a href="http://www.federchimica.it">www.federchimica.it</a>	<b>Fax</b> +39 (0)2 34565.310
	<b>Adresse électronique</b> <a href="mailto:federchimica@federchimica.it">federchimica@federchimica.it</a>
<b>En cas d'urgence uniquement (24 h. / 24) - Exclusivement réservé aux autorités</b>	
<b>Servizio Emergenze Trasporti</b> <b>Adresse électronique d'urgence</b> <a href="mailto:set@set-emergenze.it">set@set-emergenze.it</a>	<b>Servizio Emergenze Trasporti</b> <b>Numéro d'urgence</b> (national) 800 180 990 (international) +39 (0)362 51 28 68

Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle  
pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.

Institut national italien pour la protection de  
l'environnement et la recherche (ISPRA)



QUI

**Brève description :**

L'institut national italien pour la protection de l'environnement et la recherche (ISPRA, *Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale*) est une structure de recherche publique supervisée par le ministère italien de l'environnement (*Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*). Depuis janvier 2017, l'ISPRA fonctionne conjointement avec le centre national italien pour la gestion des situations critiques, des urgences environnementales et des dégradations de l'environnement (*Centro nazionale per le crisi, le emergenze ambientali e il danno*). Cette nouvelle structure organisationnelle intègre également l'ancien *Servizio Emergenze Ambientali in Mare* (SEAM), rebaptisé *Area per le emergenze ambientali in mare* (département des urgences environnementales marines). Ce dernier se consacre à la prévention et à l'intervention contre les pollutions marines accidentelles et fournit notamment des services d'expertise technique et scientifique. Il travaille principalement pour le ministère italien de l'environnement.

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

L'ISPRA a été fondé en 2008 (décret n°112 du 25 juin 2008, converti après amendements en loi n°133 du 21 août 2008) et remplit les missions des institutions antérieures suivantes (fusionnées pour former l'ISPRA), en s'appuyant sur les ressources financières, les équipements et le personnel de ces dernières :

- Ancienne agence italienne de protection de l'environnement et de services techniques (APAT) (article 38 du décret-loi n°300 du 30 juillet 1999) ;
- Ancien institut national italien pour la faune et la flore (INFS) (loi n°157 du 11 février 1992) ;
- Ancien institut central italien pour la recherche scientifique et technologique appliquée aux océans (ICRAM) (article 1 bis du décret n°496 du 4 décembre 1993 converti en loi n°61 (article 1) du 21 janvier 1994).

**Mission et responsabilités :**

En vertu de sa mission légale, de ses obligations administratives et d'un accord spécifique, l'ISPRA fournit un appui technique et scientifique au ministère italien de l'environnement en cas d'urgence environnementale marine ainsi que dans divers domaines apparentés, par exemple, la prévention et la protection de l'environnement dans le cadre des activités industrielles en mer. L'ISPRA fait par ailleurs désormais partie du système national pour la protection de l'environnement (*Sistema a rete per la protezione ambientale*), au sein duquel il a pour mission, dans le cadre des agences régionales pour la protection de l'environnement (ARPA), de mettre en place et de gérer des ressources d'intervention contre les pollutions accidentelles harmonisées pour l'ensemble des régions administratives côtières italiennes.

En vertu du Protocole « Prévention et situations critiques » de la Convention de Barcelone, le ministère italien de l'environnement peut solliciter l'expertise de l'équipe spécialisée de l'ISPRA lorsqu'une assistance technique à distance est demandée et / ou pour la direction ou la participation à différentes missions, en particulier pour la fourniture de conseils spécialisés concernant les questions environnementales dans le cadre des interventions envisagées.



**Champ d'action :**

Le département des urgences environnementales marines (*Area per le emergenze ambientali in mare*) de l'ISPRA assume les responsabilités suivantes :

- Mise à disposition de spécialistes 24 h. / 24 et 7 j. / 7 dans le cadre du groupe de travail spécialisé du ministère italien de l'environnement en cas d'urgence environnementale marine, pour la fourniture de conseils techniques et scientifiques aux décideurs institutionnels concernant les aspects opérationnels et techniques de l'intervention contre les pollutions accidentelles, dans le but d'en minimiser les conséquences environnementales et d'établir les preuves des préjudices environnementaux subis.
- En s'appuyant principalement sur des recherches scientifiques, conception de supports de formation, de fiches-conseils techniques, de lignes directrices et de publications couvrant la prévention, la maîtrise et la gestion des pollutions marines accidentelles, le transport maritime de produits dangereux, les naufrages potentiellement polluants, les sources de polluants immergés, les dégradations de l'environnement et la réhabilitation environnementale.
- Fourniture des informations et conseils demandés concernant les aspects opérationnels et techniques de l'intervention contre les pollutions accidentelles dans le cadre de l'Unité d'assistance méditerranéenne du REMPEC ;
- Appui technique aux groupes de travail du ministère italien de l'environnement et aux délégations italiennes participant à des réunions multilatérales.

**Ressources (le cas échéant) :**

Réservoir océanographique côtier, véhicules télécommandés, sondes multi-paramètres, systèmes d'échantillonnage et de stockage et plongeurs.

COMMENT

**Procédure :**

**a) Mémorandum d'entente ISPRA / REMPEC :**

En cas d'activation dans le cadre de l'UAM, l'ISPRA recevra un message d'alerte du siège du REMPEC au numéro de téléphone mobile + 39 329 2986226, qui sera suivi d'un message à l'adresse électronique [emergenzemare@isprambiente.it](mailto:emergenzemare@isprambiente.it).

Le siège du REMPEC fournira un maximum de données concernant l'accident et l'assistance requise.

L'ISPRA confirmera immédiatement la réception du message d'alerte via l'adresse électronique [emergency@rempec.org](mailto:emergency@rempec.org) et le numéro de fax du REMPEC (+ 356 21 33 99 51), ou au plus tard :

- une (1) heure après réception, durant les heures normales de travail,
- six (6) heures après réception, lorsque le message d'alerte a été envoyé en-dehors des heures normales de travail, y compris les jours fériés et autres.

Lors de la confirmation de la réception, l'ISPRA indiquera si les services demandés peuvent être fournis et quand.

Après avoir confirmé la réception du message d'alerte, l'ISPRA veillera à immédiatement établir un contact téléphonique direct avec le REMPEC pour l'assistance à distance et l'organisation du détachement d'experts auprès de la Partie ayant demandé assistance. L'ISPRA et le REMPEC confirmeront les dispositions prises par la signature d'un ordre de mission.

**b) Groupe de travail 24 h. / 24 et 7 j. / 7 sur les urgences environnementales marines du ministère italien de l'environnement :**

L'ISPRA fournit une assistance technique et scientifique, qui comprend notamment le détachement urgent de personnel technique sur site, en cas d'activation par le ministère italien de l'environnement (division III du DPNM). Le département des urgences environnementales marines (*Area per le emergenze ambientali in mare*) dispose de ressources techniques et assume notamment une responsabilité de conseil auprès du ministère italien de l'environnement concernant l'utilisation éventuelle de dispersants afin de lutter contre une pollution accidentelle par hydrocarbures.

L'équipe de permanence reçoit les messages d'alerte et les appels sur le numéro mobile +39- 329 2986226 ou via le central de sécurité 24 h. / 24 et 7 j. / 7 de l'ISPRA (+39 06 50072883 ou +39 06 5018197). Des messages peuvent également être envoyés à l'adresse électronique d'urgence [emergenzemare@isprambiente.it](mailto:emergenzemare@isprambiente.it).

**Conditions :**

a) Mémorandum d'entente ISPRA-REMPEC

b) Convention spécifique entre l'ISPRA et le ministère de l'environnement, qui prévoit notamment la prise en charge de toutes les dépenses encourues.

**Coordonnées :**

<b>Adresse :</b> Centro nazionale per le crisi, le emergenze ambientali e il danno ISPRA Via Vitaliano Brancati, 60 00144 Roma Site Internet : <a href="http://www.isprambiente.gov.it/">http://www.isprambiente.gov.it/</a>	<b>Téléphone :</b> +39 0650071 Central sécurité de l'ISPRA (24 h. / 24) : +39 06 50072883 ou +39 06 5018197 <b>Adresse électronique :</b> <a href="mailto:emergenzemare@isprambiente.it">emergenzemare@isprambiente.it</a>
---	--



## Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle dans le cadre des interventions contre la pollution marine

*Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.*

### Réseau opérationnel méditerranéen du Système océanographique mondial (MONGOOS)



#### QUI

##### **Brève présentation :**

Le MONGOOS a été créé en 2012 en vertu d'un Mémoire d'entente établissant la fusion du Réseau méditerranéen d'océanographie opérationnelle (MOON) et du Réseau méditerranéen du Système océanographique mondial (MedGOOS, *Mediterranean Global Ocean Observing System*). Ce regroupement des services océanographiques opérationnels méditerranéens visait principalement quatre objectifs :

- (a) Mieux répondre aux besoins, par l'amélioration continue des connaissances et technologies sur lesquelles ces services reposent ;
- (b) Mieux faire connaître ces services, en favorisant leur visibilité et leur reconnaissance auprès des agences gouvernementales et des entreprises privées, ainsi que leur intégration à l'échelon national, régional, européen et mondial ;
- (c) Généraliser leur utilisation pour la mise en œuvre de politiques, la réponse aux besoins sociétaux et la recherche scientifique ; et
- (d) Développer les compétences, en appuyant des initiatives internationales en matière d'océanographie opérationnelle et en favorisant la participation de pays méditerranéens hors UE à l'élaboration de ces services.

En 2008, les partenaires du MOON et le REMPEC ont signé un Accord de collaboration pour l'intervention d'urgence en région méditerranéenne, dans le but de garantir une coordination optimale du travail du REMPEC et du MOON dans le cadre de leurs domaines communs de compétence. Cet accord a été renouvelé en 2015 entre le MONGOOS et le REMPEC, en instituant l'antenne d'intervention d'urgence (AIU) du MONGOOS, qui est chargée d'appuyer le REMPEC face aux situations critiques en mer.

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

Le MONGOOS réunit 36 partenaires au sein des pays méditerranéens, qui fournissent tous des informations et des services dans leurs domaines de compétence. Trois d'entre eux (CMCC, ICTS SOCIB et IASA/AM&WFG) font de plus partie de l'Accord MONGOOS-REMPEC.

##### **Mission et responsabilités :**

Les partenaires du MONGOOS et le REMPEC ont convenu de collaborer afin :

- (a) d'exploiter régulièrement l'expertise des membres du MONGOOS dans le cadre du travail du REMPEC (par exemple, formations, ateliers, conférences et assistance à la planification de l'intervention) ;
- (b) d'assister les États côtiers méditerranéens sur demande en situation d'urgence. Les membres compétents du MONGOOS fourniront par exemple au besoin des prévisions météo-océanographiques et de dérive des hydrocarbures au REMPEC, pour diffusion immédiate. Les membres du MONGOOS s'efforceront de plus d'établir les contacts requis avec d'autres instituts océanographiques compétents susceptibles d'assister le REMPEC en situation d'urgence ;
- (c) de développer des projets de prévention de la pollution opérationnelle par les navires en région méditerranéenne. Les membres compétents du MONGOOS fourniront des prévisions météo-océanographiques et des applications de modélisation des rejets d'hydrocarbures (prévisions / prévisions a posteriori) afin d'augmenter les chances d'identifier le navire responsable d'un rejet ;
- (d) de développer le réseau MONGOOS afin d'améliorer les données météo-océanographiques haute résolution disponibles pour les zones de la Méditerranée où elles sont insuffisantes ; et
- (e) de cartographier les risques liés aux hydrocarbures en région méditerranéenne. Le REMPEC contribuera à perfectionner cette cartographie, grâce à ses connaissances en matière de pollution marine par les navires et en fournissant, lorsque cela est possible, des données concernant les principaux couloirs maritimes de la région.

#### QUOI

##### **Champ d'action :**

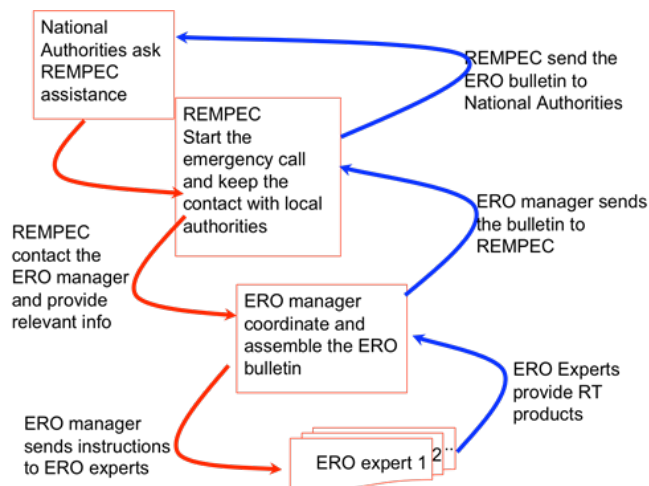
Une antenne d'intervention d'urgence (AIU) virtuelle du MONGOOS a été mise en place afin de coordonner la réception, l'évaluation et la diffusion des informations par les membres du réseau. Un expert a été nommé par chaque Partie pour y siéger, et un directeur (actuellement, le docteur Giovanni Coppini) a à son tour été nommé par le comité d'experts ainsi constitué.

##### **Ressources (le cas échéant) :**

Sans objet

**Procédure :**

La procédure de demande d'appui à l'AIU du MONGOOS est la suivante.



- **Phase 1 :** le REMPEC informe le directeur de l'AIU de la situation d'urgence au numéro communiqué à cet effet. Le directeur de l'AIU peut également être contacté à l'adresse [ero-manager@cmcc.it](mailto:ero-manager@cmcc.it).

- **Phase 2 :** le REMPEC envoie les informations requises par courriel (lieu de l'accident, heure, etc.) au directeur de l'AIU.

- **Phase 3 :** le directeur de l'AIU confirme la réception de la demande d'appui (par courriel et / ou téléphone), et sollicite le cas échéant les clarifications et compléments d'informations nécessaires. Il mobilise ensuite le comité d'experts de l'AIU par courriel, en proposant également les partenaires de l'AIU qui devraient apporter leur appui, en fonction du lieu de l'accident et des caractéristiques de leurs systèmes et services :

1. Modèles prévisionnels
2. Données complémentaires (vent, vagues, température de surface, etc.)
3. Observations par satellite du rejet d'hydrocarbures

Les partenaires sollicités de l'AIU confirment leur appui.

- **Phase 4 :** le directeur de l'AIU définit les spécifications pour la modélisation, le cas échéant en consultation avec les partenaires de l'AIU :
1. Paramètres graphiques (palette de couleurs, intervalles de données, etc.) selon l'heure et le lieu de l'accident ;
  2. Informations complémentaires le cas échéant inconnues initialement (durée du rejet, type d'hydrocarbure, etc.) ;
  3. Fréquence de calcul des prévisions et durée.

Le directeur de l'AIU envoie ces informations (fiche technique) aux partenaires de l'AIU. La fiche technique comprend la fiche de données initiales

NOTE : Cette fiche technique est mise à jour à chaque fois que de nouvelles informations sont disponibles.

- **Phase 5 :** les partenaires mobilisés de l'AIU démarrent les simulations et le traitement des données (satellite, etc.). Dès qu'ils sont disponibles, les résultats sont envoyés au directeur de l'AIU.
- **Phase 6 :** dans un délai de quelques heures, l'AIU diffuse une dépêche météo-océanographique pour la zone concernée, accompagnée des prévisions / simulations du comportement de la nappe d'hydrocarbures.
- **Phase 7 :** l'AIU poursuit le suivi de la situation et diffuse une dépêche quotidienne, et répond le cas échéant à d'autres demandes du REMPEC.
- **Phase 8 :** dans un souci d'amélioration continue, l'AIU prépare une note reprenant les améliorations potentielles des procédures et protocoles et les enseignements à tirer après chaque demande d'appui du REMPEC. Le REMPEC et les utilisateurs des services de l'AIU peuvent être invités à compléter un questionnaire d'évaluation, y compris le retour des utilisateurs et l'estimation des avantages de ce service (opportunité, type de renseignements...).

**Conditions :**

Les services fournis dans le cadre de l'accord de collaboration REMPEC-MONGOOS sont gratuits.

**Coordonnées :**

Directeur de l'AIU : Giovanni Coppini  
Adresse électronique : [giovanni.coppini@cmcc.it](mailto:giovanni.coppini@cmcc.it)  
Mobile : +39-392-3857919

Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle  
pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine

Bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'institution ci-dessous en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que de l'assistance pouvant être fournie sur demande.

Sea Alarm Foundation (SAF)



QUI

**Breve description :**

La fondation Sea Alarm s'est donné pour mission de mettre en place, partout dans le monde, des plans et ressources d'intervention professionnels pour le nettoyage de la faune et de la flore littorales polluées par des hydrocarbures. Sea Alarm s'efforce de remplir cette mission en facilitant et en promouvant des alliances stratégiques entre des ONG, des organisations gouvernementales et les secteurs pétrolier et maritime, qui visent la préparation professionnelle, efficace et conforme aux normes internationales des opérations de secours de la faune et de la flore polluées par des hydrocarbures, dans le cadre de la planification des interventions contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures.

**Statut :**  Intergouvernemental |  Gouvernemental |  Non-gouvernemental |  International |  Régional |  National

Sea Alarm est une organisation non-gouvernementale sans but lucratif dont le siège est sis à Bruxelles en Belgique. Son conseil d'administration international s'efforce de représenter les intérêts d'ONG dont la mission est de protéger la faune et la flore, la nature et l'environnement, des secteurs maritime et pétrolier, et des gouvernements dans la préparation de plans d'intervention efficaces. Sea Alarm a été créée par un arrêté royal belge (6/CH/15.546/S) et est immatriculée en Belgique en tant que fondation d'intérêt public (« *Stichting van Algemeen Nut* » en flamand) sous le numéro 0894-810-152.

**Mission et responsabilités :**

Sea Alarm est une petite organisation non-gouvernementale dont l'équipe comprend trois personnes et travaille à l'amélioration de la préparation aux opérations de secours de la faune et de la flore polluées par des hydrocarbures, partout dans le monde. Le personnel de Sea Alarm possède une expertise unique et assure un service d'évaluation et de gestion 24 h. / 24 et 7 j. / 7 des pollutions accidentelles de la faune et de la flore. Leurs compétences couvrent la préparation et la planification des opérations de secours de la faune et de la flore, la gestion et la coordination d'un réseau d'intervention, la diffusion des bonnes pratiques, et la conception et le développement de formations et d'exercices. Les experts de Sea Alarm ne prennent pas en charge les animaux. Ils remplissent une fonction de conseils et contribuent à la création de l'environnement et des conditions dont toutes les parties, notamment les experts détachés sur site, ont besoin pour faire la différence en cas d'accident. Sea Alarm a un accord de longue date avec Oil Spill Response Limited (OSRL), en vertu duquel elle assure un service d'intervention 24 h. / 24 et 7 j. / 7 auprès des membres d'OSRL. Sea Alarm est également membre de l'Unité d'assistance méditerranéenne.

QUOI

**Champ d'action :**

Les activités de Sea Alarm couvrent les domaines suivants :

- Promotion de la coopération (y compris en cas d'intervention) entre les experts et les organisations d'experts par la constitution de réseaux, l'organisation de manifestations, la modération de réunions, et l'initiation et la gestion de projets.
- Développement de bonnes pratiques et de lignes directrices dans le cadre de réunions et de projets de recherche.
- Diffusion des bonnes pratiques et lignes directrices, et promotion de leur application via divers médias et activités de représentation.
- Promotion du développement et de la mise en œuvre de plans d'intervention spécialisés, et assistance en ce sens.
- Développement et dispense de formations pour les équipes d'intervention.
- Assistance à la gestion des pollutions accidentelles de la faune et de la flore, grâce à des services de conseils, de coordination et d'informations auprès des divers intervenants.

**Intervention :** Sea Alarm assure un service d'intervention 24 h. / 24 et 7 j. / 7. Celui-ci couvre notamment :

- Les conseils à distance concernant les stratégies à adopter et la gestion des accidents.
- L'identification, la mobilisation et la coordination des ressources et équipements spécialisés pour l'intervention contre les pollutions accidentelles de la faune et de la flore par des hydrocarbures.
- Les évaluations sur site afin d'identifier les lacunes et les besoins dans le cadre d'activités d'intervention en cours.
- Les conseils sur site concernant les stratégies à adopter et la gestion des accidents, le coaching des agents et la mise sur pied d'un QG.
- L'établissement des contacts avec les ressources sectorielles.
- L'assistance dans le signalement des sinistres touchant la faune et la flore, afin de garantir l'indemnisation.
- Ces services sont disponibles pour les entreprises, les gouvernements et les ONG. Lorsqu'elle est sollicitée, Sea Alarm assure la liaison avec les organes de coordination et les intervenants clés sur site. Sea Alarm dispose de ressources limitées pour le financement de sa propre mobilisation et de celle d'autres intervenants.

**Préparation :**

- Maintien et extension des réseaux d'intervenants (à l'échelle de l'Europe et à l'échelle mondiale)
  - Développement et diffusion de normes internationales pour la préparation de l'intervention
  - Assistance aux gouvernements et aux ONG pour la préparation de plans d'intervention nationaux
  - Développement et dispense de formations et exercices
  - Participation à des exercices et des réunions
- Communication des informations et développements les plus récents.

**Ressources (le cas échéant) :**

- Fourniture de conseils spécialisés (en collaboration avec les partenaires spécialisés identifiés) sur le site d'un accident dans le cadre de l'Unité d'assistance méditerranéenne (UAM), afin de renforcer la capacité des Parties contractantes à intervenir en cas de pollution accidentelle de la faune et de la flore par des hydrocarbures.
- Sea Alarm fournit également une assistance à distance lorsqu'elle y est invitée par le REMPEC, après réception d'une demande d'une Partie contractante, ainsi que des conseils techniques et toute autre information pertinente.

**COMMENT**

**Procédure :**

**Demande d'assistance**

Les demandes d'assistance des Parties contractantes sont évaluées par le directeur du REMPEC afin de déterminer s'il convient d'activer l'UAM et d'alerter Sea Alarm. Sea Alarm doit être alertée par téléphone, via l'un des numéros d'urgence figurant ci-dessous.

Lors de l'alerte, le REMPEC fournira un maximum de données concernant l'accident et l'assistance requise. Si nécessaire, des données peuvent également être transmises par courriel (voir adresse électronique d'urgence ci-dessous). Dans ce cas, Sea Alarm doit être informée par téléphone que des données vont être transmises par courriel.

Sea Alarm garantit :

- soit la prise de l'appel par l'agent de permanence et la confirmation immédiate de la réception de la demande,
- soit la confirmation de la réception d'un message d'alerte laissé sur son répondeur selon le moyen indiqué dans le message, au plus tard :
  - o une (1) heure après réception, durant les heures normales de travail,
  - o six (6) heures après réception, lorsque le message d'alerte a été envoyé en-dehors des heures normales de travail, y compris les jours fériés et autres.

Lors de la confirmation de la réception d'une demande, Sea Alarm indiquera si les services demandés peuvent être fournis et quand, et donnera une estimation de la durée de son intervention sur site, en fonction de la priorité relative de l'accident et de ses ressources financières. Le REMPEC confirmera immédiatement la réception de la confirmation de Sea Alarm par courriel ou par fax, et lorsqu'un contact téléphonique direct n'a pas encore été établi avec le REMPEC, Sea Alarm s'efforcera d'immédiatement en établir un dans le but de finaliser les dispositions pour le détachement d'experts auprès de la Partie contractante ayant demandé assistance.

**Conditions :**

Une fois les dispositions financières requises prises, Sea Alarm mettra ses experts à disposition pour la participation aux missions de l'UAM et fournira toute autre assistance requise lorsqu'elle y est invitée par le REMPEC, excepté lorsque tous ses collaborateurs qualifiés ont déjà été affectés à d'autres tâches. La mobilisation de Sea Alarm sera confirmée par l'établissement d'un ordre de mission reprenant tous les détails relatifs à la mission (notamment son type et sa durée).

La mobilisation de Sea Alarm interviendra conformément aux dispositions du mémorandum d'entente conclu entre le REMPEC et Sea Alarm (REMPEC/CONT/08/2011).

**Coordonnées :**

<b>Adresse</b> SEA ALARM FOUNDATION Rue du cyprès, 7-B10 1000 BRUXELLES BELGIQUE	<b>Téléphone</b> +32(0)22788744
<b>Site Internet</b> <a href="http://www.sea-alarm.org">www.sea-alarm.org</a>	<b>Fax</b> +32(0)25027438
	<b>Courriel</b> <a href="mailto:nijkamp@sea-alarm.org">nijkamp@sea-alarm.org</a> <a href="mailto:saskia@sea-alarm.org">saskia@sea-alarm.org</a> <a href="mailto:pkelway@sea-alarm.org">pkelway@sea-alarm.org</a>
<b>En cas d'urgence uniquement (24 h. / 24) - Exclusivement réservé aux autorités :</b>	
<b>Adresse électronique d'urgence</b> Voir ci-dessus.	<b>Numéro d'urgence</b> Priorité 1 : +32 (0)49 49 000 12 (Hugo Nijkamp, mobile) Priorité 2 : +32 (0)49 96 247 72 (Saskia Sessions, mobile) Priorité 3 : +32 (0)49 74 103 68 (Paul Kelway, mobile) Priorité 1 : +32(0)22788744 (bureau)

**ANNEXE II**  
**PROCEDURES D'URGENCE**





**ANNEX II.1**

**SYSTEME D'ETABLISSEMENT DE RAPPORTS DE POLLUTION**

**(POLREP)**

- 1 Le système d'établissement de rapports de pollution est destiné à être utilisé pour l'échange de renseignements entre Parties contractantes en cas d'événement de pollution ou de menace de pollution des mers.
- 2 Le POLREP se divise en trois parties:

.1	Partie I ou POLWARN (chiffres 1-5)	Alerte de pollution	donne les premiers renseignements ou la première mise en garde concernant la pollution ou la menace de pollution.
.2	Partie II ou POLINF (chiffres 40-60)	Renseignements sur la pollution	donne un rapport supplémentaire détaillé, ainsi que des rapports sur la situation.
.3	Partie III ou POLFAC (chiffres 80-99)	Services anti-pollution	sert à demander assistance à d'autres Parties contractantes et à préciser les questions opérationnelles liées à l'assistance.
- 3 La division en trois parties a pour seul but d'identifier rapidement le sujet traité. Pour cette raison des numéros consécutifs ne sont pas utilisés. Cela permet au destinataire de savoir s'il est en train de traiter la partie I (1-5), la partie II(40-60) ou la partie III (80-99) simplement en lisant les numéros. Cette méthode de division n'exclut en aucun cas l'utilisation de tous les numéros dans un rapport complet ou la numérotation séparée des différentes parties, ou encore l'utilisation de chiffres de différentes parties rassemblées en un seul rapport.
- 4 La partie II est la conséquence logique de la partie I. Après transmission de la partie I, la Partie concernée peut informer les autres Parties de son évaluation de la nature et de l'envergure de l'incident en utilisant les numéros de la partie II appropriés.
- 5 La partie III est destinée uniquement aux demandes d'assistance et autres questions liées.

6 On trouvera ci-dessous le résumé d'un POLREP.

PARTIE INTRODUCTIVE	Adresse		Origine ...		Destinataire ...	
	Groupe Jour Heure					
	Identification					
	Numéro					
PARTIE I (POLWARN)	1	Date et heure				
	2	Position				
	3	Evénement				
	4	Déversement				
	5	Accusé de réception				
PARTIE II (POLINF)	40	Date et heure				
	41	Position				
	42	Caractéristiques de la pollution				
	43	Source et cause de la pollution				
	44	Direction et vitesse du vent				
	45	Courant ou marée				
	46	Etat de la mer et visibilité				
	47	Dérive de la pollution				
	48	Prévisions				
	49	Identité de l'observateur et des navires sur place				
	50	Mesures prises				
	51	Photographies ou échantillons				
	52	Noms des autres Etats informés				
	53-59	Chiffres réservés à d'autres renseignements				
60	Accusé de réception					
PARTIE III (POLFAC)	80	Date et heure				
	81	Demande d'assistance				
	82	Coût				
	83	Dispositions préalables pour l'apport de l'assistance				
	84	Lieu et modalités de la fourniture de l'assistance				
	85	Autres Etats sollicités				
	86	Transfert de commandement				
	87	Echange de renseignements				
	88-98	Chiffres réservés à d'autres renseignements				
99	Accusé de réception					

**DESCRIPTION D'UN MESSAGE POLREP**

**PARTIE INTRODUCTIVE**

Contenu	Observations
ADRESSE	Chaque rapport doit commencer avec l'indication, d'une part du pays dont l'autorité nationale compétente est à l'origine du message, d'autre part du destinataire, par exemple:
	ORIGINE: ITA (indique le pays qui envoie le rapport) DESTINATAIRE: GRC (indique le pays qui reçoit le message) <u>ou</u> REMPEC (indique que le message est destiné au Centre régional).
DTG (Groupe Jour Heure)	Le jour du mois suivi par l'heure précise (heure et minutes) de la rédaction du télex. Ce doit donc toujours être un groupe de 6 chiffres qui peut être suivi de l'indication du mois. L'heure doit être indiquée soit en temps moyen de Greenwich (GMT): par exemple 092015Z (c'est-à-dire le 9 du mois en cours à 20.15 heures GMT) soit en <u>temps local</u> , par exemple 092115LT (c'est-à-dire le 9 du mois en cours à 21.15 heures en temps local).
IDENTIFICATION	"POL..." indique que le rapport peut traiter de tous les aspects de la pollution (par les hydrocarbures aussi bien que par d'autres substances nuisibles).
	"... REP" indique qu'il s'agit d'un rapport sur un événement de pollution. Il peut comprendre jusqu'à trois parties principales :
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Partie I (POLWARN) - constitue le <u>premier avis</u> (premier renseignement ou mise en garde) concernant un accident ou la présence de nappes d'hydrocarbures ou de substances nuisibles. Les indications données dans cette partie du rapport portent les numéros 1 à 5.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Partie II (POLINF) - constitue un rapport <u>détaillé supplémentaire</u> concernant des renseignements qui complètent ceux de la Partie I. Les indications données dans cette partie du rapport portent les numéros 40 à 60.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Partie III (POLFAC) - a trait aux <u>demandes d'assistance</u> adressées à d'autres Parties contractantes ainsi qu'aux questions opérationnelles liées à l'assistance. Les indications données dans cette partie du rapport portent les numéros 80 à 99.</li> </ul>
	CONVENTION DE BARCELONE - indique que le message est envoyé dans le cadre du Protocole concernant les situations critiques de la Convention de Barcelone.
	Les Parties I, II et III peuvent être transmises ensemble en un seul rapport ou séparément. En outre, des numéros individuels de chaque Partie peuvent être transmis séparément ou en même temps que des numéros des deux autres Parties.
	Les numéros sans texte complémentaire <u>ne doivent pas</u> apparaître dans le POLREP.
	Lorsque la Partie I est utilisée comme <u>avertissement</u> concernant l'existence d'une menace grave, le télex doit porter en tête la mention prioritaire "URGENT".
Tous LES RAPPORTS POLREP contenant les numéros d'ACCUSE DE RECEPTION (5, 60 ou 99) doivent faire l'objet, le plus tôt possible, d'un accusé de réception de l'autorité nationale compétente.	

	LES RAPPORTS POLREP doivent toujours se terminer par un télex de l'Etat auteur des rapports indiquant qu'il n'y a plus lieu d'attendre d'autre communication opérationnelle sur l'événement en cause.			
<b>Contenu</b>	<b>Observations</b>			
NUMERO D'ORDRE	LES RAPPORTS POLREP doivent toujours se terminer par un télex de l'Etat auteur des rapports indiquant qu'il n'y a plus lieu d'attendre d'autre communication opérationnelle sur l'événement en cause.			
	Chaque rapport doit pouvoir être identifié et l'organisme destinataire être en mesure de déterminer si tous les rapports relatifs à l'incident en cause ont été reçus. A cette fin, on utilise un indice pour les nations:			
	Albanie	ALB	Italie	ITA
	Algérie	DZA	Liban	LBN
	Bosnie-Herzegovine	BIH	Libye	LBY
	Chypre	CYP	Malte	MLT
	Croatie	CRT	Maroc	MAR
Egypte	EGY	Monaco	MON	
Espagne	ESP	Slovénie	SLO	
EU	EU	Syrie	SYR	
France	FRA	Tunisie	TUN	
Grèce	GRC	Turquie	TUR	
Israel	ISR			
Centre régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle		REMPEC		
L'indice doit être suivi d'une barre oblique puis du nom du navire ou autre installation impliqué dans l'accident, puis encore une autre barre oblique suivi par le chiffre indiquant le nombre de rapports envoyés sur l'événement en cause.				
ITA/POLLUX/1 identifie le premier rapport d'Italie sur l'accident du MT "POLLUX".				
ITA/POLLUX/2 identifiera donc le deuxième rapport sur le même événement.				
Le dernier rapport sera identifié de la manière suivante : ITA/POLLUX/5 FINAL, ce qui signifie que ce rapport est le cinquième et le dernier sur l'accident du MT "POLLUX".				
Pour répondre à un POLREP, le numéro de série utilisé initialement doit être utilisé comme référence. Cependant il n'est pas obligatoire qu'un pays adhère au système POLRPEL pour pouvoir y répondre.				

**Partie I (POLWARN)**

<b>Contenu</b>	<b>Observations</b>
1 DATE ET HEURE	Le jour du mois et l'heure du jour auxquels <u>l'événement</u> a eu lieu ou, si la cause de la pollution est inconnue, le moment où la pollution a été observée, doivent comporter 6 chiffres. L'heure doit être indiquée en <u>temps moyen de Greenwich</u> (GMT), par exemple 091900z (c'est-à-dire le 9 du mois en cours à 19 heures GMT) ou en <u>temps local</u> , par exemple 091900LT (c'est-à-dire le 9 du mois en cours à 19.00 heures en temps local).
2 POSITION	Indication de l'emplacement principal de l'événement en degrés et minutes de latitude et longitude et, si possible, sa position et sa distance par rapport à un repère connu du destinataire.
3 INCIDENT	Indication de la nature de l'événement, par exemple ERUPTION, ECHOUEMENT D'UN NAVIRE-CITERNE, ABORDAGE DE NAVIRES-CITERNES, NAPPE D'HYDROCARBURES, etc...
4 DEVERSEMENT	Indication de la nature de la pollution, par exemple PETROLE BRUT, CHLORE, DINITROL, PHENOL, etc., ainsi que de la quantité totale en tonnes du déversement et/ou du rythme d'écoulement et des risques de poursuite du déversement. S'il n'y a pas pollution mais menace de pollution, le nom de la substance doit être précédé des mots PAS ENCORE, par exemple PAS ENCORE MAZOUT.
5 ACCUSE DE RECEPTION	Lorsque ce chiffre est utilisé, l'autorité nationale doit accuser réception du télex le plus tôt possible.

**Partie II (POLINF)**

<b>Contenu</b>	<b>Observations</b>
40 DATE ET HEURE	Si les indications données au No. 40 sont différentes de celles qui figurent au No. 1, elles ont trait à la situation décrite aux Nos. 41 à 60.
41 POSITION ET/OU AMPLEUR DANS/AU-DESSUS DE LA MER	Indication de l'emplacement principale de la pollution en degrés et minutes de latitude et de longitude et, si possible, de sa position et de sa distance par rapport à un point de repère connu du destinataire si ces coordonnées diffèrent de celles indiquées au No. 2. Volume estimatif de la pollution (par exemple, dimension des zones polluées, nombre de tonnes d'hydrocarbures déversés si ce chiffre diffère de celui indiqué au No. 4, ou nombre de conteneurs, fûts, etc. perdus). Indication de la longueur et de la largeur de la nappe en milles marins si cette indication ne figure pas au No. 2.
42 CARACTERISTIQUES DE LA POLLUTION	Indication du type de pollution, par exemple type d'hydrocarbures, avec viscosité et point d'écoulement, produits chimiques en colis ou en vrac, eaux usées. Les produits chimiques doivent être désignés par leur nom exact ou par le numéro ONU s'il est connu. Indication également, pour toute substance, de son apparence: liquides, solides flottants, hydrocarbures liquides, boue d'hydrocarbures semi-liquides, boules de goudron, hydrocarbures altérés par les intempéries, décoloration de la mer, vapeur visible. Indication de toute marque portée par les fûts, conteneurs, etc.
43 SOURCE ET CAUSE DE LA POLLUTION	Navire, par exemple, ou opération quelconque. S'il s'agit d'un navire, indiquer si le déversement résulte d'un rejet délibéré ou d'un accident. Dans ce dernier cas, donner une brève description. Indiquer, si possible, le nom et le type du navire polluant, ses dimensions, son indicatif d'appel, sa nationalité et son port d'immatriculation. Si le navire fait route, indiquer son cap, sa vitesse et sa destination.
44 DIRECTION ET VITESSE DU VENT	Indication de la direction du vent et de sa vitesse en degrés et en mètres/seconde. Toujours indiquer la direction dont souffle le vent.
45 DIRECTION ET VITESSE DU COURANT OU DE LA MAREE	Indication de la direction et de la vitesse du courant en degrés et en noeuds et dixièmes de noeuds. Toujours indiquer la direction dans laquelle coule le courant.
46 ETAT DE LA MER ET VISIBILITE	Indication de l'état de la mer par la hauteur des vagues en mètres, et de la visibilité en milles marins.
47 DERIVE DE LA POLLUTION	Indication de la direction et de la vitesse de la dérive de la pollution en degrés et en noeuds et dixième de noeuds. En cas de pollution atmosphérique (nuage de gaz), indication de la vitesse de dérive en mètres/seconde.
48 PREVISIONS	Indication, par exemple, du moment estimatif de l'arrivée sur la plage. Résultats des modèles mathématiques.

**Partie II (POLINF)**  
(suite)

<b>Contenu</b>	<b>Observations</b>
49 IDENTITE DE L'OBSERVATEUR/ AUTEUR DU RAPPORT IDENTITE DES NAVIRES SUR PLACE	Indiquer par qui l'incident a été signalé. S'il s'agit d'un navire, indiquer son nom, son port d'attache, son pavillon et son indicatif d'appel. On peut aussi indiquer sous cette rubrique le nom, le port d'attache, le pavillon et l'indicatif des navires se trouvant sur place, particulièrement s'il n'est pas possible d'identifier le navire polluant et si le déversement est jugé d'origine récente.
50 MESURES PRISES	Indication des mesures prises pour éliminer la pollution.
51 PHOTOGRAPHIES OU ECHANTILLONS	Indiquer si des photographies de la pollution ont été prises ou des échantillons prélevés. Donner le numéro de télex de l'autorité qui a prélevé les échantillons.
52 NOMS DES AUTRES ETATS INFORMES	
53 - 59 RESERVES A D'AUTRES <i>renseignements</i>	RESERVES A TOUS AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS (par exemple, résultats d'analyse des échantillons ou photographies, résultats des inspections effectuées par des experts, témoignages du personnel du navire, etc.).
60 ACCUSE DE RECEPTION	Lorsque ce chiffre est utilisé, l'autorité nationale compétente doit accuser réception du télex le plus tôt possible.



**Partie III (POLFAC)**

Contenu	Observations
80 DATE ET HEURE	Si les indications données au No. 80 sont différentes de celles qui figurent aux No. 1 et/ou 40, elles ont trait à la situation décrite ci-dessous.
81 DEMANDE D'ASSISTANCE	Type et quantité de l'assistance requise sous forme de: - matériel spécialisé; - matériel spécialisé accompagné de personnel qualifié; - équipes complètes d'intervention; - personnel possédant des compétences particulières avec indication du pays sollicité.
82 COUT	Demande d'indication au pays demandeur du coût de l'assistance fournie.
83 DISPOSITIONS PREALABLES POUR L'APPORT DE L'ASSISTANCE	Renseignements relatifs au dédouanement, à l'accès aux eaux territoriales, etc., dans le pays demandeur.
84 ENDROIT OU L'ASSISTANCE DOIT ETRE FOURNIE ET MODALITES	Renseignements concernant la fourniture de l'assistance, par exemple rendez-vous en mer, et indication des fréquences à utiliser, de l'indicatif d'appel et du nom du commandant en chef sur place du pays demandeur ou des autorités à terre, avec les numéros de téléphone et de télex et le nom des personnes à joindre.
85 NOMS DES AUTRES ETATS ET ORGANISMES	A ne remplir que si la réponse n'est pas couverte par la rubrique 81, par exemple si d'autres Etats ont ultérieurement besoin d'une assistance supplémentaire.
86 TRANSFERT DE COMMANDEMENT	Lorsqu'une part important d'une pollution ou d'une menace grave de pollution par les hydrocarbures passe ou est passée dans la zone relevant d'une autre Partie contractante, le pays qui assure le commandement en chef de l'opération peut demander à l'autre pays de se charger de ce commandement.
87 ECHANGE DE RENSEIGNEMENTS	Lorsque deux parties se sont entendues pour un transfert de commandement en chef, le pays qui passe ce commandement doit donner au pays qui s'en charge un rapport sur tous les renseignements pertinents relatifs à l'opération.
88 - 98	RESERVES A TOUTES AUTRES REQUETES OU INSTRUCTIONS PERTINENTES
99 ACCUSE DE RECEPTION	Lorsque ce chiffre est utilisé, l'autorité nationale compétente doit accuser réception du télex le plus tôt possible.

**POLREP**  
**Exemple No.1**  
**Rapport complet (Parties I, II et III)**

Adresse	Origine: ITA Destinataire: FRA et REMPEC
Groupe Date Heure	181100z juin
Identification	POLREP CONVENTION DE BARCELONE
Numéro d'ordre	ITA/POLLUX/2 (ITA/PO LLUX/1 pour REMPEC)
1 Date et heure	1 181000z
2 Position	2 43°31'N - 09°54'E
3 Incident	3 Collision de pétroliers
40 Déversement	4 Pétrole brut, quantité estimée 3000 tonnes
41 Position et/ou ampleur dans-au-dessus de la mer	41 Les hydrocarbures forment une nappe à 0,5 milles marin au sud-est. Largueur maximale 0,3 mille marin.
42 Caractéristiques de la pollution	42 Brut vénézuélien. Viscosité 3 780 cSt à 37,8°C. Assez visqueux.
43 Source et cause de la pollution	43 Pétrolier italien POLLUX de Gênes, 22000 TJB, indicatif d'appel xxx, en collision avec le transporteur de vrac français CASTOR de Marseille, 30000 TJB, indicatif d'appel yyy. Deux citernes endommagées à bord du POLLUX. Aucune avarie à bord du CASTOR.
44 Direction et vitesse du vent	44 90 - 10 m/s.
45 Direction et vitesse du courant ou de la marée	45 180 - 0,3 nœud.
46 Etat de la mer et visibilité	46 Hauteur des vagues 2 m. 10 milles marins.
47 Dérive de la pollution	47 240 - 0,5 nœud.
48 Prévisions	48 Pourrait atteindre la Corse, FRA, le 21 du mois courant.
49 Identité de l'observateur/ auteur du rapport	49 CASTOR, voir rubrique 43.
50 Mesures prises	50 3 navires antipollution italiens avec haute capacité pour la récupération des hydrocarbures et pour l'épandage des dispersants en route vers la zone.
51 Photographies ou échantillons	51 Echantillons d'hydrocarbures prélevés. Téléx 123456 XYZ ITA.
52 NOMS DES AUTRES ETATS INFORMES	52 REMPEC
53 réservés à d'autres renseignements	53 Plan National d'Urgence italien déclenché.
81 demande d'assistance	81 Un avion de surveillance équipé pour la télédétection est demandé à la FRA.
82 coût	82 La FRA est priée d'indiquer le coût approximatif par jour de l'assistance fournie.
83 Dispositions préalables pour l'apport de l'assistance	83 L'avion FRA sera autorisé à pénétrer dans l'espace aérien italien pour la surveillance de la nappe et à atterrir dans les aéroports italiens à des fins logistiques en informant au préalable le Commandant en Chef sur Place.
84 Endroit où l'assistance doit être fournie et modalités	84 Rendez-vous 43°15'N - 09°50'E. Rapport sur voies 16 et 67 en ondes métriques. Commandant en Chef sur Place, Comm. Rossi à bord M/V SAN MARCO, indicatif d'appel xxx.
99 Accusé de réception	99 ACCUSE DE RECEPTION

**POLREP**  
**Exemple No. 2**  
**Rapport abrégé (numéros individuels de la Partie III)**

Adresse	Origine: FRA Destinataire: ITA
Groupe Date Heure	182230z juin
Identification	POLREP CONVENTION DE BARCELONE
Numéro d'ordre	Réponse à votre ITA/POLLUX/2
80 Date et Heure.	80 182020z
82 Coûts.	82 Coût total approximatif par jour...
84 Endroit où l'assistance doit être fournie et modalités.	84 POLREP BARCELONA CONVENTION ITA/POLLUX/2 sera 190700z

**POLREP**  
**Exemple No. 3**  
**Rapport d'exercice**

Adresse	Origine: ITA Destinataire: CRT
Groupe Date Heure	210940z juin URGENT
	EXERCICE
Identification	POLREP CONVENTION DE BARCELONA
Numéro d'ordre	ITA/xxx/1
1 Date et Heure	1 210830
2 Position	2 44°50'N - 13°02'E
3 Evénement	3 Collision de navires-citernes
4 Déversement	4 Pas encore
5 Accusé de réception	4 Accusé de réception
	EXERCICE EXERCICE EXERCICE

ANNEXE II.2

SYSTEME D'ETABLISSEMENT DE RAPPORTS POLREP

**PARTIE INTRODUCTIVE**

ADRESSE	ORIGINE:
	DESTINATAIRE:
DTG (Groupe Jour Heure)	
NUMERO D'ORDRE	

**PARTIE I (POLWARN)**

1	DATE ET HEURE	
2	POSITION	
3	INCIDENT	
4	DEVERSEMENT	
5	ACCUSE DE RECEPTION	

**PARTIE II (POLINE)**

40	DATE ET HEURE	
41	POSITION ET/OU AMPLEUR DANS/AU-DESSUS DE LA MER	
42	CARACTÉRISTIQUES DE LA POLLUTION	
43	SOURCE ET CAUSE DE LA POLLUTION	
44	DIRECTION ET VITESSE DU VENT	
45	DIRECTION ET VITESSE DU COURANT OU DE LA MARÉE	
46	ETAT DE LA MER ET VISIBILITÉ	
47	DÉRIVE DE LA POLLUTION	
48	PRÉVISIONS	
49	IDENTITÉ DE L'OBSERVATEUR/ AUTEUR DU RAPPORT IDENTITE DES NAVIRES SUR PLACE	
50	MESURES PRISES	
51	PHOTOGRAPHIES OU ÉCHANTILLONS	
52	NOMS DES AUTRES ETATS INFORMÉS	
53-59	RÉSERVÉS À D'AUTRES RENSEIGNEMENTS	
60	ACCUSÉ DE RÉCEPTION	

**Partie III (POLFAC)**

80	DATE ET HEURE	
81	DEMANDE D'ASSISTANCE	
82	COÛT	
83	DISPOSITIONS PREALABLES POUR L'APPORT DE L'ASSISTANCE	
84	ENDROIT OU L'ASSISTANCE DOIT ETRE FOURNIE ET MODALITES	
85	NOMS DES AUTRES ETATS ET ORGANISMES	
86	TRANSFERT DE COMMANDEMENT	
87	ECHANGE DE RENSEIGNEMENTS	
88-98	CHIFFRES RESERVES A D'AUTRES RENSEIGNEMENTS	
99	ACCUSE DE RECEPTION	

**ANNEXE II.3**

**FORMULAIRE STANDARD POUR UNE DEMANDE D'EXPERTS UAM**

REFERENCE	
NOM de l'INCIDENT	
LIEU	
DATE/HEURE/(UTC)	

A adresser au Chef du Bureau du REMPEC

Email: [emergency@rempec.org](mailto:emergency@rempec.org)

Fax: +356 21 33 99 51

(Avant l'envoi d'un fax, le REMPEC doit préalablement recevoir une notification par courriel ou par téléphone)

Numéro d'urgence: +356 79 505 011

**Sections à compléter:**

Nom:	
Date:	

**Coordonnées de l'autorité requérant assistance**

Nom de l'autorité et adresse complète:	
Nom du responsable:	
Fonction:	
Téléphone fixe du Bureau:	
Téléphone portable disponible 24h/24:	
Adresse email:	

**Contacts**

Autorité que les experts doivent contacter à leur arrivée (si différent de l'autorité requérant assistance)

Nom de l'autorité et adresse complète:	
Nom du responsable:	
Fonction:	
Téléphone fixe du Bureau:	
Téléphone portable disponible 24h/24:	
Adresse email:	

Autorité(s) à laquelle / auxquelles les experts doivent rendre compte durant leur mission (si différent)

Nom de l'autorité et adresse complète:	
Nom du responsable:	
Fonction:	
Téléphone fixe du Bureau:	
Téléphone portable disponible 24h/24:	
Adresse email:	

Autorité responsable de l'organisation et de la gestion de la lutte (si différent)

Nom de l'autorité et adresse complète:	
Nom du responsable:	
Fonction:	
Téléphone fixe du Bureau:	
Téléphone portable disponible 24h/24:	



**Type d'assistance d'expertise demandée :** (cocher la case correspondante)

Assistance à distance	
Assistance sur site	

**Domaines d'expertise requis (rôle consultatif uniquement)** (cocher la case correspondante)

Lutte contre la pollution par les hydrocarbures	<b>Gestion de crise et organisation d'intervention :</b>	
	- analyse, évaluation et prévision du comportement et de l'évolution de la nappe	
	- planification de la lutte et problèmes de logistique	
	- stratégie de lutte / option et choix tactique	
	<b>Méthodes et techniques de lutte en mer :</b>	
	- confinement / récupération	
	- utilisation de dispersants et autres produits de traitement	
	Méthodes et techniques de lutte à la côte et nettoyage à terre	
	Intervention sur la faune souillée	
Lutte contre la pollution par d'autres substances dangereuses	Traitement et élimination des déchets	
	Documentation financière et demande d'indemnisation	
	Gestion de crise et organisation d'intervention	
	Analyse, évaluation et prévision du comportement et de l'évolution de: nuages de gaz; produits qui flottent; produits qui se dissolvent; produits qui coulent	
	Récupération en mer de colis	
	Lutte en fonction du comportement des produits chimiques déversés :	
	- protection du personnel	
	- toxicité pour l'eau et remise en état	
	- biogeochemical cycling	
Décontamination		
Intervention sur la faune souillée		
Traitement et élimination des déchets		

**SI UNE ASSISTANCE SUR SITE EST REQUISE :**

**Mesures prises par l'Etat requérant pour faciliter la mission de l'expert.**

Les procédures d'immigration et l'accueil, ainsi que les formalités douanières, notamment pour le matériel informatique y compris les documents écrits ou informatisés
Me logement (précisant le lieu), le transport, et la restauration (la nourriture devrait être fournie à l'équipe d'intervention)
La mise à disposition d'un espace de travail suffisant pour les experts
L'accès aux moyens de communication
Lieu où l'assistance sera fournie
Lieu de l'aéroport le plus proche

**Coûts de l'assistance**

Le REMPEC prend en charge les coûts initiaux de la mission d'assistance: billets d'avion; allocations journalières de subsistance; et éventuellement salaires, sur la base d'un arrangement préétabli (le REMPEC se réserve le droit, en fonction des régimes juridiques applicables, de réclamer le remboursement des dépenses ainsi engagées).

---

Signature de l'autorité requérante habilitée

Date

Nom et fonction de l'autorité requérante habilitée

**APPENDICE**

**FORMULAIRE STANDARD POUR UNE DEMANDE D'EXPERTS DE L'UAM**

(à remplir par l'expert technique de la structure de commandement sur site)

**Formulaire rempli par**

*Nom (de l'expert technique)*

Date:

**Type d'assistance d'expert requise:** (cochez les cases appropriées)

Assistance à distance	
Assistance sur place	

Domaines d'expertise requis (rôle de conseil uniquement) (*cochez les cases appropriées*)

Lutte contre la pollution par les hydrocarbures	<b>Gestion de crise et organisation d'intervention:</b>	
	analyse, évaluation et prévision du comportement et de l'évolution de la nappe;	
	- planification de la lutte et des problèmes de logistique;	
	- stratégie de lutte / options et choix tactiques.	
	<b>Méthodes et techniques de lutte en mer:</b>	
	- confinement / récupération	
	- utilisation de dispersants et autres produits de traitement	
	Méthodes et techniques de lutte à la côte et nettoyage à terre	
	Intervention sur la faune souillée	
	Traitement et élimination des déchets.	
Documentation financière et demande d'indemnisation		
Lutte contre la pollution par d'autres substances dangereuses	Gestion de crise et organisation de l'intervention	
	Analyse, évaluation et prévision du comportement et de l'évolution de nuages de gaz	
	produits qui flottent	
	produits qui se dissolvent	
	produits qui coulent	
	Récupération en mer de colis	
	Lutte en fonction du comportement des produits chimiques déversés	
	- protection du personnel	
	- toxicité pour l'eau et remise en état	
	- cycle biogéochimique	
	Décontamination	
	Intervention sur la faune souillée	
Traitement et élimination des déchets		

Approuvé par le Commandant sur place

Signature du Commandant sur place

Date

Nom du commandant sur place

**ANNEXE II.4**

**FORMULAIRE STANDARD POUR UNE DEMANDE D'EQUIPEMENT, DE PRODUITS ET DE  
PERSONNEL SPÉCIALISÉ**

REFERENCE	
NOM de l'INCIDENT	
LIEU	
DATE/HEURE/(UTC)	

**Adressé à:**

- a) directement à la/aux Partie(s) contractante(s) au Protocole prévention et situation critique ; ou,
- b) par le biais du REMPEC à la/aux Partie(s) contractante(s) ou à travers d'autres mécanismes d'assistance ;  
ou,
- c) à d'autres fournisseurs de ressources.

**En copie:** [emergency@rempec.org](mailto:emergency@rempec.org)

**De l'autorité requérante habilité**

Nom et position	
Date	

**Coordonnées de l'autorité requérante assistance**

Nom de l'autorité et adresse complète:	
Nom du responsable:	
Fonction:	
Téléphone fixe du Bureau:	
Téléphone portable disponible 24h/24:	
Adresse email:	

**Autorité responsable en charge de la réception et du renvoi des équipements et des produits fournis<sup>15</sup>**

Nom de l'autorité et adresse complète:	
Nom du responsable:	
Fonction:	
Téléphone fixe du Bureau:	
Téléphone portable disponible 24h/24:	
Adresse email:	

**Autorité qui aura le control de l'ensemble de l'opération**

Nom de l'autorité et adresse complète:	
Nom du responsable:	
Fonction:	
Téléphone fixe du Bureau:	
Téléphone portable disponible 24h/24:	
Adresse email:	

**Lieu où l'équipement doit être envoyé**

(Précisant le nom et le lieu de l'aéroport ou le port le plus proche, lorsqu'approprié)

<sup>15</sup> Responsable de l'équipement de l'arrivée dans le pays, au transfert sur site et du renvoi

**Équipement et produits requis** (cocher la case correspondante)

Type et quantité d'équipement et produits nécessaires (aussi détaillé que possible).

**Barrage**

Type	Spécifications (e.g. type de connexions <sup>16</sup> )	Quantité requise	Remarques
Barrage gonflable			
Barrage d'eaux de ballast			
Barrage extra côtier			
Barrage portuaire			
Barrage In-Situ burning			
Autre barrage			
Pompe			

**Sorbant**

Type	Quantité requise	Remarques
Feuilles ou boudins		
Rouleaux		
Coussins		
Barrages		
Echevaux		
Vrac d'hydrophobe		
Vrac liquide		
Autre type		

**Ecrémeur**

Type	Quantité requise	Remarques
Récupérateur oléophile à disques		
Récupérateur oléophile à cordes		
Récupérateur oléophile à tambours		
Récupérateur oléophile à brosses		
Récupérateur mécanique oléophile à bande transporteuse		
Récupérateur mécanique non oléophile à aspiration directe		
Récupérateur mécanique non oléophile à seuil		
Récupérateur mécanique non oléophile à bande transporteuse		
Récupérateur non oléophile à tambours		
Autre		

**Pompe**

Type	Quantité requise	Remarques
Pompe seule		
Pompe avec injection d'eau		
Système de pompage sous-marin		
Pompe de transfert de cargaison		
Autre		

**Stockage**

<sup>16</sup> ASTM, Universal type 1, Universal type 2, Us Navy, Hinge & Pin or NOFI

Type	Quantité requis	Remarques
Unités de stockage flottant (réservoirs)		
Unités de stockage flottant (bassin)		
"Big Bag" en bassin		
Conteneurs pliables à toit ouvert avec structure		
Réservoirs à coussins de récupération		
Autre		

#### Dispersant / Agent de biorestauration

Type	Spécifications	Quantité requis	Remarques
Dispersants classiques (2 <sup>ème</sup> génération)			
Concentrés (3 <sup>ème</sup> génération)			
Agent de biorestauration			
Autre			

#### Type de système d'épandage des dispersants

Type	Quantité requis	Remarques
Systèmes d'épandage fixes pour hélicoptères		
Seau de pulvérisation indépendant		
Systèmes d'épandage de dispersants conventionnels pour bateau		
Systèmes d'épandage de dispersants classiques		
Systèmes d'épandage de dispersants concentrés pré-dilués		
Systèmes d'épandage de dispersants soignées		
Unités mobiles pour usage individuel		
Autre		

#### Type de support de pulvérisation

Type	Spécifications	Quantité requis	Remarques
Avion d'épandage agricole			
Avion d'épandages multi-moteurs			
Avion à module d'épandage (POD) intégré			
Système d'épandage autonome à grande capacité			
Autre			

#### Navire

Type	Quantité requis	Remarques
Navire d'intervention		
Navire de sauvetage		
Remorqueur		
Canot pneumatique		
Egmopol		
Navire polyvalent		
Navire d'approvisionnement offshore		
Autre		

#### Aéronef

Type	Spécifications	Quantité requise	Remarques

#### Equipement de Protection Personnel

Type	Spécifications	Quantité requise	Remarques
Vêtement de protection			
Système de protection respiratoire			
Equipement de plongée spécialisée			
Autre			

#### Autres Systèmes

Type	Spécifications	Quantité requise	Remarques
Système de positionnement sous-marin			
Système de récupération sous-marin			
Système d'application de dispersant sous-marin			
Système de capsulage de puits			
Autre			

#### Personnel spécialisé

Type	Domaine de compétences	Quantité requise	Remarques
Experts	Sauvetage		
	Plongée		
	Architecte naval		
	Hygiène et Sécurité		
	Produits chimiques		
	Lutte contre le feu		
Tâches	Domaine de compétences		
	Superviseurs		
	Chef d'équipe	Nettoyage de littoral	
	Coordonnateur sur place	Produits chimiques	
	Equipe de lutte	Lutte contre le feu	

#### Mesures à prendre par l'Etat réquernt pour faciliter le transport et l'utilisation des équipements

Facilitation des formalités douanières (dédouanement du matériel arrivé, autorisation de leur utilisation en cas de besoin; l'équipement devrait être admis sur une base temporaire et les produits admis avec une exonération des taxes)
Les procédures d'immigration et d'accueil, ainsi que les formalités douanières (dédouanement immédiat) pour le personnel spécialisé et le personnel nécessaire au fonctionnement de l'équipement
Fourniture de tout ce qui est nécessaire pour le bon fonctionnement et la maintenance des équipements.
Pour les demandes de navires : s'assurer que les navires ont les autorisations nécessaires (e.g. autorisation de naviguer)
Pour les demandes d'aéronefs : s'assurer que les aéronefs ont les autorisations de voler dans l'espace aérien. Un plan de vol ou un signalement de vol doit être rempli et accepté.

#### Remarques pour le renvoi des équipements/produits :

L'Etat requérant prend la responsabilité de renvoyer l'équipement au fournisseur dès que les opérations sont terminées.

L'Etat requérant effectue le renvoi, une fois que les opérations sont terminées, de tous les produits non-utilisés et s'assure que le renvoi des équipements est fait dans les meilleures dispositions possibles.

L'Etat requérant envoie un rapport sur l'efficacité des équipements, produits et personnels fournis) l'autorité appropriée de la Partie assistante. Une copie de ce rapport doit être envoyée au REMPEC.

---

Signature de l'autorité requérante habilitée

Date

Nom et fonction de l'autorité requérante habilitée



**APPENDICE**

**FORMULAIRE STANDARD DE TERRAIN POUR LA REQUÊTE D'ÉQUIPEMENT, DE PRODUITS  
ET DE PERSONNEL SPÉCIALISÉ**

(A remplir par l'expert technique dans la structure de commandement)

**Formulaire rempli par**

Nom: (*expert technique*)

Date:

**Lieu où les équipements doivent être envoyés**

(Nom et lieu précis)

**Accès à l'information**

(Fournir les informations quant aux besoins logistiques pour acheminer l'équipement sur le site)

**Équipement et produits requis (cocher la case correspondante)**

(Type et quantité de l'équipement et des produits nécessaires(le plus détaillé possible)).

**Barrage**

Type	Spécifications (e.g. type de connexions <sup>17</sup> )	Quantité requise	Remarques
Barrage gonflable			
Barrage d'eaux de ballast			
Barrage extra côtier			
Barrage portuaire			
Barrage In-Situ burning			
Autre barrage			
Pompe			

**Sorbant**

Type	Quantité requise	Remarques
Feuilles ou boudins		
Rouleaux		
Coussins		
Barrages		
Echevaux		
Vrac d'hydrophobe		
Vrac liquide		
Autre type		

**Ecrémeur**

Type	Quantité requise	Remarques
Récupérateur oléophile à disques		
Récupérateur oléophile à cordes		
Récupérateur oléophile à tambours		
Récupérateur oléophile à brosses		
Récupérateur mécanique oléophile à bande transporteuse		
Récupérateur mécanique non oléophile à aspiration directe		
Récupérateur mécanique non oléophile à seuil		
Récupérateur mécanique non oléophile à bande transporteuse		
Récupérateur non oléophile à tambours		

<sup>17</sup> ASTM, Universal type 1, Universal type 2, Us Navy, Hinge & Pin or NOFI

Autre		
-------	--	--

**Pompe**

Type	Quantité requise	Remarques
Pompe seule		
Pompe avec injection d'eau		
Système de pompage sous-marin		
Pompe de transfert de cargaison		
Autre		

**Stockage**

Type	Quantité requise	Remarques
Unités de stockage flottant (réservoirs)		
Unités de stockage flottant (bassin)		
"Big Bag" en bassin		
Conteneurs pliables à toit ouvert avec structure		
Réservoirs à coussins de récupération		
Autre		

**Dispersant / Agent de biorestauration**

Type	Spécifications	Quantité requise	Remarques
Dispersants classiques (2 <sup>ème</sup> génération)			
Concentrés (3 <sup>ème</sup> génération)			
Agent de biorestauration			
Autre			

**Type de système d'épandage des dispersants**

Type	Quantité requise	Remarques
Systèmes d'épandage fixes pour hélicoptères		
Seau de pulvérisation indépendant		
Systèmes d'épandage de dispersants conventionnels pour bateau		
Systèmes d'épandage de dispersants classiques		
Systèmes d'épandage de dispersants concentrés pré-dilué		
Systèmes d'épandage de dispersants soignées		
Unités mobiles pour usage individuel		
Autre		

**Type de support de pulvérisation**

Type	Spécifications	Quantité requise	Remarques
Avion d'épandage agricole			
Avion d'épandages multi-moteurs			
Avion à module d'épandage (POD) intégré			
Système d'épandage autonome à grande capacité			
Autre			

**Navire**

Type	Quantité requis	Remarques
Navire d'intervention		
Navire de sauvetage		
Remorqueur		
Canot pneumatique		
Egmopol		
Navire polyvalent		
Navire d'approvisionnement offshore		
Autre		

#### Aéronef

Type	Spécifications	Quantité requis	Remarques

#### Équipement de Protection Individuelle

Type	Spécifications	Quantité requis	Remarques
Vêtement de protection			
Système de protection respiratoire			
Équipement de plongée spécialisée			
Autre			

#### Autres Systèmes

Type	Spécifications	Quantité requis	Remarques
Système de positionnement sous-marin			
Système de récupération sous-marin			
Système d'application de dispersant sous-marin			
Système de capsulage de puits			
Autre			

#### Personnel spécialisé

Type	Domaine de compétences	Quantité requis	Remarques
Experts	Sauvetage		
	Plongée		
	Architecte naval		
	Hygiène et Sécurité		
	Produits chimiques		
	Lutte contre le feu		
Tâches	Domaine de compétences		
Superviseurs	Nettoyage de littoral Produits chimiques Lutte contre le feu		
Chef d'équipe			
Coordonnateur sur place			
Équipe de lutte			

#### Approuvé par le Commandant sur place

Signature du Commandant sur place

Date

Nom du Commandant sur place

**ANNEXE II.5**

**FORMULAIRE STANDARD POUR UNE OFFRE D'ASSISTANCE**

(De la partie offrant au pays requérant assistance)

REFERENCE	
NOM de l'INCIDENT	
LOCATION	
DATE/HEURE/(UTC)	

**DE (PARTIE ASSISTANTE)**

Nom	
Fonction	
Nom de l'autorité / entreprise	
Téléphone	
Fax	
Email	

**A (PAYS REQUÉRANT)**

Nom	
Fonction	
Nom de l'autorité / entreprise	
Téléphone	
Fax	
Email	

**DESCRIPTION DE L'ASSISTANCE OFFERTE**

<b>Equipement/Produit</b>	
Type <sup>18</sup>	
Quantité	
Spécifications	
Situation actuelle	

<b>Personnel</b>	
Nom	
Zone d'expertise <sup>19</sup>	
Situation actuelle	
CV <sup>20</sup>	

**TRANSPORT**

Fournie par la partie assistante	OUI/NON
Requise par la partie requérante	OUI/NON
Spécifications	Indique les besoins particuliers en lien avec le transport

**DESCRIPTION DU POINT DE LIVRAISON (si la partie offrant assistance peut fournir le transport)**

Moyens de transport requis	(terrestre, aérien, maritime)
Détails du transport	
Destination	Adresse, coordonnées, point de repère
Estimation du délai de livraison	Date et heure

<sup>18</sup> Cf. Annexe II.4

<sup>19</sup> Cf. Annexe II.5

<sup>20</sup> CV joint de l'expert et/ou du personnel

### INFORMATION LOGISTIQUE

Ajouter n'importe quelle information pertinente de logistique par exemple:

- Des frais de magasinage sont-ils demandés ?
- L'équipement nécessite-t-il du personnel formé pour l'accompagner / le faire fonctionner ?
- La date du modèle de l'équipement sur le lieu actuel crée-t-il un problème de conformité avec un minimum de standards d'équipement pour la lutte ?
- Il y a-t-il une alimentation de puissance spécifique, des pompes particulières, ou tout autre besoin technique pour faire fonctionner cet équipement ?
- Qui fournira la distribution de la ressource si besoin est ?
- Il y a-t-il d'autres considérations ?

### TERMES ET CONDITIONS FINANCIÈRES

Date de démarrage des services/de la mobilisation		
Nature des services / perspectives de travail		
		YES
		NO
<b>La Partie offrant l'assistance, le fait à titre gracieux :</b>		
Si la réponse à la question précédente est « OUI » alors spécifier les conditions particulières.		
Si la réponse à la question ci-dessus est « NON », préciser en détail ci-dessous les termes et conditions financières incluant le prix de remboursement :		
Frais de mobilisation et de démobilisation		
Honoraires des équipements		
Honoraires du personnel		
Bases d'engagement (montant forfaitaire ou taux journalier)		
Taxes d'import/export (exempté ou non exempté)		
Nécessités d'immigration		
Coût de nettoyage et de remise en état		
Facturation		
Sécurité pour le paiement		
Couverture-responsabilité, garantie et assurances		
Santé et sécurité		
Cessation		
Autres conditions		
Coût total approximatif pour ce développement pour lequel le remboursement sera demandé :		
_____ (US \$/EURO/Autres)		
Coût totaux de la Base à la Zone d'utilisation		
_____ (US \$/EURO/Autres)		

Signature de l'officiel habilité

Date

Nom de l'officiel habilité

Titre et organisation

**ANNEXE II.6**

**EXTRAIT DU FORMULAIRE DE RÉCEPTION/PRISE DE CONNAISSANCE**  
(Formulaire du pays requérant à la partie offrant assistance)

REFERENCE	
NOM de l'INCIDENT	
LIEU	
DATE/HEURE/(UTC)	

**AU PAYS OFFRANT ASSISTANCE**

Nom	
Fonction	
Nom de l'autorité / entreprise	
Téléphone	
Fax	
Email	

**DU PAYS REQUERANT**

Nom	
Fonction	
Nom de l'autorité / entreprise	
Téléphone	
Fax	
Email	

**OFFRE**

<b>NOM DE L'OFFRE / DESCRIPTEUR</b>	
<b>Reçu le</b>	Date et heure
<b>Reçu par</b>	
Nom	
Fonction	
Nom de l'autorité / entreprise	
Téléphone	
Fax	
Email	
<b>Estimation de la date de confirmation</b>	Date et heure

---

Signature de l'autorité requérante habilitée

Date

Nom et fonction de l'autorité requérante habilitée

Titre et fonction



**ANNEXE II.7**

**EXTRAIT DU FORMULAIRE D'ACCEPTATION**

(Formulaire du pays requérant à la partie offrant assistance)

REFERENCE	
NOM de l'INCIDENT	
EMPLACEMENT	
DATE/HEURE/(UTC)	
NOM DE L'OFFRE / DESCRIPTEUR	

**À LA PARTIE OFFRANTE (Gouvernement / Organisation)**

Nom	
Fonction	
Nom de l'autorité / entreprise	
Téléphone	
Fax	
Email	

**DU PAYS REQUERANT**

Nom	
Fonction	
Nom de l'autorité / entreprise	
Téléphone	
Fax	
Email	

**STATUT DES OFFRES:**

**1) OFFRES ACCEPTÉES**

Type des offres	Date requise	Lieu	Spécificités du transport

**2) OFFRES DECLINÉES OU EN ATTENTE**

Type des offres	Raisons pour lesquelles les offres ont été déclinées ou mises en attente

**TERMES ET CONDITIONS**

Les termes et conditions sont acceptés tels qu'ils sont spécifiés dans le contrat joint.

---

Signature de l'autorité requérante habilitée

Date

Nom et fonction de l'autorité requérante habilitée

Titre et fonction



**APPENDICE**

**POINTS A CONSIDERER PAR LES DEUX PARTIES LORS DE LA NEGOCIATION DES TERMES  
ET CONDITIONS POUR UNE ASSISTANCE INTERNATIONALE**

- Date de commencement des services/mobilisation
- Nature des services/portée du travail
- Frais relatifs à la mobilisation et à la démobilisation
- Tarifs des équipements
- Honoraires du personnel
- Base d'engagement (montant forfaitaire ou taux journalier)
- Taxes de douanes import/export (exemption ou non-exemption)
- Mouvements transfrontaliers du personnel
- Dépensements effectués par la partie assistante en lien avec l'assistance fournie
- Coût de nettoyage et de réhabilitation
- Facturation
- Sécurité du paiement. La partie assistante peut exiger une garantie de paiement au Pays requérant. Cette garantie pourra être obtenue auprès des Clubs P&I du navire impliqué [et / ou des FIPOL si applicable] ou auprès de l'assureur d'une unité offshore ou d'une installation de manutention d'hydrocarbures.
- Couverture de responsabilité, garantie et assurance
- Hygiène et sécurité
- Fin de contrat
- Détail du paiement

**ANNEXE II.8**

**EXTRAIT DU FORMULAIRE DECLINÉ / EN ATTENTE**

(Du pays requérant assistance à la partie offrant assistance)

REFERENCE	
NOM de l'INCIDENT	
EMPLACEMENT	
DATE/HEURE/(UTC)	
NOM DE L'OFFRE / DESCRIPTEUR	

**À LA PARTIE OFFRANT ASSISTANCE (Gouvernement / Organisation)**

Nom	
Fonction	
Nom de l'autorité / entreprise	
Téléphone	
Fax	
Email	

**DU PAYS DEMANDANT ASSISTANCE**

Nom	
Fonction	
Nom de l'autorité / entreprise	
Téléphone	
Fax	
Email	

**STATUT DE L'OFFRE: DECLINEE / EN ATTENTE**

**INFORMATION ADDITIONNELLE**

---

Signature de l'autorité requérante habilitée

Date

Nom et fonction de l'autorité requérante habilitée

Titre et fonction



**ANNEXE II.9**

**COMPTE RENDU DE LA SITUATION (SITREP)**

<b>INCIDENT:</b>	
<b>No SITREP :</b>	
<b>DATE:</b>	<b>HEURE* (UTC +1):</b>
<b>FORMULAIRE rempli par:</b>	
<b><u>Adressé :</u></b> <ul style="list-style-type: none"><li>• au REMPEC</li><li>• aux Parties contractantes</li><li>• aux parties venant en aide</li><li>• aux parties impliquées</li></ul>	
<b>1) Le développement de la situation quant à l'incident de pollution</b>	
<b>2) Les actions à prendre pour lutter contre la pollution</b>	
<b>3) L'évolution des opérations de lutte</b>	
<b>4) Actions planifiées à prendre</b>	
- les actions planifiées de lutte; - besoin pour une aide supplémentaire et/ou une aide de démobilisation déjà fournie	

---

**Approuvé par le Commandement sur place et/ou le Haut-Commandement sur place**

Signature du Commandant sur place ou du Haut-Commandant sur place

Date

Nom du Commandant sur place ou du Haut-Commandant sur place



**ANNEXE III**  
**DEMANDE D'INDEMNISATION**



## ANNEXE III.1

### PRÉPARATION DES DEMANDES D'INDEMNISATION

#### **1. Recevabilité des demandes d'indemnisation**

Pour avoir droit à une indemnisation, la dépense ou la perte causée par un déversement d'hydrocarbures doit être mesurable et quantifiable. Il incombe au demandeur de prouver le lien de causalité et le demandeur doit être en mesure de fournir des preuves appropriées à l'appui du montant réclamé pour les dépenses ou la perte.

L'assureur du propriétaire du navire et le FIPOL, le cas échéant, nomment généralement des experts, souvent de façon conjointe, pour enquêter sur le bien-fondé technique des demandes et pour effectuer des évaluations indépendantes des dépenses ou des pertes.

#### **2. Caractère raisonnable**

Il est important de noter que, dans le cadre des conventions internationales d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le montant réclamé devrait être raisonnable. En règle générale, le caractère raisonnable d'une demande pour les mesures préventives, y compris le nettoyage, est évalué en fonction des taux facturés, des ressources déployées et des activités réclamées. L'évaluation des sinistres causés par la pollution tient compte de la valeur du bien affecté, des préjudices économiques encourus et des coûts de remise en état. Ces concepts de «caractère raisonnable» sont énoncés dans le Manuel des réclamations du FIPOL aux fins des Conventions sur la responsabilité civile et portant création du Fonds.

#### **3. Délai de prescription**

Les demandeurs doivent présenter leur demande le plus tôt possible après le dommage ou, si, pour une raison quelconque, une réclamation officielle ne peut être présentée peu de temps après l'incident, le demandeur doit informer l'organisation responsable de son intention de présenter une réclamation dans les plus brefs délais. En vertu des conventions internationales d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures, le demandeur peut perdre son droit à réparation à moins qu'une action ne soit intentée contre l'organisation responsable devant un tribunal dans un délai déterminé après la date de l'incident ou la date à laquelle le dommage a eu lieu.

#### **4. Préparation des demandes d'indemnisation des dommages par la pollution par les hydrocarbures**

##### **• Prévention et nettoyage**

Pour de nombreux déversements d'hydrocarbures, des coûts importants seront engagés dans la phase initiale d'une intervention d'urgence, en raison du déploiement de ressources pour empêcher d'autres déversements, protéger les zones sensibles et récupérer les hydrocarbures. Par conséquent, il est important qu'un système ordonné d'enregistrement et de classement des documents associés soit établi le plus rapidement possible peu après le début de l'intervention. Des registres précis sont vitaux car il est inenvisageable de réaliser une compilation ultérieure des revendications uniquement de mémoire, en particulier lors d'une réponse longue et rapide.

Les feuilles de travail quotidiennes doivent être compilées par le personnel de supervision, décrivant les opérations en cours, décrivant le matériel utilisé, le lieu et le mode d'utilisation, le nombre de personnes employées, le lieu et le lieu de déploiement et le matériel consommé. L'enregistrement de telles informations est facilité par l'utilisation de feuilles de travail électroniques standard.

Les coûts pour de nombreux éléments utilisés dans une intervention seront calculés comme la somme de la période travaillée et du taux pour cette période; Par exemple, un aéronef utilisé pour la surveillance pendant un certain nombre d'heures ou un travailleur employé sur une plage pendant quelques jours, sont les plus adaptés à la saisie et la mise sous forme électronique, de préférence à l'aide de feuilles de calcul. Outre l'énumération des coûts, une demande d'indemnisation doit inclure autant d'informations que possible pour expliquer la raison des travaux, tels que les registres des décisions, les compte-rendus de réunions et les rapports de l'activité sur la récupération et le nettoyage des hydrocarbures, ainsi que les journaux de bord des navires, les feuilles de travail du personnel, et les rapports de chantier. La participation anticipée du Club P & I ou de l'assureur dans la gestion de l'évènement et leur implication dans l'approbation des dépenses liées à la réponse est recommandée.



Le transport, le stockage, le traitement et l'élimination des déchets peuvent souvent être la composante la plus coûteuse d'une intervention sur une pollution. L'enregistrement précis des volumes et des poids manipulés est important.

En résumé, ci-après, la liste non exhaustive des renseignements à fournir:

- Résumé des événements, y compris une description des travaux effectués dans les différentes zones et des méthodes de travail choisies en fonction des circonstances qui prévalaient pendant l'incident.
- Délimitation de la zone touchée, description de l'étendue de la pollution et identification des zones les plus contaminées. Ceci doit être présenté sous la forme d'une carte ou d'un graphique avec à l'appui des photographies ou des vidéos.
- Analyse et / ou autres données probantes prouvant le lien entre la pollution par les hydrocarbures et le navire impliqué dans l'incident (par exemple, analyse chimique, données sur le vent, les marées et les courants, observation et tracé des mouvements de la nappe d'hydrocarbures).
- Dates des travaux (avec les coûts hebdomadaires ou quotidiens).
- Coûts de la main-d'œuvre et administratifs (nombre et catégories de personnel d'intervention, taux de rémunération des heures normales et heures supplémentaires, jours / heures travaillées).
- Coûts des équipements et du matériel (types d'équipement utilisés, taux de location, quantité et coût des consommables).
- Frais de transport (nombre et types de navires, aéronefs, véhicules utilisés, nombre de jours / heures opérés, taux de location ou coût d'exploitation).
- Frais de stockage temporaire (le cas échéant) et d'élimination définitive des hydrocarbures et des matières mazoutées récupérés.

- **Dommages aux biens**

Les demandes d'indemnisation pour dommages aux biens peuvent être faites aussi bien par le secteur public que par le secteur privé, tels que les pêcheurs, les propriétaires de navires de plaisance, les exploitants de ports de plaisance et les autorités portuaires. Dans ce cas, il peut être souhaitable de prendre des dispositions, par l'intermédiaire de l'assureur du propriétaire du navire, pour nommer des experts en sinistres auxquels les demandeurs peuvent se référer. Dans certains événements, un numéro de téléphone spécial et un bureau ont été établis pour traiter les réclamations, et le public est avisé par les médias que ce service est disponible.

Les éléments affectés comprennent généralement: les coques des navires de pêche et des embarcations de plaisance; Les engins de pêche, tels que les filets et les pièges; et les structures de mariculture, tels que les fermes piscicoles, des radeaux de moules et parcs à huîtres. Les réclamations relatives aux dommages matériels peuvent aussi résulter d'une activité de nettoyage; Par exemple, des dommages aux routes ou aux sentiers utilisés pour l'accès des travailleurs et des véhicules.

Au minimum, des photographies du bien avant et après la restauration doivent être fournies à l'appui d'une réclamation. Toutefois, pour de nombreuses réclamations pour dommages matériels, une enquête, habituellement menée conjointement avec des représentants de l'organisation qui paie une indemnisation, sera nécessaire avant le début des travaux de restauration du bien. Des enquêtes sont nécessaires pour confirmer le lien de causalité à l'incident, confirmer le degré de contamination ou les autres dommages réclamés et donner des conseils sur les travaux appropriés à entreprendre. En tout état de cause, la demande d'indemnisation doit mentionner l'étendue des dommages causés par la pollution au Bien, la description des éléments détruits, endommagés ou nécessitant un remplacement ou des réparations (par exemple bateau, équipement de pêche et vêtements), y compris leur emplacement. Afin de faciliter l'évaluation, il convient de mentionner le coût des travaux de réparation ou de remplacement de l'article ainsi que l'âge de l'article à remplacer afin de prendre en compte la dépréciation.

- **Préjudices économiques**

Les dommages aux navires de pêche, aux engins de pêche, aux installations de mariculture ou aux biens touristiques peuvent empêcher leur utilisation ultérieure. Les revenus perdus pendant la période durant laquelle les articles pollués ou endommagés sont nettoyés ou remplacés peuvent constituer la base d'une demande de préjudice économique conséquente. En plus de la documentation requise pour appuyer les dommages matériels, des preuves de la perte de revenus qui en résulte seront également nécessaires. Des demandes d'indemnisation peuvent être acceptées pour le coût des mesures prises pour prévenir ou minimiser les préjudices économiques. Les préjudices économiques peuvent inclure, sans s'y limiter: la restriction de l'activité de pêche, la fermeture des installations industrielles et de transformation côtières, les campagnes de marketing et la perte de revenus des opérateurs de villégiature (hôteliers et restaurateurs). Dans de nombreux cas, les données financières des années précédentes peuvent être facilement accessibles, bien que des difficultés peuvent apparaître pour distinguer les pertes causées par le déversement d'hydrocarbures de celles causées par d'autres facteurs non liés, comme le mauvais temps ou la surpêche.

Des demandes d'indemnisation pour préjudice économique pur peuvent également se poser même si aucun dommage n'a été causé au bien; le cas par exemple, où une flotte de pêche est incapable de quitter le port. Les rapports des médias sur un déversement d'hydrocarbures peuvent également entraîner une perte de confiance du marché, ce qui pourrait dissuader les touristes de visiter une zone côtière ou le public d'acheter de fruits de mer perçus comme contaminés par les hydrocarbures. Les préjudices économiques purs sont plus faciles à voir sur un bilan plutôt que comme une conséquence de dommages aux biens. Par conséquent, pour de nombreuses demandes d'indemnisation de perte économique, les documents justificatifs les plus importants seront des copies des comptes de la société, des registres commerciaux, des factures ou autres états financiers. Même si elles sont acceptées en principe dans le cadre des régimes internationaux d'indemnisation, dans certaines juridictions nationales, les allégations de préjudice purement économique sont irrecevables.

Lorsqu'il s'agit de pêcheries artisanales, il se peut que les dossiers officiels ne soient pas disponibles et qu'une autre forme d'évaluation puisse être requise. La pêche de subsistance ou artisanale comprend la fourniture d'aliments quotidiens ou de fruits de mer pour le troc qui peuvent ne pas inclure les transactions financières. L'évaluation des réclamations de ces pêcheries peut être problématique car la documentation à l'appui est souvent indisponible et seuls des rapports verbaux d'activités peuvent être fournis. Des experts sont disponibles pour venir en aide aux demandeurs afin de déterminer les pertes exactes. De plus, des dépenses indirectes supplémentaires pourraient être engagées par les autorités locales pour fournir d'autres sources de protéines aux communautés côtières touchées par le déversement; Cela devrait être documenté. Les lignes directrices disponibles auprès du FIPOL peuvent aider dans ce domaine.

Les renseignements à l'appui concernant les demandes pour dommage économique peuvent inclure, sans s'y limiter, la description de la nature de la perte, y compris la démonstration que la perte résulte directement de l'évènement, les chiffres comparatifs des bénéfices réalisés au cours des périodes précédentes et pour la période au cours de laquelle ces dommages ont été subis, et la comparaison avec des zones similaires à l'extérieur de la zone touchée par le déversement ainsi que la méthode d'évaluation de la perte.

Plus spécifiquement pour les pêcheries, les revendications devraient inclure les coûts d'inspection et de surveillance de la présence d'hydrocarbures dans les zones de pêche potentiellement touchées et les aliments de subsistance, ainsi que les coûts gouvernementaux de la surveillance et de la réponse aux problèmes alimentaires locaux.

- **Dompage à l'environnement**

Les demandes relatives aux travaux de restauration des ressources endommagées et à encourager le processus naturel ne sont acceptables en vertu des conventions internationales que si certains critères sont respectés; par exemple, l'action devrait accélérer considérablement le processus naturel. Les coûts doivent être détaillés pour expliquer clairement le travail effectué.

Toutefois, les demandes basées sur des calculs effectués selon des modèles théoriques et des demandes d'indemnisation pour la perte de fonction de l'environnement sont irrecevables en vertu des Conventions internationales, bien qu'elles soient reconnues par certaines législations nationales.

- **Autres types d'indemnisation**

Ce qui précède sont les principales catégories de demandes qui sont susceptibles de se révéler acceptables; Toutefois, d'autres catégories de demandes peuvent être admises au titre des régimes nationaux et régionaux de compensation. Dans tous les cas, la demande doit être présentée de manière claire et suffisamment détaillée pour

pouvoir évaluer le montant des préjudices subis sur la base des faits et des documents présentés. Il convient de noter que chaque élément de la demande doit être appuyé par une facture ou par d'autres documents pertinents tels que des feuilles de travail quotidiennes et des notes explicatives.

- **Importance de conserver les justificatifs**

Le type d'information requise pour justifier une demande dépend du type de perte, en particulier si la perte est encourue du fait du coût de la réponse à l'incident ou des effets des hydrocarbures sur, par exemple, le tourisme ou la pêche. Cependant, la qualité de cette documentation et d'autres informations requises dépend dans une large mesure des mesures prises pour collecter et conserver ces informations au moment où la perte est encourue. Avec le temps, et à moins que les documents soient minutieux, la disponibilité de l'information pour appuyer les réclamations, vérifier les pertes et répondre aux questions est susceptible de diminuer. Le règlement d'une demande peut nécessiter du temps, et si le personnel clé n'est plus disponible pour répondre aux questions pendant cette période, les enregistrements peuvent être la seule source d'information. De même, à moins que les éléments de preuve ne soient conservés correctement, la justification d'une demande ultérieure pourrait ne pas être possible.

Une multitude d'organisations telles que les sociétés de sauvetage, les organismes gouvernementaux, les entreprises de traitement des déchets, et les organismes de préservation de la faune peuvent être impliqués dans une intervention. En plus d'utiliser des ressources propres, chaque organisation peut dépenser d'importantes sommes d'argent pour acheter ou recourir à des biens et des services. Le flux de dépenses conséquent peut inclure des contrats de location, des factures, des reçus et de nombreux autres documents. Les coûts raisonnables des tâches du personnel en gardant un registre des mesures prises et des coûts encourus, peut qualifier pour la compensation sous le régime international.

## **5. Publication du FIPOL**

Un dossier d'information sur les demandes d'indemnisation, qui inclus un Manuel des demandes d'indemnisation, un exemple de demande et de nombreuses lignes directrices spécifiques pour présenter les demandes d'indemnisation a été élaboré pour aider les demandeurs d'un État membre à la suite d'un événement de déversement d'hydrocarbures. Un ensemble de publications peut être téléchargé à partir du site <http://www.iopcfunds.org/publications/>. Des copies papier du dossier d'information, sont disponibles sur demande.

## ANNEXE III.2

### PRÉSENTATION, ÉVALUATION ET RÈGLEMENT DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION

#### **1. Qui peut formuler une demande et à qui ?**

Quiconque a été impliqué dans des opérations de prévention ou de nettoyage, ou toute personne qui a subi des dommages mesurables suite à un évènement de pollution, peut formuler une demande. Les demandeurs peuvent être des particuliers, des sociétés, des organisations privées ou des organismes publics, y compris des États ou des autorités locales. Pour des raisons de commodité, les réclamations peuvent être regroupées afin de faciliter leur évaluation par la partie ou l'organisation responsable.

L'assureur de la responsabilité civile du propriétaire du navire est généralement un Club de protection et d'indemnisation (P & I). Comme on noté ci-dessus, dans le cadre de certaines conventions telles que CLC et Hydrocarbures de Soutes, les demandeurs ont un droit d'action directe contre l'assureur si le propriétaire du navire est incapable de payer. Les réclamations relatives aux dommages causés par la pollution devraient être soumises au Club P & I d'un navire et / ou au FIPOL pour les grands incidents susceptibles de dépasser la limitation du navire. Dans les situations où propriétaire du navire n'est pas connu ou incapable de payer, les demandes peuvent être soumises à la Convention portant sur la création du Fonds International pour la pollution par les hydrocarbures, le cas échéant, à un fonds national, si disponible.

Les navires gouvernementaux et les navires exploités publiquement, y compris les navires de guerre et les autres navires en service ou en charte militaire, opèrent habituellement en dehors des P & I établis et d'autres assurances commerciales.

En cas de dommage causés par la pollution au sens de la CLC 92, dans un État qui est Partie contractante à la Convention sur la responsabilité civile de 1992 et à la Convention portant création du Fonds de 1992, les demandes peuvent être soumises au Fonds de 1992. Toutefois, le Fonds de 1992 commence généralement à distribuer une indemnité une fois que le propriétaire du navire ou son assureur a payé jusqu'à la limite de sa responsabilité et que les réclamations devraient être envoyées directement au propriétaire du navire ou à son assureur qui canaliserait la demande au Fonds de 1992 lorsque la limite de sa responsabilité est atteinte.

#### **2. Informations à fournir**

Indépendamment du type de demande, la documentation à l'appui doit contenir les informations de base suivantes:

- le nom et l'adresse du demandeur;
- l'identité du navire impliqué dans l'évènement;
- la date, le lieu et les détails spécifiques de l'évènement;
- le type de préjudice ou de dommage causé par la pollution;
- documents justificatifs pour chaque article revendiqué; et
- le montant de l'indemnisation demandée, y compris les impôts, les bénéfices et tout autre coût supplémentaire le cas échéant.

#### **3. Évaluation et traitement de la demande**

Après avoir reçu une demande, l'armateur du navire, l'assureur du propriétaire du navire et / ou le FIPOL si impliqué, évalueront la demande afin de déterminer sa recevabilité ainsi que la somme qui est considérée comme recouvrable. Pour ce faire, le propriétaire du navire, l'assureur du propriétaire du navire et / ou le Fonds peuvent avoir besoin des services de conseillers techniques qui peuvent avoir été présents sur les lieux de l'incident.

Si les informations fournies par le demandeur ne sont pas suffisantes pour vérifier l'admissibilité ou le caractère raisonnable de la demande, l'assureur du Fonds/ ou des parties responsables peut demander que certains des coûts formulés soient justifiés par la provision d'informations supplémentaires. Bien qu'une revendication puisse avoir été jugée recevable par principe, la provision de la preuve incombe au demandeur et, si par conséquent, la demande n'est pas étayée par des éléments justificatifs ou n'est techniquement pas raisonnable, une partie ou la totalité des frais peut être rejetée une fois toutes les requêtes épuisées.

Dans la plupart des cas prévus par les Conventions internationales, l'accord sur le montant de l'indemnité à payer est atteint sur une base amiable, sans qu'il soit nécessaire d'engager une action en justice ni de coûts connexes. Toutefois, si un tel accord n'est pas possible, le demandeur a le droit de saisir le tribunal de l'État où le dommage a eu lieu, mais il doit le faire avant la date de prescription du délai applicable.

**ANNEXE IV**  
**LEXIQUE et ACRONYMES**



## ANNEXE IV.1

### LEXIQUE

<b>Autorité d'intervention</b>	L'agence qui est responsable de la gestion des opérations d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.
<b>Club P&amp;I</b>	Les clubs de protection et d'indemnité sont des associations mutuelles à but non lucratif assurant la responsabilité au tiers des navires de commerce, incluant les pollutions par les hydrocarbures.
<b>Convention OPRC (1990)</b>	La Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures adoptée en 1990 et entrée en vigueur en 1995, a pour but de fournir un cadre légal pour la coopération internationale pour la lutte en cas d'évènement ou de risque grave de pollution marine en reconnaissant qu'un seul et unique pays ne peut gérer efficacement par lui-même une intervention large, complexe ou notable en cas de déversement d'hydrocarbures.
<b>Partie</b>	Un pays, une nation, un état ou une entité privée.
<b>Partie assistante</b>	Une partie qui accepte une demande d'assistance internationale provenant d'un État requérant qui fait face à une situation d'urgence de pollution importante en fournissant des ressources externes pour accroître les moyens nationaux du pays requérant en cas d'évènement de pollution par les hydrocarbures à grande échelle.
<b>Partie offrante</b>	Une partie qui offre une assistance à un pays affecté ou requérant faisant face à une situation d'urgence de pollution importante.
<b>Partie requérante</b>	Une partie qui émet une demande d'assistance internationale lors d'une situation d'urgence de pollution importante nécessitant des ressources extérieures pour accroître les moyens nationaux en cas d'évènement de pollution par les hydrocarbures à grande échelle.
<b>Partie responsable</b>	Un personne ou un groupe de personnes qui sont légalement responsables pour les coûts d'élimination et de dommages résultant d'un déversement ou d'un risque de déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire ou d'une installation dans les eaux de navigation ou sur le littoral adjacent.
<b>Pays affecté</b>	Un pays qui fait face à une large, complexe ou notable pollution par les hydrocarbures qui peut dépasser les moyens d'intervention nationaux, régionaux, bilatéraux, multilatéraux et à tout autre accord d'aide mutuelle existants.



<b>Pays assistant</b>	Un pays qui accepte une demande d'assistance internationale provenant d'un État requérant qui fait face à une situation d'urgence de pollution importante en fournissant des ressources externes pour accroître les moyens nationaux du pays requérant en cas d'évènement de pollution par les hydrocarbures à grande échelle.
<b>Pays requérant</b>	Un pays qui émet une demande d'assistance internationale lors d'une situation d'urgence de pollution importante nécessitant des ressources extérieures pour accroître les moyens nationaux en cas d'évènement de pollution par les hydrocarbures à grande échelle.
<b>Plan national d'urgence</b>	Un schéma national du pays pour l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures ou de substances nocives et potentiellement dangereuses. Il présente les moyens nationaux d'intervention et est destiné à promouvoir la coordination globale au sein de la hiérarchie des intervenants et des plans d'urgence.
<b>Point d'entrée</b>	Points d'entrée définis tels que tous types de passages frontaliers (e.g. routes, rivières, ports, chemins de fer, aéroports) par lesquels les ressources entrantes seront admises dans le pays requérant pour l'intervention large, complexe et notable en cas de déversement d'hydrocarbures.
<b>Principe pollueur-payeur</b>	Les autorités nationales devront s'efforcer de promouvoir l'internalisation des coûts environnementaux et l'utilisation d'instruments économiques, en tenant compte de la démarche que le pollueur devra, en principe, supporter les coûts de la pollution, et ce dans l'intérêt public et sans détourner les échanges et investissements internationaux.
<b>Spécialiste technique</b>	Une personne qui travaille étroitement avec le gérant de l'intervention et ceux qui conduisent les opérations d'intervention sur le terrain pour aider à identifier les contraintes en ressources et les limites en approvisionnement pour les besoins spécifiques en équipements et en autres ressources d'intervention tout au long de l'intervention.
<b>Structure de commandement</b>	La structure de commandement est chargée de coordonner les actions prises par les moyens nationaux (équipes d'intervention, navires, aéronefs) de l'État requérant avec celles prises par les moyens des Parties assistants (gouvernement, secteur privé).
<b>Structure de gestion</b>	La structure de gestion sert de point de contact d'intervention centralisé pour le traitement des demandes, de la réception, de l'évaluation et de l'acceptation des offres internationales d'assistance provenant de sources multiples (gouvernements, REMPEC, secteur privé, etc.) et coordonner le déploiement logistique des ressources acceptées dans la zone affectée.

**ANNEXE IV.2**

**ACRONYMES**

<b>AESM</b>	Agence européenne pour la sécurité maritime
<b>bbf</b>	baril
<b>BCAH</b>	Bureau de la coordination des affaires humanitaires
<b>CAR</b>	Centre d'activités régionales
<b>CE</b>	Commission européenne
<b>Cedre</b>	Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux
<b>CLC</b>	Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
<b>cm</b>	centimètres
<b>DG-ECHO</b>	Direction générale de la protection civile et des opérations d'aide humanitaire
<b>ERCC</b>	Centre de coordination de la réaction d'urgence
<b>FEDERCHIMICA</b>	Federazione Nazionale dell'Industria Chimica
<b>FIPOL</b>	Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
<b>GPS</b>	système mondial de géolocalisation
<b>GT</b>	Groupe technique
<b>IACS</b>	Association internationale des sociétés de classification

<b>ICE</b>	Intervention in Chemical transport Emergencies
<b>ID</b>	identification
<b>IOGP</b>	Association Internationale des producteurs de pétrole et de gaz
<b>IPIECA</b>	L'association mondiale d'études des questions environnementales et sociales du secteur pétrolier
<b>ISPRA</b>	Institut national italien pour la protection de l'environnement et la recherche
<b>ISU</b>	International Salvage Union
<b>ITOPF</b>	International Tanker Owners Pollution Federation
<b>m3</b>	mètres cubes
<b>MEPC</b>	Comité de la protection du milieu marin
<b>MONGOOS</b>	Réseau méditerranéen d'océanographie opérationnelle
<b>OIA</b>	Offres internationales d'assistance
<b>OMI</b>	Organisation maritime internationale
<b>OPPR</b>	Préparation et lutte en matière de pollution par les hydrocarbures
<b>OPRC</b>	Préparation, lutte et coopération en matière de pollution par les hydrocarbures
<b>ONG</b>	organisation non gouvernementale
<b>OSC</b>	Coordinateur sur place
<b>PAM</b>	Plan d'action pour la Méditerranée
<b>PNUE</b>	Programme des Nations Unies pour l'environnement

<b>POLFAC</b>	Services anti-pollution (POLlution FACilities)
<b>POLINF</b>	Renseignement sur la pollution (POLlution INFormation)
<b>POLREP</b>	Compte rendu de pollution (POLlution REPorting system)
<b>POLWARN</b>	Alerte de pollution (POLlution WARNing)
<b>PR</b>	Partie responsable
<b>QG</b>	Quartier général
<b>REMPEC</b>	Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle
<b>SAF</b>	Sea Alarm Foundation
<b>SIA / AIS</b>	Système d'identification automatique
<b>SITREP</b>	Notice de situation (SITuation REPort)
<b>SNPD</b>	Substances nocives et potentiellement dangereuses.
<b>UAM</b>	Unité d'assistance méditerranéenne
<b>UE</b>	Union européenne
<b>UTC</b>	temps universel coordonné
<b>VHF</b>	très hautes fréquences