
PACPLAN

PLAN RÉGIONAL OCÉANIEN D'INTERVENTION EN CAS DE DÉVERSEMENTS EN MER

**(Adopté par la 11^e Conférence du PROE, Guam –
octobre 2000)**

Guam – octobre 2000



Élaboré par le PROE sous l'égide de :
PACPOL - Programme pour la prévention de la pollution marine dans
le Pacifique
Projet PACPOL MS2.

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	1
1. INTRODUCTION.....	3
1.1 Contexte général.....	3
1.2 Mandat.....	4
1.3 Buts et objectifs.....	5
1.4 Portée technique du PACPLAN et classification des déversements.....	6
1.5 Zone d'application.....	9
1.6 Parties au Plan.....	9
1.7 Principes fondamentaux et priorités en matière de protection.....	9
1.8 Évaluation des risques.....	10
2. RÔLES ET RESPONSABILITÉS.....	17
2.1 Secrétariat technique du PROE.....	17
2.2 Gouvernements et administrations des pays insulaires membres du PROE.....	18
2.3 Gouvernements des pays métropolitains membres du PROE.....	19
2.4 Industrie pétrolière.....	19
3. PLAN RÉGIONAL AMÉRICAIN D'INTERVENTION POUR L'OCÉANIE (ORCP).....	21
4. RAPPORTS DE POLLUTION ET COMMUNICATIONS DIVERSES.....	22
4.1 Centre régional océanien de notification des déversements en mer (PACREP).....	22
4.2 Surveillance et détection des déversements.....	22
4.3. Rapports de pollution préliminaires (POLREP).....	23
4.4 Rapports de situation (SITREP).....	24
4.5 Rapports d'évaluation des incidents (POSTREP).....	24
5. INTERVENTIONS.....	25
5.1 Considérations générales.....	25
5.2 Système de contrôle des incidents (SCI).....	25
5.3 Protection des personnes.....	25
5.4 Enraiment de la source de pollution.....	25
5.5 Évaluation et notification des déversements en mer.....	26
5.6 Prévision et surveillance des déversements.....	26
5.7 Observation et suivi de la situation.....	26
5.8 Confinement et récupération des polluants en mer.....	27
5.9 Utilisation d'agents dispersants des nappes d'hydrocarbures.....	27
5.10 Protection du littoral.....	28
5.11 Nettoyage du littoral.....	28
5.12 Nettoyage des espèces de faune sauvage mazoutées.....	29
5.13 Gestion des déchets mazoutés.....	29
5.14 Interventions conjointes.....	30
5.15 Interventions en cas de déversements accidentels de substances chimiques et autres matières dangereuses (HAZMAT).....	31
6. AIDE EXTÉRIEURE.....	32
6.1 Demandes d'aide.....	32
6.2 Douanes, immigration et police phytosanitaire.....	38
6.3 Logistique.....	38
6.4 Finances.....	39
7. CESSATION DES OPÉRATIONS DE LUTTE ET ACTIVITÉS ULTÉRIEURES.....	42
7.1 Cessation des opérations de lutte.....	42
7.2 Nettoyage, remise en état et restitution du matériel.....	42
7.3 Évaluation de l'intervention et débriefing.....	42
7.4 Évaluation des dégâts et suivi de la situation.....	43
7.5 Remise en état et reconstitution du milieu.....	44

8. MATÉRIEL	45
8.1 Ressources nationales	45
8.2 Ressources régionales.....	45
9. FORMATION ET EXERCICES	47
9.1 Ateliers annuels du PACPOL	47
9.2 Cours de formation spécialisée	47
9.3 Exercices nationaux	48
9.4 Registre national des intervenants en cas de déversements en mer	48
10. ADOPTION, CONTRÔLE ET RÉVISION DU PLAN	49
10.1 Adoption du Plan	49
10.2 Contrôle du Plan	49
10.3 Révision du plan.....	49
PIÈCES JOINTES	50
Pièce jointe Une : Couloirs de navigation transitant par la zone d'application du PACPLAN (à ajouter)	51
Pièce jointe Deux : Premières sources d'aide (à ajouter).....	52
Pièce jointe Trois : Secondes sources d'aide (à ajouter)	53
ANNEXES	54
Annexe Une : Points de contact PACPLAN en cas de déversement en mer	55
Annexe Deux : Formulaire de rapport de pollution (POLREP)	59
Annexe Trois : Formulaire de rapport de situation (SITREP).....	61
Annexe Quatre : Formulaire de demande d'assistance	63
Annexe Cinq : Modèle de protocole de coopération bilatérale.....	65

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte général

La santé de l'océan est essentielle au développement harmonieux du Pacifique insulaire, région souvent appelée "Océanie". On s'accorde largement à reconnaître que la pollution marine compte parmi les trois grandes menaces qui pèsent sur les océans de la planète, au même titre que la destruction des habitats naturels et la surexploitation des ressources marines vivantes. À cet égard, la pollution engendrée par les déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques dans le milieu marin, qu'ils soient d'origine tellurique ou dus aux navires, est particulièrement préoccupante.

On ne saurait trop insister sur l'importance que revêtent les environnements côtiers et marins pour les populations insulaires du Pacifique, quel que soit le domaine considéré. L'impact des rejets de polluants en mer suscite dès lors de vives inquiétudes parmi les communautés de la région.

Du fait de l'absence de barrières terrestres et de la complexité des courants transocéaniques qui parcourent la région, le Pacifique est caractérisé par un déplacement ininterrompu des masses d'eau et constitue probablement l'océan le plus homogène de la planète. Cette situation aggrave d'autant les problèmes de pollution marine observés dans la région. Les incidents générateurs de pollution marine qui surviennent en un point précis du Pacifique peuvent en effet avoir de sérieuses répercussions sur d'autres zones de la région, les courants océaniques favorisant le transport des polluants et contaminants qui peuvent ainsi atteindre des zones très éloignées de leur source d'émission.

Il importe par conséquent que les États et territoires insulaires du Pacifique adoptent des dispositions régionales communes pour combattre efficacement les problèmes liés à la pollution marine. De fait aucun des pays insulaires océaniques ne peut y faire face de manière isolée. Les divers accords, conventions, politiques et initiatives adoptés en ce sens exigent des pays signataires qu'ils coopèrent étroitement à la gestion de la pollution marine et, de manière générale, à la préservation du milieu marin. C'est notamment le cas d'instruments internationaux comme la Convention sur le droit de la mer, le programme Action 21, qui découle de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) tenue à Rio de Janeiro en 1992, et le Programme d'action de la Barbade sur le développement durable des petits États insulaires en développement, adopté à l'occasion de la Conférence mondiale sur le développement durable des petits États insulaires en développement organisée à la Barbade en 1994. S'y ajoutent des instruments de portée régionale tels la Convention pour la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud (Convention de Nouméa) et les protocoles y relatifs, ainsi que le Plan d'action pour la gestion de l'environnement de la région du Pacifique Sud, qui couvre la période 1997-2000 (Plan d'action du PROE).

Le Programme régional océanique de l'environnement (PROE), qui a notamment pour mission d'aider les pays insulaires membres à mettre en œuvre des activités visant la protection de l'environnement, a élaboré, conformément aux dispositions du Plan d'action du PROE, un programme d'intervention complet relatif à la lutte contre la pollution marine. Il s'agit du Programme pour la prévention de la pollution marine dans le Pacifique (PACPOL).

(Îles Cook) Le PACPOL prévoit, entre autres, diverses mesures destinées à aider les pays insulaires membres à prévenir les incidents générateurs de pollution marine et à intervenir en cas de rejets de polluants en mer. Au nombre de ces initiatives, figurent la proposition d'un modèle de plan national qui permettrait aux pays de formuler leur propre plan national, et l'élaboration du dispositif qui fait l'objet du présent document, le Plan régional océanien d'intervention en cas de déversements en mer (PACPLAN).

Le PACPLAN constitue le cadre au sein duquel s'inscriront les efforts de coopération régionale si d'importants déversements viennent à se produire dans le Pacifique insulaire. Il définit en particulier les grands objectifs visés, les principes sur lesquels doivent s'appuyer les interventions et les priorités auxquelles elles répondent, les rôles et responsabilités des organismes concernés, les recours régionaux et suprarégionaux envisageables ainsi que les mécanismes qui permettent d'obtenir le concours d'instances régionales ou suprarégionales.

1.2 Mandat

Outre les instruments internationaux et régionaux cités précédemment, le PACPLAN et le mandat qui y est énoncé découlent également de la convention régionale et de la convention internationale indiquées ci-après.

1.2.1 Protocole de coopération de la Convention de Nouméa

Le 25 novembre 1986, les membres du PROE réunis à Nouméa (Nouvelle-Calédonie) ont adopté la Convention sur la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud (Convention de Nouméa) et les protocoles y relatifs. La Convention est notamment assortie d'un Protocole de coopération dans les interventions d'urgence contre les incidents générateurs de pollution marine dans la région du Pacifique Sud. Ce dernier définit les modalités de la coopération qui doit s'établir entre les États et territoires insulaires du Pacifique en cas de rejets de polluants en mer. Le protocole appelle notamment les Parties à la Convention à :

- prendre les dispositions nécessaires, tout d'abord au niveau national, pour organiser les opérations d'intervention en cas de déversement en mer ;
- coopérer avec d'autres Parties en vue de combattre les incidents générateurs de pollution marine ;
- créer et maintenir, en fonction de leurs capacités respectives, les moyens de prévenir et de combattre les incidents générateurs de pollution marine. Ces moyens comprennent :
 - la promulgation de textes législatifs pertinents ;
 - l'élaboration et le maintien de plans d'intervention ;
 - la désignation d'une autorité nationale chargée de l'application du Protocole ;
- échanger des informations avec les autres Parties et signaler tous les incidents générateurs de pollution marine aux autorités compétentes ainsi qu'aux Parties susceptibles d'être affectées ;
- apporter leur concours en fonction de leurs capacités aux Parties qui le demandent ;
- faciliter sur leur territoire l'entrée, le transit et la sortie du personnel technique et des matériels nécessaires pour faire face à un incident générateur de pollution marine ;
- élaborer et mettre en place, le cas échéant, des arrangements sous-régionaux ou bilatéraux appropriés afin de prévenir les incidents générateurs de pollution marine et d'y faire face.

Le texte intégral de la Convention de Nouméa peut être obtenu sur simple demande adressée au Secrétariat du PROE (Annexe 1).

1.1.2 Convention OPRC

Au plan international, l'organisation maritime internationale (OMI) a élaboré la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC). Cet instrument impose aux Parties signataires les mêmes obligations que le Protocole de coopération de la Convention de Nouméa mentionné ci-dessus.

Le texte intégral de la Convention peut être obtenu sur simple demande adressée à l'OMI (www.imo.org).

1.3 But et objectifs

Le PACPLAN a pour but principal de :

- prévenir ou minimiser les dommages causés aux ressources et aux écosystèmes marins et côtiers du Pacifique par les rejets de grande ampleur ; accélérer le processus de régénération des écosystèmes et des ressources qui auraient subi des dégradations du fait de déversements importants.

Le PACPLAN a pour objectifs de :

- faciliter la mise en œuvre du Protocole de coopération de la Convention de Nouméa et de la Convention OPRC dans les pays membres du PROE, y compris ceux qui ne sont pas encore parties au Protocole ou à la Convention OPRC ;
- promouvoir et engager à l'échelon régional des efforts de coopération en matière de planification, de formation, de prévention et d'intervention dans le domaine de la lutte contre la pollution marine ;
- mettre en place des systèmes de détection et de notification des rejets en mer dans la zone d'application du Plan, et notamment des réseaux de communication ;
- définir les mesures palliatives susceptibles de limiter la propagation des polluants et d'atténuer l'impact des déversements aux plans écologique, économique et social ;
- définir les mécanismes et procédures permettant aux pays membres du PROE touchés par un incident générateur de pollution marine de bénéficier du concours de tierces parties. Il peut s'agir notamment d'équipements spécialisés ou de l'intervention d'experts. Cette assistance peut être fournie par d'autres pays insulaires membres, des pays métropolitains membres du PROE, des sociétés pétrolières ou d'autres parties ;
- définir les procédures relatives à la prise en charge des coûts liés aux interventions en cas de déversements en mer ;
- définir les modalités applicables au financement de la mise en œuvre par le PROE du PACPLAN et des dispositifs connexes.

1.4 Portée technique du PACPLAN et classification des déversements

En règle générale, les plans d'intervention envisagés en cas de rejets en mer portent exclusivement sur les déversements d'hydrocarbures. Toutefois, à l'échelle internationale, s'opère une prise de conscience grandissante de la nécessité d'intégrer les mesures correctives prévues en cas de déversements d'hydrocarbures aux dispositions générales applicables à tous les polluants, y compris les hydrocarbures, les produits chimiques et les substances dangereuses (HAZMAT).

Le PACPLAN définit par conséquent les mesures d'intervention à prendre en cas de rejet dans l'environnement marin de polluants de toutes natures. Il fait toutefois une très large place aux déversements d'hydrocarbures, ces derniers constituant en effet la principale source de pollution susceptible de toucher la région.

Le PACPLAN couvre tous les déversements en mer qu'elle qu'en soit la source, qu'il s'agisse de rejets effectués par les navires ou d'écoulements d'origine tellurique.

Les dispositions visées au PACPLAN ne s'appliquent qu'aux incidents générateurs de pollution marine pour lesquels une coopération ou une assistance régionale ou suprarégionale s'impose. Aux termes du PACPLAN, les déversements entrant dans cette catégorie sont dits de type Trois. Les rejets de types Un et Deux ne sont pas couverts par le Plan.

Aux fins du PACPLAN, les déversements de types Un, Deux et Trois se définissent comme suit :

Type Un

- Déversement de faible ampleur pour lequel les activités d'intervention prévues entrent dans le cadre des capacités et des ressources dont disposent les ports ou terminaux pétroliers du pays insulaire membre du PROE dans lequel s'est produit l'incident ; et
- dont l'impact avéré ou probable ne dépasse pas les limites de la juridiction nationale du pays membre concerné.

Les déversements de type Un doivent être couverts par des plans d'intervention conçus spécifiquement à l'intention des ports et terminaux pétroliers. L'élaboration, la mise en place et l'application de ces plans relèvent des sociétés pétrolières et des autorités portuaires.

Type Deux

- Déversement d'ampleur moyenne pour lequel les mesures d'intervention prévues entrent dans le cadre des capacités et des ressources nationales du pays insulaire membre du PROE dans lequel s'est produit l'incident ; et
- dont l'impact avéré ou probable ne dépasse pas les limites de la juridiction nationale du pays membre concerné.

Les incidents entrant dans cette catégorie doivent être couverts par des plans nationaux d'intervention (NATPLAN). Il importe en effet que les autorités nationales de chaque pays élaborent, mettent en place et gèrent des plans d'intervention de portée nationale, par le biais de comités nationaux de lutte contre la pollution marine regroupant au minimum les administrations nationales chargées du transport maritime, de l'environnement, des pêches ou des ressources marines et de la gestion des opérations en cas de catastrophes, ainsi que les sociétés pétrolières.

Type Trois

- Déversement dont l'ampleur ou la gravité est telle qu'elle excède les capacités d'intervention et les ressources du pays insulaire membre du PROE dans lequel s'est produit l'incident ; ou
- dont l'impact avéré ou probable se fait sentir dans les limites des juridictions nationales de plus d'un pays insulaire membre du PROE.

Les déversements de cette dernière catégorie doivent entraîner les interventions envisagées dans les plans nationaux d'intervention et la mise en œuvre des dispositions complémentaires prévues au PACPLAN.

On observera que les définitions des trois types de déversements ci-dessus omettent à dessein toute référence à des quantités précises ou des ordres de grandeur. De fait, dans certains cas, un rejet d'ampleur relativement modeste peut néanmoins entrer dans la catégorie des déversements de type Deux, voire de type Trois, selon la capacité d'intervention et les ressources du pays insulaire membre du PROE dans lequel a eu lieu l'incident, les conditions relevées au moment des faits et la nature des écosystèmes touchés ou menacés.

La classification des incidents générateurs de pollution marine dans l'une ou l'autre des trois catégories ci-dessus ne peut intervenir qu'au moment où survient l'incident, et s'effectue à la lumière de l'évaluation préliminaire réalisée par l'organisme d'exécution du PACPLAN du pays insulaire membre du PROE dans lequel s'est produit l'incident.

Cela étant, dans la pratique, les rejets en mer peuvent difficilement être classés dans des catégories figées. La frontière entre les différents types de déversements est donc nécessairement floue. En conséquence, les organismes nationaux d'exécution doivent être prêts à appliquer à tout moment les dispositions prévues pour les rejets de la catégorie immédiatement supérieure à celle dans laquelle le déversement a été initialement classé. Il est en effet beaucoup plus facile d'annuler des plans d'urgence que d'intensifier à la dernière minute les opérations d'intervention en faisant appel à des renforts prévenus tardivement et souvent pris de court.

1.5 Zone d'application

La zone géographique couverte par le PACPLAN, ci-après appelée "zone d'application du PACPLAN", correspond à la région du Pacifique insulaire, à savoir l'ensemble des zones côtières et des zones de haute mer comprises dans la limite des 200 milles marins de chacun des 22 États et territoires insulaires océaniques membres du PROE, ci-après appelés "pays insulaires membres du PROE" (voir le tableau 1 et la figure 1).

Les pays insulaires membres du PROE se répartissent en deux catégories : la première regroupe 14 pays indépendants ou semi-indépendants (États insulaires océaniques), la seconde 8 territoires (territoires insulaires océaniques – Tableau 1).

Outre les pays insulaires, le PROE compte parmi ses membres quatre pays industrialisés (voir le tableau 1). Bien que deux d'entre eux, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, puissent également être considérées comme des îles, les quatre pays industrialisés membres du PROE sont désignés par le terme "pays membre métropolitains". S'ils ne font pas partie, du point de vue géographique, de la région du Pacifique insulaire ni de la zone d'application du PACPLAN, ils contribuent néanmoins de manière déterminante aux efforts visant la mise en œuvre du PACPLAN (voir les sections 2.3 et 6.1.3).

Tableau 1: États et territoires membres du PROE

Pays insulaires membres du PROE		Pays métropolitains membres du PROE
États insulaires océaniques	Territoires insulaires océaniques	
Iles Cook	Samoa américaines (États-Unis)	Australie
Fidji	Iles Mariannes du Nord (États-Unis)	France
Kiribati	Polynésie française (France)	Nouvelle-Zélande
Iles Marshall	Guam (États-Unis)	États-Unis
États fédérés de Micronésie	Nouvelle-Calédonie (France)	
Nauru	Pitcairn (Royaume-Uni)	
Niue	Tokelau (Nouvelle-Zélande)	
Palau	Wallis-et-Futuna (France)	
Papouasie-Nouvelle-Guinée		
Samoa		
Iles Salomon		
Tonga		
Tuvalu		
Vanuatu		

1.6 Parties au Plan

Les Parties au PACPLAN sont les 26 gouvernements et administrations membres du PROE (à savoir les membres insulaires et non insulaires cités ci-dessus), auxquels s'ajoutent les sociétés pétrolières opérant dans la zone d'application du PACPLAN.

1.7 Principes fondamentaux et priorités en matière de protection

Le PACPLAN s'appuie sur les principes généraux énoncés ci-dessous :

- L'industrie pétrolière et les autorités nationales doivent tout mettre en œuvre pour **prévenir** les déversements en mer d'hydrocarbures et d'autres produits dangereux et faire de cette exigence leur principale priorité.
- En dépit des efforts de prévention, des rejets se produisent inévitablement de temps à autre. Il importe par conséquent de mettre en place des **plans d'intervention** adaptés, permettant de faire face efficacement aux incidents générateurs de pollution marine, aux échelons local, national et régional/international. Le PACPLAN constitue le plan régional/international d'intervention destiné aux pays du Pacifique insulaire.
- Les opérations conduites dans le cadre du PACPLAN doivent systématiquement tendre, dans toute la mesure du possible, à compléter ou à mettre à profit le jeu des **forces naturelles**.
- Les interventions engagées dans le cadre du PACPLAN doivent systématiquement tendre à améliorer la coordination et l'intégration des activités ainsi que la coopération entre les **autorités nationales et les partenaires industriels**, tout en privilégiant les options les plus **rentables, efficaces et raisonnablement envisageables**.

Lorsqu'un rejet en mer relevant du PACPLAN se produit, les efforts visant la protection des personnes et des biens s'effectuent en fonction des priorités suivantes (par ordre d'importance):

- protection des personnes physiques, santé et sécurité des populations ;
- habitats biologiques ;
- espèces rares et menacées ;
- ressources commerciales ;

- patrimoine culturel ;
- biens et équipements à caractère non commercial.

Les priorités doivent également être fixées selon le degré de vulnérabilité des ressources et des écosystèmes marins et côtiers des zones concernées, lequel varie d'un cas à l'autre. L'établissement d'échelles de sensibilité suppose cependant une évaluation de l'environnement bien plus approfondie que celles qui pourraient être entreprises dans le cadre d'un plan régional comme le PACPLAN. Les plans nationaux d'intervention doivent par conséquent déterminer le degré de sensibilité écologique des zones marines et côtières des pays insulaires membres du PROE. On trouvera à cet égard de précieuses directives dans la publication conjointe IPIECA/OMI intitulée *Sensitivity Mapping for Oil Spill Response* (1996).

Les mesures prises sur la base du PACPLAN doivent être adaptées au degré de vulnérabilité des zones concernées et tenir compte de l'échelle de sensibilité établie dans les plans nationaux d'intervention des pays membres du PROE touchés par l'incident générateur de pollution marine.

1.8 Évaluation des risques

À la date de rédaction du présent document (avril 1999), aucune évaluation quantitative systématique des risques de pollution marine n'avait encore été réalisée pour la zone d'application du PACPLAN. Trois des projets prévus au plan de travail du PACPOL doivent donner lieu à une évaluation précise et détaillée des risques de déversements en mer. Il s'agit des projets RA 1 (Évaluation des risques de pollution marine dans la région des îles du Pacifique) ; MS 1 (Examen des mesures de prévention des rejets en mer) ; et PA 1 (Expertises écologiques des terminaux pétroliers). La présente section du PACPLAN sera donc mise à jour après achèvement de ces trois projets PACPOL. Dans l'intervalle, une analyse générale des risques de pollution fondée sur des données de portée mondiale, comme celles citées dans les rapports de l'IPIECA (1991), permet de tirer les conclusions suivantes :

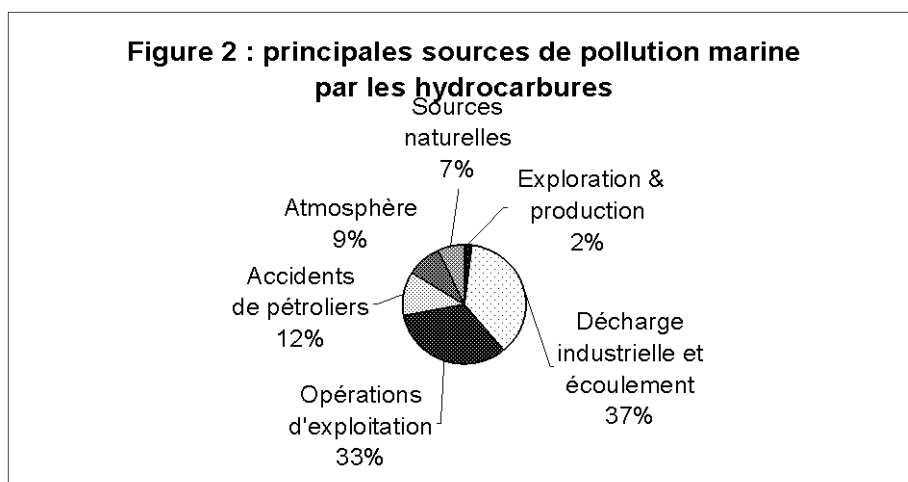
Les principales sources de pollution marine sont (classement aléatoire) :

- les accidents de mer, y compris les échouements et les collisions, entraînant le rejet dans le milieu marin des hydrocarbures ou autres substances dangereuses transportés à bord des navires ;
- le déversement délibéré ou accidentel (et illégal) de déchets ou résidus d'hydrocarbures résultant de l'exploitation normale des navires ;
- les accidents survenant durant les manœuvres de chargement et de déchargement des navires-citernes ;
- les accidents survenant au cours des opérations de soutage (mazoutage) des navires ;
- les rejets d'hydrocarbures (qu'ils soient accidentels ou liés aux opérations d'exploitation) ayant pour origine des installations de prospection ou de production situées au large des côtes ;
- les accidents impliquant des installations terrestres, notamment des réservoirs de stockage, des oléoducs et des camions-citernes, et entraînant l'écoulement d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses dans la mer.

Par ailleurs, les retombées atmosphériques, les suintements de cheminées sous-marines et les écoulements urbains sont des sources importantes de pollution marine par les hydrocarbures, mais entraînent généralement des pollutions chroniques (et souvent plus graves que d'autres formes de pollution marine) plutôt que des déversements ponctuels et massifs.

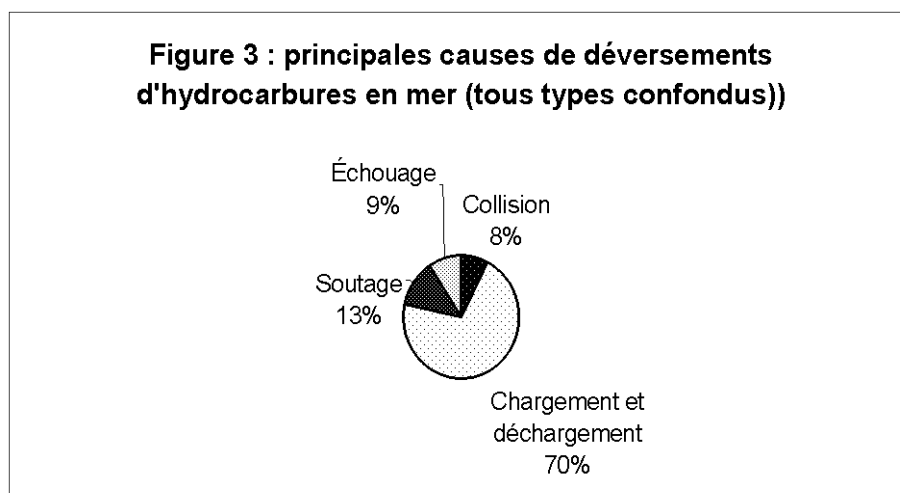
La figure 2 indique la proportion estimée de la pollution marine mondiale due à certaines de ces sources de pollution, tandis que la figure 3 présente les principales causes présumées des rejets d'hydrocarbures enregistrés à ce jour dans le monde.

Les données ci-dessous font clairement apparaître que les activités maritimes constituent une source considérable de pollution marine par les hydrocarbures. Ainsi, les accidents impliquant des pétroliers et les opérations d'exploitation à bord représentent à eux seuls 45 % des cas de déversements d'hydrocarbures en mer (figure 2).



(Académie des Sciences des États-Unis, cité dans IPIECA 1991)

Ces chiffres montrent par ailleurs que la manutention et les opérations de chargement/déchargement des hydrocarbures et des produits pétroliers sont plus souvent en cause que les accidents de navigation et sont à l'origine de la plupart des rejets d'hydrocarbures effectués par les navires. Les manœuvres de chargement et de déchargement des pétroliers et de soutage des navires représentent plus de 80 % des rejets indiqués à la figure 3.



(ITOPF, cité dans IPIECA 1991)

Pour l'heure, aucune donnée de ce type n'a encore été collectée ou analysée pour la zone d'application du PACPLAN. Cela étant, tout porte à croire que la situation dans le Pacifique insulaire est très largement comparable à celle décrite plus haut. C'est probablement durant les opérations de manutention et de transfert des hydrocarbures, des produits dérivés du pétrole et des substances dangereuses, lorsque les navires sont à quai, que les risques de rejets en mer dans la région sont les plus élevés.

Les efforts nationaux de prévention de la pollution marine et de planification des interventions doivent par conséquent cibler en priorité les installations portuaires et les terminaux pétroliers, où se déroulent les opérations de soutage des navires ainsi que les manœuvres de chargement et de déchargement des navires-citernes.

Bien que les échouements ne représentent que 9,3 % du nombre total des rejets en mer (voir la figure 3), ils entraînent généralement des pollutions beaucoup plus graves que les opérations de manutention, comme le montre la figure 4. À l'échelle mondiale, les échouements sont à l'origine de plus de la moitié des déversements de grande ampleur, comme indiqué à la figure 4 (iii).

Figure 4 (i-iii): Principales causes de déversements d'hydrocarbures en mer (données ventilées par tonnage)

(ITOPF, cité dans IPIECA 1991)

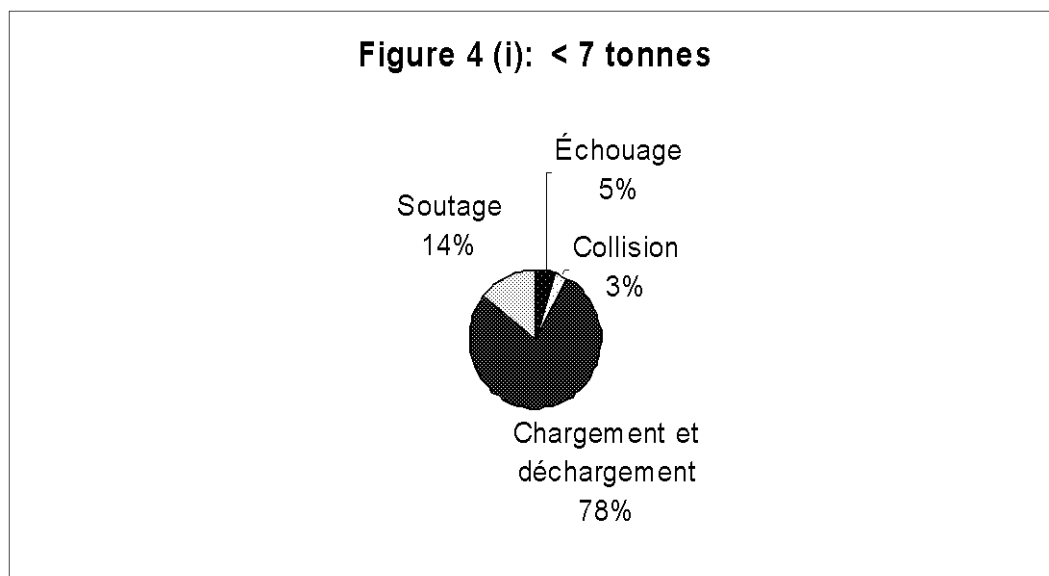


Figure 4 (ii): 7-700 tonnes

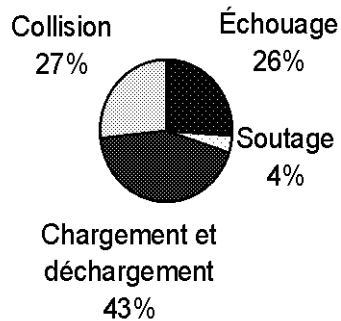
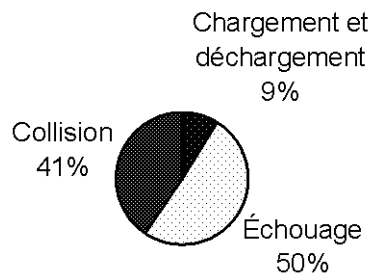


Figure 4 (iii): > 700 tonnes



Le PACPLAN visant exclusivement les déversements de type Trois (à savoir les rejets de grande ampleur), les échouements et les collisions constituent le principal facteur de risque pris en compte dans le cadre du Plan.

La zone d'application du PACPLAN sert à diverses formes de transport maritime, lesquelles peuvent être classées comme suit :

- transport en transit : navires traversant la région sans faire escale ;
- transport international (à distinguer du transport en transit) : navires en provenance d'autres régions qui font halte dans les principaux ports du Pacifique pour y débarquer des croisiéristes ou des marchandises ou pour embarquer des produits d'exportation ;
- transport régional : transport de passagers et de marchandises entre les pays de la région ;

- transport intérieur : transport de passagers et de marchandises à l'intérieur d'un même État ou territoire océanien ;
- flottilles de pêche étrangères : bateaux de pêche battant le pavillon de pays pratiquant la pêche hauturière et opérant dans la région ;
- flottilles de pêche nationales : bateaux de pêche immatriculés dans les pays insulaires océaniques ;
- divers : bateaux privés, voiliers ou navires à usage spécifique comme les bateaux de guerre ou les navires de recherche.

Le transport en transit et le transport international sont les formes de transport maritime qui présentent les plus gros risques de déversements de type Trois (couverts par le PACPLAN). Le PROE a procédé à une évaluation préliminaire des échouements recensés dans la région et a réalisé un ouvrage intitulé *Ship Groundings in the Pacific Islands Region – Issues and Guidelines* [Echouements de navires dans la région des îles du Pacifique – questions et orientations] (Preston et al.1997). L'exercice a démontré que les mouvements maritimes observés dans la région s'effectuent pour l'essentiel le long de "couloirs de circulation" désormais bien établis (voir la figure 5).

En règle générale, ces voies de navigation correspondent à la distance la plus courte entre le point de départ et la destination des navires et contournent dans toute la mesure du possible les îles et les zones dangereuses, comme les récifs immergés. On notera à cet égard que les routes maritimes qu'empruntent les navires changent fréquemment, en raison notamment des variations météorologiques saisonnières, de l'emplacement des ports intermédiaires les plus proches et d'autres facteurs divers. Par conséquent, les navires qui traversent la région peuvent dans certains cas choisir entre plusieurs itinéraires pour aller d'un point à un autre.

Ainsi, il existe au moins deux grandes voies maritimes entre Sydney et le Panama. La première passe au nord de la Nouvelle-Zélande puis s'infléchit vers l'est pour suivre une vaste courbe de 7 719 milles marins (soit quelque 14 000 kilomètres). Les masses terrestres les plus proches sont la pointe nord de la Nouvelle-Zélande, Pitcairn et les îles Galapagos du Sud. La seconde route passe entre l'île de Norfolk et la Nouvelle-Calédonie, puis au sud des îles de Lau (Fidji), à l'ouest de l'île de Savai'i (Samoa), et enfin au sud de Tokelau avant de traverser l'archipel des îles de la Ligne (Kiribati). Ce couloir, qui couvre une distance totale de 8 375 milles marins (environ 15 500 kilomètres), franchit l'Equateur avant de rejoindre la voie de circulation centrale qui traverse le Pacifique d'ouest en est, depuis les Philippines jusqu'au Panama, à des latitudes comprises entre 5° et 7° Nord.

Certains grands axes maritimes présentent plus de risques que d'autres, en particulier ceux qui passent à proximité des îles ou des récifs situés dans la zone d'application du PACPLAN. C'est le cas de la seconde route Sydney-Panama décrite ci-dessus et des voies de navigation suivantes :

- Asie du Sud - Panama par le détroit de Torres, suivant un axe passant à proximité de Fidji et de la Polynésie française ;
- Asie du Sud - Panama par le détroit de Torres ; ce couloir de navigation passe à proximité de l'archipel de la Louisiade (Papouasie-Nouvelle-Guinée), des Iles Salomon, du sud de Kiribati (Iles Gilbert) et du nord-est de Kiribati (îles de la Ligne du Nord) ;
- Ports de la côte est de l'Australie – Japon, selon un axe qui passe à proximité de la pointe sud de l'archipel de la Louisiade, de la Nouvelle-Irlande (Papouasie-Nouvelle-Guinée), des États fédérés de Micronésie (îles Caroline centrales) et des Iles Marianne du Nord ;

- Sydney - Honolulu, par les Iles Salomon (îles de Santa Cruz), Tuvalu et Kiribati (îles Phoenix).

Les navires qui empruntent ces itinéraires transportent occasionnellement du pétrole brut en provenance d'Indonésie et d'Australie du Sud jusqu'à Hawaï et la côte ouest des États-Unis, ainsi que des produits pétroliers raffinés embarqués à Singapour ou dans d'autres ports d'Asie à destination de l'Amérique du Nord et du Sud. Le transport en transit de marchandises autres que des produits pétroliers est également une source potentielle de pollution marine. Les gros vraquiers opérant dans la région peuvent transporter dans leurs soutes jusqu'à 5 000 tonnes de fuel lourd, voire plus.

Le pétrole n'est raffiné dans la région qu'en quantités très limitées (la seule raffinerie en activité est située dans la région des hauts plateaux de Papouasie-Nouvelle-Guinée et ne traite que de petites quantités de pétrole destinées au marché intérieur). Le pétrole brut ne constitue donc pas une composante importante des chargements à destination ou en provenance du Pacifique qui traversent la zone, bien que de petites cargaisons de pétrole brut transitent de temps à autre par la région.

En revanche, les produits raffinés (distillat, essence et autres) figurent parmi les marchandises les plus fréquemment introduites dans la région. Selon les estimations du Secrétariat du Pacifique Sud, la demande annuelle de produits pétroliers, sous quelque forme que se soit, correspond au total à quelque 23 633 000 barils (3,2 millions de tonnes¹), soit environ 65 000 barils (8 870 tonnes) par jour.

La totalité de ces produits pétroliers est importée, à l'exception des 5 000 barils (soit 680 tonnes) produits quotidiennement dans la région des hauts plateaux de Papouasie-Nouvelle-Guinée et destinés au marché local (section Énergie du Secrétariat général du Forum). Les principaux pays océaniques importateurs de produits pétroliers sont : Guam, avec près d'un tiers des importations totales ; la Papouasie-Nouvelle-Guinée (environ 20 %) ; la Nouvelle-Calédonie (13 %) ; Fidji et la Polynésie française, dont les importations respectives atteignent près de 10 % du total précité.

Les chargements d'hydrocarbures destinés aux pays océaniques sont généralement transportés à bord de pétroliers de taille intermédiaire dotés d'une capacité de port en lourd comprise entre 25 000 et 50 000 tonnes. Ces navires desservent Fidji, le Samoa, les Iles Salomon, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française. On notera à titre d'exemple que quelque 16 pétroliers de moyenne capacité viennent jeter l'ancre tous les ans à Fidji (une dizaine en provenance d'Australie, les autres de Singapour). Guam importe la quasi-totalité de ses produits pétroliers de Singapour, tandis que la Papouasie-Nouvelle-Guinée reçoit l'essentiel de ses hydrocarbures d'Australie. Aux Samoa américaines, un pétrolier d'Honolulu d'une capacité de 16 000 tonnes approvisionne régulièrement les installations de stockage installées en bordure côtière à Pago Pago et dotées d'une capacité totale de 194 900 barils. Le pétrole importé est utilisé par les bateaux de pêche et sert également à l'approvisionnement des deux conserveries et de la centrale électrique de l'île.

Les pays comme le Samoa et les Iles Salomon, dans lesquels la consommation d'hydrocarbures est relativement faible, n'ont nul besoin des quantités considérables que transportent les pétroliers qui desservent les pays de la zone. Cela étant, il arrive assez fréquemment que ces derniers s'écartent de leur itinéraire habituel pour approvisionner ces diverses îles en contrepartie d'une surtaxe de détour.

Les pétroliers de moyenne capacité empruntent le plus souvent les trois axes maritimes ci-dessous (les escales occasionnelles sont indiquées entre parenthèses) :

¹ 7,33 barils = une tonne métrique = 256 gallons (anglais) = 308 gallons (américains)

- Melbourne, Port Moresby, Lae, Madang, Rabaul (Honiara) ;
- Singapour (Nouméa), Vuda (Vatia, port fidjien desservant une mine d'or) (Apia) (Suva) ;
- Melbourne, Nouméa, Suva.

Au sud de l'Equateur, les pétroliers naviguant le long des côtes desservent d'autres pays océaniques, principalement depuis le port de Vuda (Fidji), et notamment Tonga, Niue et les Iles Cook à l'est, Tuvalu et Kiribati au nord et Vanuatu à l'ouest. Ces navires, comme le *Pacific Rover*, peuvent transporter entre 800 et 1 000 tonnes de produits pétroliers. Les réservoirs de stockage de la société Mobil installés à Palau, aux États fédérés de Micronésie et aux Iles Marshall sont approvisionnés par le *Golden Craig*, un pétrolier d'une capacité de 6 000 tonnes.

Outre l'approvisionnement des dépôts côtiers, plusieurs pétroliers de haute mer (on en ignore le nombre exact mais il est probablement de l'ordre de trois à six) ravitaillent en mer les senneurs ciblant les ressources thonières de l'ouest et du sud du Pacifique insulaire. Ces pétroliers, qui sont principalement contrôlés par des intérêts coréens et taïwanais, suivent les déplacements des flottilles d'un site de pêche à l'autre, mais demeurent généralement hors des limites de la zone économique exclusive des pays de la région. Ils ont pour règle de ne jamais faire halte dans les ports des îles du Pacifique et opèrent le plus souvent à l'insu des autorités locales.

Outre les navires en transit et les pétroliers opérant dans la région, les navires qui empruntent les couloirs de navigation régionaux ou intérieurs et les flottilles de pêches locales ou étrangères contribuent à accroître les risques de pollution marine. On trouvera dans Preston et al. (1997) une analyse plus approfondie des mouvements maritimes régionaux.

2. RÔLES ET RESPONSABILITÉS

2.1 Secrétariat technique du PROE

Dans le cadre du PACPLAN, le Secrétariat technique du PROE, basé à Apia (Samoa) a pour rôles et responsabilités de :

- gérer et mettre à jour le Plan, et notamment :
 - se tenir informé de l'évolution de la situation et des changements qui ont une incidence sur le contenu du Plan et **(Tonga) en informer les pays membres avant de l'amender** en conséquence ;
 - assurer la diffusion du Plan, document à circulation restreinte ;
 - tenir le répertoire des personnes ayant reçu copie du Plan ;
 - veiller à ce que toutes les personnes en possession du Plan en reçoivent les mises à jour successives ;
- organiser et encadrer les ateliers annuels consacrés au PACPOL, en particulier un cours de formation aux interventions en cas de déversements en mer, un exercice de simulation informatique d'une intervention relevant du PACPLAN et une réunion régionale de coordination (voir la section 9) ;
- fournir des conseils à caractère scientifique et écologique aux pays insulaires membres en cas d'incident générateur de pollution marine ou en coordonner la fourniture ;
- aider les pays insulaires membres du PROE qui en font la demande à obtenir une assistance extérieure dans l'éventualité où le PACPLAN serait déclenché (voir la section 6) ;
- gérer le centre régional de notification des déversements en mer (PACREP), y compris l'envoi des rapports aux parties concernées et la diffusion des statistiques annuelles relatives aux rejets de polluants auprès de toutes les parties intéressées (voir la section 3.1) ;
- assurer le suivi et la mise à jour des directives et modèles du PROE applicables à la formulation de plans nationaux d'intervention en cas de déversements en mer et aider les pays insulaires membres du PROE à élaborer et mettre en œuvre des plans nationaux d'intervention ;
- **Tenir un inventaire régional du matériel disponible d'intervention en cas de déversements en mer. (NZ)**
- de manière générale, aider les pays insulaires membres du PROE en matière de prévention des rejets en mer, de planification et d'organisation des interventions.

Le Secrétariat technique du PROE se dotera des moyens et du personnel nécessaires à l'exécution de son mandat, dans les limites des ressources affectées à la mise en œuvre du PACPOL.

2.2 Gouvernements et administrations des pays insulaires membres du PROE

Conformément aux dispositions du PACPLAN, et sous réserve des capacités nationales disponibles, les gouvernements et administrations des pays insulaires membres du PROE (qu'il s'agisse d'États ou de territoires) doivent s'acquitter des responsabilités suivantes :

- élaborer et gérer un plan national d'intervention en cas de déversements en mer et constituer un comité national de lutte contre la pollution marine (ci après appelé "comité national") ;

définir le cas échéant des sous-plans visant des sites spécifiques, notamment des infrastructures portuaires (le PROE a formulé à cette fin des directives précises, disponibles sur disquette et ayant valeur d'exemple ; les pays intéressés peuvent ainsi disposer d'un plan d'intervention "instantané", conforme aux dispositions des conventions internationales ou régionales applicables en la matière et fondé sur les principes d'excellence régissant la planification des activités d'intervention prévues en cas d'incident générateur de pollution marine) ;

- élaborer, promulguer, mettre en œuvre et appliquer des législations nationales visant la lutte contre la pollution marine (le PROE et la CPS ont préparé à cette fin une législation modèle disponible sur disquette et ayant valeur d'exemple ; les pays intéressés peuvent ainsi disposer d'une législation "instantanée", conforme aux dispositions des conventions internationales ou régionales applicables en la matière et fondée sur les principes d'excellence régissant l'élaboration de législations axées sur la lutte contre la pollution marine) ;
- désigner l'autorité nationale chargée de la mise en œuvre et de l'application de la législation nationale relative à la lutte contre la pollution marine et de la gestion d'ensemble du plan national d'intervention. Cette fonction sera confiée, de préférence, à l'administration nationale chargée du transport maritime ;
- désigner l'organisme d'exécution responsable de la gestion pratique des interventions en cas de déversements en mer. Cette fonction sera confiée, de préférence, à l'autorité nationale ;
- signaler au PACREP tous les incidents générateurs de pollution marine, conformément aux dispositions énoncées à la section 3 du PACPLAN ;
- prendre toutes les dispositions nécessaires, tout d'abord au plan national, pour combattre les rejets en mer qui surviennent dans les limites de leur juridiction nationale ;
- coopérer avec les États et territoires voisins touchés par un incident générateur de pollution marine et leur prêter assistance, s'ils en font la demande, en leur fournissant notamment les équipements et le personnel nécessaires, conformément aux dispositions des protocoles d'accord ou des plans bilatéraux ou multilatéraux d'intervention en cas de déversements qu'ils sont susceptibles d'avoir élaborés conjointement avec les pays concernés (voir la section 4.14) ;
- faciliter la fourniture de l'assistance extérieure qui pourrait être sollicitée (voir la section 6) ;
- s'acquitter des obligations autres que celles visées plus haut (voir les sections 1.2.1 et 1.2.2) que le Protocole de coopération de la Convention de Nouméa et la Convention OPRC imposent aux gouvernements et administrations des pays signataires ;
- informer le PROE de tout changement susceptible d'entraîner la révision et la mise à jour du PACPLAN, notamment en ce qui concerne les niveaux de risque de déversements en mer, les capacités d'intervention, les modalités administratives internes et les coordonnées des différents correspondants concernés ;
- assister à l'atelier annuel consacré à la mise en œuvre du PACPOL.

2.3 Gouvernements des pays métropolitains membres du PROE

Conformément aux dispositions du PACPLAN, les gouvernements des pays métropolitains membres du PROE (Australie, France, Nouvelle-Zélande et États-Unis) doivent s'acquitter, **en fonction de leurs capacités et des ressources adéquates à leur disposition (Aust.)**, des responsabilités suivantes :

- aider les pays insulaires membres du PROE à prévenir les incidents générateurs de pollution marine, à planifier et à préparer les intervention en cas de déversements en mer. Cette assistance leur est fournie par l'intermédiaire du PROE, au titre du PACPOL, sous la forme d'un soutien financier ou matériel ou d'une assistance technique, en vue de projets relevant du PACPOL et axés notamment sur la formation et l'acquisition d'équipement ;
- aider les pays insulaires membres du PROE dans leurs opérations de lutte contre les déversements dans le milieu marin en mettant à leur disposition des agents ou des équipements, lorsqu'ils en font la demande en application de la section 6 ;
- assister à l'atelier annuel consacré à la mise en œuvre du PACPOL.

2.4 Industrie pétrolière

(Modifications du point 2.4 d'après les commentaires de la Nouvelle-Zélande)

Dans le cadre du PACPLAN, les sociétés pétrolières, **les sociétés de transports maritimes ainsi que les services de gestion portuaire** opérant dans la région ont pour rôles et responsabilités de :

- prévenir les déversements ayant pour origine des pétroliers, **des navires transporteurs, des ports**, des terminaux, des dépôts ou toute autre installation leur appartenant ou dont elles assurent l'exploitation ; cette exigence doit constituer leur principale priorité ;
- signaler promptement tout déversement d'hydrocarbures survenu sur leurs installations à l'organisme d'exécution et à l'autorité nationale de l'État ou territoire dans lequel s'est produit l'incident, ainsi qu'au PACREP, conformément aux dispositions de la section 3 du PACPLAN et du plan national d'intervention du pays concerné ;
- formuler et mettre à jour des plans d'intervention de portée locale destinés aux pétroliers, **navires transporteurs, ports**, terminaux, dépôts et autres installations qu'elles possèdent ou exploitent et qui constituent des sources potentielles de pollution marine ; veiller à ce que ces plans soient compatibles avec les plans nationaux d'intervention des pays concernés et leur soient intégrés ;
- constituer et maintenir à bord des pétroliers ou **des navires transporteurs, ou dans les ports**, terminaux, dépôts et autres installations qu'elles possèdent ou exploitent des stocks de matériels et équipements d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en mer, en veillant à ce que la nature et la quantité des équipements prévus soient adaptées au niveau de risque relevé sur chaque site ou installation ;
- s'assurer que leur personnel a suivi une formation adéquate à la prévention des rejets d'hydrocarbures en mer et aux interventions ;
- prendre les dispositions nécessaires, en un premier temps à l'échelon local, pour faire face aux déversements d'hydrocarbures se produisant sur les sites industriels dont elles ont la charge ;

- coopérer avec les gouvernements et administrations des pays affectés par un incident générateur de pollution marine et leur prêter assistance, s'ils en font la demande, en leur fournissant notamment les équipements et le personnel nécessaires, conformément aux dispositions visées dans les plans nationaux d'intervention des pays concernés ;
- utiliser les ressources du *Australian Marine Oil Spill Centre Pty Ltd* (Centre australien de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer – AMOSC) en cas d'incident générateur de pollution marine ayant pour origine les installations que possèdent ou exploitent les sociétés pétrolières membres de l'AMOSC, conformément aux modalités ou accords arrêtés par l'AMOSC et les sociétés pétrolières qui en sont membres ;
- utiliser, à la demande du gouvernement australien, les ressources de l'AMOSC en cas de rejets de substances polluantes provenant de sites industriels non pétroliers, au titre de l'assistance que le gouvernement australien pourrait être amené à fournir à un pays insulaire membre du PROE touché par un incident générateur de pollution marine et conformément aux modalités ou accords arrêtés par l'AMOSC et le gouvernement australien (voir section 6.1.4.2).
- mettre à la disposition des pays de la région, s'ils en font la demande, les ressources du *Clean Islands Council* (CIC) en cas d'incident générateur de pollution marine, conformément à ... (à définir en consultation avec le CIC) (voir section 6.1.4.3).
- mettre à la disposition des pays de la région, s'ils en font la demande, les ressources du *East Asia Response Ltd* (EARL) en cas d'incident générateur de pollution marine, conformément à (à définir en consultation avec le EARL) (voir section 6.1.4.4).
- participer activement aux travaux des comités nationaux des pays insulaires membres du PROE, ainsi qu'aux exercices et aux activités de planification et de formation ;
- assister à l'atelier annuel consacré à la mise en œuvre du PACPOL.

3. PLAN RÉGIONAL AMÉRICAIN D'INTERVENTION POUR L'OCÉANIE (ORCP)

Au titre de la loi sur la lutte contre la pollution par les hydrocarbures adoptée en 1990, les États-Unis ont mis sur pied des équipes régionales d'intervention dans des régions relevant de leur juridiction, et notamment une équipe régionale d'intervention pour l'Océanie (ORRT) qui œuvre en faveur des pays insulaires du Pacifique associés aux États-Unis, à savoir le territoire des Samoa américaines, le territoire de Guam, l'État d'Hawaï et le Commonwealth des Iles Mariannes du Nord.

L'ORRT est constituée des autorités fédérales, nationales et locales compétentes ; elle est placée sous la présidence conjointe du service des garde-côtes du district 14 de Hawaï et par la neuvième division régionale de l'agence américaine de protection de l'environnement (USEPA) basée à San Francisco. L'équipe a pour mission de formuler des conseils en matière de planification et de mise en œuvre des interventions en cas de déversements de polluants dans les îles du Pacifique placées sous la juridiction des États-Unis.

L'ORRT a élaboré un plan régional d'intervention pour l'Océanie (ORCP) qui définit le cadre des opérations prévues en cas d'incident générateur de pollution dans les territoires américains. Ces dernières relèvent donc de l'ORCP et non du PACPLAN.

Les îles du Pacifique associées aux États-Unis (exception faite de l'État d'Hawaï) peuvent néanmoins solliciter l'assistance de pays tiers au titre du PACPLAN, conformément aux dispositions prévues à la section 6. De même, les parties qui ne relèvent pas de la juridiction des États-Unis peuvent demander leur concours ou celui des îles pays du Pacifique associées à ce pays, en vertu des modalités arrêtées à la section 6 du PACPLAN.

4. RAPPORTS DE POLLUTION ET COMMUNICATIONS DIVERSES

4.1 Centre régional océanien de notification des déversements en mer (PACREP)

Au titre du PACPLAN, le PROE a mis sur pied et administre depuis son siège, à Apia (Samoa), le Centre régional océanien de notification des déversements en mer (PACREP).

Le PACREP correspond en fait au numéro de télécopie du PROE et tient lieu de centre de réception et de transmission de toutes les informations relatives aux incidents générateurs de pollution marine observés dans la région. Le centre permet notamment de :

- réceptionner les rapports de pollution (POLREP) relatifs aux déversements en mer survenus dans la région, lesquels lui sont envoyés par l'organisme d'exécution du pays concerné ou par la compagnie pétrolière qui exploite les installations en cause ;
- alerter les parties susceptibles d'être touchées par un déversement ;
- assurer le suivi des incidents générateurs de pollution marine par le biais des rapports de situation (SITREPS) envoyés par l'organisme d'exécution du pays dans lequel s'est produit l'incident, afin de tenir les parties concernées régulièrement informées de l'évolution de la situation.

Les POLREP adressés au PROE par le biais du PACREP sont intégrés à une base de données et traités à l'aide d'un système d'information géographique (SIG). Ils permettent ainsi d'établir les tendances à long terme qui se dégagent des incidents générateurs de pollution survenant dans l'océan Pacifique. Les données recueillies contribuent également à la mise à jour des évaluations des risques et permettent de déterminer les mesures à prendre en matière de prévention, d'éducation, de surveillance et d'application des législations pertinentes. Les POLREP fournissent par ailleurs de précieuses indications sur le degré d'efficacité des efforts de prévention des déversements en mer et des mécanismes d'évaluation de l'environnement mis en place dans la région. Le PROE est chargé de communiquer à toutes les parties intéressées les statistiques annuelles relatives aux rejets en mer.

Les coordonnées du PACREP sont mentionnées dans l'annexe Une et dans les formulaires types utilisés pour la transmission des POLREP et des SITREP (voir annexes Deux et Trois).

Il convient de souligner que le PACREP n'est PAS un dispositif d'intervention d'urgence et n'est opérationnel que pendant les heures normales de bureau. Il a pour principal objectif la collecte, l'analyse et la diffusion des données concernant les déversements de polluants en mer. C'est à l'organisme national d'exécution de chacun des pays intéressés qu'il incombe de veiller à la mise en place et au maintien de systèmes nationaux d'alerte et de notification des rejets en mer (voir les sections 4.2 – 4.5).

4.2 Surveillance et détection des déversements

On ne peut planifier la détection des déversements en mer. En conséquence, les employés des entreprises et industries de la région et les agents des administrations nationales qui exercent des fonctions leur permettant d'être les premiers à constater un déversement en mer, notamment les membres d'équipage des navires et des aéronefs, le personnel des sociétés pétrolières, les agents des services portuaires, mais aussi le public dans son ensemble, doivent être invités à, et en mesure

de, signaler aux autorités compétentes les incidents générateurs de pollution dont ils ont connaissance.

Les législations nationales visant la lutte contre la pollution marine doivent conférer à la notification des rejets en mer un caractère obligatoire et définir les sanctions applicables en cas de manquement à cette obligation.

Pour favoriser la notification des rejets en mer, il importe que les organismes nationaux d'exécution des pays océaniques diffusent le plus largement possible les numéros d'urgence à composer pour signaler un incident générateur de pollution marine, en particulier ceux du PACREP. Ces numéros pourront notamment être indiqués à la section des numéros d'urgence des annuaires téléphoniques et sur divers supports d'information : notices destinées aux marins ou aux membres d'équipage des aéronefs, panneaux de signalisation installés à proximité des rampes de mise à l'eau, dans les marinas et les ports, autocollants pour voitures et bateaux, affiches, brochures, etc.

Outre la signalisation au cas par cas des incidents, le PROE procède actuellement dans le cadre du PACPOL à l'élaboration d'un système régional de surveillance continue de la pollution marine (PACPOL Patrol).

Le PACPOL Patrol s'appuiera sur les divers mécanismes et programmes de surveillance existants, notamment le programme régional de surveillance auxquels participent les bateaux patrouilleurs de la région, le programme de surveillance aérienne de l'Agence des pêches du Forum (FFA) ou les activités courantes de surveillance conduites dans le secteur de l'aviation civile. Il est axé principalement sur :

- la formation à la surveillance de la pollution marine des membres d'équipage des bateaux patrouilleurs et des bateaux de pêche opérant dans la zone ainsi que des agents chargés de la surveillance aérienne ;
- la mise en place d'un dispositif qui permettra aux agents navigants de l'aviation civile de participer en qualité d'observateurs bénévoles aux efforts de surveillance. Les personnes intéressées suivront une formation à la surveillance de la pollution marine ;
- la mise en place de mécanismes de notification rapide des incidents générateurs de pollution marine. Ils permettront d'informer directement le PACREP et les autorités nationales compétentes des incidents observés dans la zone d'application du Plan ;
- l'élaboration d'un formulaire type de notification des déversements en mer. Il sera rempli par les agents de surveillance et envoyé au PACREP au terme de chaque mission de surveillance.

Le système PACPOL Patrol contribuera à renforcer considérablement les capacités régionales en matière de détection et de notification des rejets en mer, en particulier ceux qui se produisent en haute mer, loin des côtes. Ce programme de surveillance favorisera par ailleurs l'application des législations relatives à la lutte contre pollution marine et le recueil de données sur les sources, la fréquence, le lieu et la nature des incidents générateurs de pollution qui surviennent dans la région. Ces informations seront utilisées à des fins de gestion.

4.3 Rapports de pollution préliminaires (POLREP)

Compte tenu de l'importance que revêt la diffusion rapide des informations intéressant les incidents générateurs de pollution marine, les capitaines et membres d'équipage des navires, les membres d'équipage des aéronefs, les employés des sociétés pétrolières, les agents des services portuaires et, de manière générale, toute personne observant un déversement d'hydrocarbures en mer doivent contacter d'urgence l'organisme d'exécution de l'État ou territoire dans lequel s'est produit l'incident. On trouvera à l'annexe Une les coordonnées des organismes d'exécution des pays insulaires océaniques.

L'organisme d'exécution concerné établit alors un rapport de pollution (POLREP) à l'aide du formulaire type (voir l'annexe Six) et le transmet au PACREP/PROE par télécopie. Le PACREP/PROE doit recevoir un POLREP pour TOUS les déversements et pas seulement pour ceux de type Trois.

L'organisme d'exécution concerné envoie en outre copie du POLREP à toutes les parties touchées ou intéressées, y compris celles qui sont potentiellement menacées de pollution, notamment les pays voisins, s'il apparaît que l'incident est susceptible de toucher leurs eaux territoriales ou leurs côtes.

4.4 Rapports de situation (SITREP)

Pour permettre le suivi régulier des incidents générateurs de pollution marine, l'organisme d'exécution de l'État ou territoire où s'est produit le déversement transmet par télécopie, à intervalles réguliers et pendant toute la durée de l'incident, des rapports de situation (SITREP) au PACREP et à toutes les parties touchées ou intéressées, en remplissant à cette fin le formulaire type qui figure à l'annexe Trois.

4.5 Rapports d'évaluation des incidents (POSTREP)

Après un incident générateur de pollution marine, les autorités du pays concerné doivent établir un bref rapport contenant :

- une évaluation des interventions et des indications précises sur la nature des équipements utilisés, leur degré d'efficacité et les besoins en formation que les opérations ont fait apparaître ;
- les documents relatifs au coût des opérations de nettoyage ;
- une évaluation des dégâts causés, tant au plan écologique qu'économique, par l'incident ;
- le descriptif détaillé des difficultés rencontrées ;
- des recommandations relatives aux amendements à apporter, le cas échéant, aux plans nationaux d'intervention ou au PACPLAN.

Une fois que les autorités nationales ont préparé ces rapports individuels, les coordinateurs des activités de terrain et les autres intervenants doivent participer, aux côtés du PROE, à une réunion qui a pour objet de confronter les expériences des uns et des autres, de dresser le bilan des opérations et de rédiger un rapport global d'évaluation de l'incident (POSTREP), lequel peut contenir, le cas échéant, des recommandations visant la révision ou la modification du PACPLAN, comme le prévoient les dispositions définies à la section 10.

5. INTERVENTIONS

5.1 Considérations générales

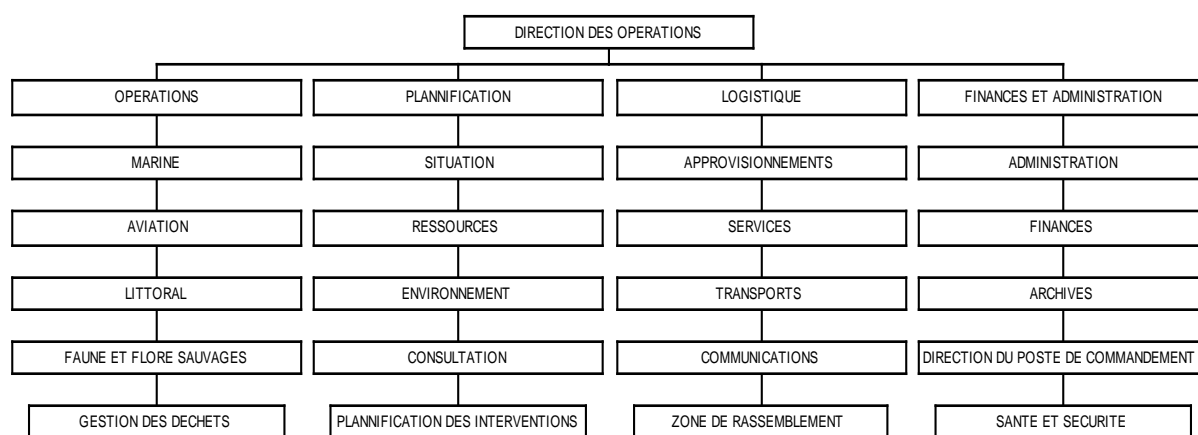
Le PACPLAN n'a pas pour objet de décrire en détail les diverses méthodes et techniques d'intervention préconisées en cas de déversement en mer. Ces dernières doivent être définies dans les plans nationaux d'intervention des États et territoires insulaires océaniques. Les opérations mises en place en cas d'incident générateur de pollution marine obéissent néanmoins à des règles spécifiques et doivent s'effectuer dans un ordre logique, conformément aux modalités énoncées aux sections 5.3 à 5.13 ci-dessous.

5.2 Système de contrôle des incidents

Les interventions ne peuvent être menées efficacement que dans la mesure où elles s'appuient sur une structure organisationnelle aux responsabilités clairement définies, assurant la gestion et le contrôle d'ensemble des opérations. Cette structure, mise en place à l'initiative des organismes nationaux d'exécution, est décrite en détail dans les plans nationaux d'intervention.

Nombre de pays industrialisés, parmi lesquels l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les États-Unis, ont déjà adopté un système normalisé de contrôle des incidents (SCI). Afin de garantir la compatibilité et la complémentarité des interventions, les pays insulaires membres du PROE auraient tout intérêt à se doter d'une version simplifiée de ce système.

La structure d'ensemble du système de contrôle préconisé est décrite à la figure 6. Le responsable des opérations de contrôle a toute autorité pour prendre les décisions qu'il juge nécessaire en ce qui concerne la conduite des interventions en cas de déversement et doit en conséquence se voir confier les pouvoirs décisionnels correspondants. On trouvera dans les directives du PROE applicables à la formulation des plans nationaux d'intervention de plus amples informations sur le système de contrôle des incidents ainsi que le descriptif des fonctions et responsabilités des divers intervenants.



5.3 Protection des personnes

En cas de déversement, la première des priorités consiste à garantir la sécurité des personnes. Cet impératif l'emporte sur toutes les autres considérations.

5.4 Enraiment de la source de pollution

La seconde priorité est de circonscrire la zone polluée afin d'enrayer le déversement et la dissémination des hydrocarbures ou polluants et de réduire au maximum l'extension, l'ampleur et la

gravité potentielles du sinistre.

5.5 Évaluation et notification des déversements en mer

Une fois que tout a été mis en œuvre pour circonscrire la source de pollution (qu'ils s'agisse d'hydrocarbures ou d'autres types de polluants), il convient de procéder à une évaluation préliminaire de la nature, la taille, l'ampleur et la gravité du déversement et d'en déterminer le déplacement probable, puis d'établir un POLREP qui sera transmis d'urgence à l'organisme d'exécution et au PACREP, conformément aux modalités définies à la section 3.2.

L'évaluation doit par ailleurs conduire à la classification de l'incident dans la catégorie correspondante, à la lumière des critères énoncés à la section 1.3, et donne lieu, si la situation l'exige, à la mise en place du dispositif prévu au PACPLAN. Les évaluations s'effectuent à intervalles réguliers pendant toute la durée de l'incident et peuvent entraîner, le cas échéant, la classification du déversement dans une catégorie différente en fonction de son évolution.

5.6 Prévision et surveillance des déversements

L'évolution du déplacement probable de la nappe polluante est primordiale. Elle permettra en effet de recenser les zones susceptibles d'être touchées par la pollution et de définir les solutions les mieux adaptées. L'observation à vue de la nappe est également essentielle à une évaluation précise de son déplacement. À cet égard, les organismes nationaux d'exécution doivent recourir aux options envisagées dans les plans nationaux d'intervention, et notamment l'affrètement d'avions militaires ou commerciaux, afin d'évaluer et de surveiller le déplacement des substances polluantes déversées en mer. Les participants aux efforts de surveillance continue qui relèvent du programme PACPOL Patrol (voir la section 3.2) n'étant pas nécessairement disponibles chaque fois que se produit un déversement en mer, il convient de solliciter l'avis du PROE, par le biais du PACREP, afin de déterminer la marche à suivre.

Il importe que les organismes d'exécution recueillent et analysent des données météorologiques et hydrographiques afin d'établir des prévisions relatives au déplacement probable des polluants rejetés en mer. Les connaissances que détiennent les populations locales, en particulier les pêcheurs et les marins, peuvent à cet égard s'avérer très utiles et doivent être mises à profit.

Dans certaines régions, il existe des systèmes très élaborés de prévision des trajectoires des nappes, notamment des programmes de modélisation informatique. Les informations concernant la disponibilité éventuelle de ces systèmes peuvent être obtenues auprès des pays métropolitains membres du PROE, conformément aux dispositions prévues à la section 6.

5.7 Observation et suivi de la situation

Si les activités de surveillance et les prévisions indiquent que les substances polluantes ont peu de chances d'atteindre les côtes et vont vraisemblablement demeurer en haute mer, le mieux est encore de ne pas intervenir et de laisser la nappe se résorber naturellement à mesure de la dégradation physique et biologique des polluants. De fait, comme le souligne la section 1.5, les interventions engagées dans le cadre du PACPLAN doivent toujours chercher à compléter et à mettre à profit, dans toute la mesure du possible, le jeu des **forces naturelles**.

Il est cependant capital de suivre de très près le déplacement des polluants et d'en assurer la surveillance constante (voir la section 5.6). Les opérations prévues à la phase suivante des plans d'intervention doivent être engagées aussitôt que se présente un risque de pollution côtière, aussi minime soit-il.

5.8 Confinement et récupération des polluants en mer

Si les activités de surveillance et de prévision du déplacement des polluants permettent de conclure à la contamination probable des zones côtières, il convient d'envisager la possibilité de contenir le déversement de manière à récupérer en mer les hydrocarbures ou les substances polluantes et de prévenir ainsi tout risque de pollution du littoral. Les techniques et équipements disponibles à cette fin doivent être indiqués dans les plans nationaux d'intervention des États et territoires insulaires membres du PROE.

Le succès des opérations de récupération en mer est fonction de la nature des polluants déversés en mer, des équipements disponibles, des conditions physiques et de considérations d'ordre logistique. Dans de nombreux cas, notamment lorsque les rejets se produisent en pleine mer, le confinement et la récupération des polluants s'avèrent impossible.

5.9 Utilisation d'agents dispersants des nappes d'hydrocarbures

Lorsque les opérations de confinement ou de récupération des nappes sont inenvisageables ou partiellement efficaces, on peut avoir recours à des agents chimiques permettant de les disperser en mer, afin de prévenir ou de minimiser leur impact sur le littoral.

L'épandage des agents dispersants peut être réalisé à partir de navires ou d'aéronefs. Les techniques et matériels nécessaires à cette fin sont précisés dans les plans nationaux d'intervention des pays ou territoires touchés par des déversements accidentels en mer.

Comme pour les opérations de confinement et de récupération des nappes en mer, l'efficacité des agents dispersants sera fonction de la nature du déversement (et notamment du type d'hydrocarbure et de sa capacité de dispersion), de la disponibilité de stocks d'agents chimiques et du matériel d'épandage nécessaire, des conditions physiques et des modalités logistiques. Dans bien des cas, il sera impossible de procéder efficacement à la dispersion des nappes en mer.

Par ailleurs, le recours inconsidéré aux agents dispersants peut avoir sur l'environnement des impacts plus néfastes que ceux résultant d'hydrocarbures non dispersés. Les agents dispersants sont eux-mêmes des polluants et leur utilisation peut temporairement accroître la toxicité des hydrocarbures, en augmentant le rapport entre le volume et la surface de la nappe et en favorisant de ce fait la libération des composantes toxiques des hydrocarbures dans le milieu marin. À très faible profondeur et à proximité du littoral, ils peuvent provoquer une infiltration des sédiments par les hydrocarbures, et causer ainsi des problèmes de pollution persistants.

Le recours aux agents dispersants doit donc s'opérer sous le contrôle rigoureux de personnes compétentes au plan scientifique et écologique (le PROE est en mesure d'offrir un tel concours) et selon les modalités définies aux principes directeurs du PROE sur l'utilisation d'agents dispersants des nappes d'hydrocarbures (disponibles auprès du PROE et repris dans les principes directeurs énoncés par le PROE en vue de l'élaboration des plans nationaux d'intervention).

S'ils sont utilisés conformément aux principes directeurs définis par le PROE, les agents dispersants constituent un outil de lutte très utile en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures.

5.10 Protection du littoral

En dépit des efforts entrepris pour récupérer ou disperser en mer une nappe d'hydrocarbures, les éléments naturels favorisent dans la plupart des cas son déplacement vers les ressources et le milieu côtiers. Il convient donc d'œuvrer à la protection du littoral. Au nombre des mesures de lutte, on retiendra le recours aux barrages flottants qui procurent un obstacle physique empêchant la nappe d'hydrocarbures de frapper le littoral ou permettant de la réorienter sur un autre point de la côte, une plage de sable par exemple, où sa récupération sera plus aisée.

Les techniques et matériels disponibles aux fins de la protection du littoral sont précisés dans les plans nationaux d'intervention des pays ou territoires susceptibles d'être l'objet d'incidents générateurs de pollution marine.

L'efficacité des opérations de protection du littoral sera fonction de la nature du polluant, de la disponibilité de matériel et de personnel, des conditions physiques et des modalités logistiques. Dans la quasi-totalité des situations, on ne pourra protéger qu'une zone relativement restreinte du littoral. Il est donc essentiel de définir des priorités en matière de protection au vu du degré de vulnérabilité écologique et de la valeur des ressources et des milieux côtiers menacés.

La définition d'échelles de vulnérabilité écologique exige une évaluation à bien plus grande échelle que n'autorise un plan régional tel que le PACPLAN. Les différents plans nationaux d'intervention doivent assigner des catégories de sensibilité écologique aux zones marines et côtières et les opérations de protection du littoral portent en priorité sur les ressources et les environnements auxquels ont été assigné la plus grande valeur ou le plus fort degré de sensibilité écologique.

S'il n'existe ni catégorie de sensibilité écologique, ni priorités en matière de protection, l'effort de protection est conforme aux règles générales ci-dessous qui reprennent, par ordre de priorité, les principes énoncés à la section 1.5 du PACPLAN :

- Les habitats biologiques.
- Les espèces rares et menacées d'extinction.
- Les ressources commerciales.
- Les biens culturels.
- Les biens et équipements non-commerciaux.

5.11 Nettoyage du littoral

Si les nappes de substances polluantes viennent effectivement frapper les ressources et le milieu côtiers, il peut s'avérer nécessaire de lancer des opérations de nettoyage du littoral. Il convient néanmoins d'envisager préalablement de laisser en place les hydrocarbures (ou autre polluant) pour permettre leur dégradation physique et biologique naturelle. Cette option est conforme aux principes énoncés à la section 1.5, selon lesquels les interventions en cas de déversements accidentels en mer doivent toujours s'appuyer sur les **forces naturelles** et compléter leur action autant que faire se peut. Cette option ne sera sans doute envisageable que dans les zones très reculées et non peuplées ou dans des environnements soumis à un important brassage du fait de l'action des vagues.

Les techniques et matériels disponibles aux fins de la protection du littoral sont précisés dans les plans nationaux d'intervention des pays ou territoires frappés par des pollutions accidentelles de leur milieu marin.

Lors des opérations de nettoyage du littoral, il est capital de veiller à ce que les interventions ne causent pas de dégradations environnementales plus importantes encore que celles dues au déversement à proprement parler – comme par exemple la destruction des dunes de sable par les engins ou l'infiltration d'hydrocarbures dans le substratum du fait de l'utilisation d'agents dispersants à proximité du littoral, etc.

5.12 Nettoyage des espèces de faune sauvages mazoutées

En cas de déversement accidentel dans le milieu marin, il y a un risque très important de contamination des espèces de faune sauvage et notamment des oiseaux de mer et de rivage, des reptiles marins (comme par exemple les tortues en période de ponte), voire des mammifères marins.

Les techniques et matériels disponibles aux fins du sauvetage, du nettoyage et de la régénération des espèces sauvages contaminées sont précisés dans les plans nationaux d'intervention des pays ou territoires frappés par des déversements accidentels. Du fait de la complexité des opérations de sauvetage des espèces de faune mazoutées, il peut s'avérer nécessaire de dresser un programme distinct régissant ces interventions et annexés aux plans nationaux d'intervention.

Pour déterminer les priorités d'intervention en faveur des espèces sauvages mazoutées, il y a lieu de tenir compte du statut assigné à ces espèces – rares, menacées et/ou en voie d'extinction – par les conventions internationales sur la diversité biologique et la protection des espèces et les systèmes de classification tels que la Liste rouge de l'UICN. Le PROE peut apporter son concours technique à cette fin. Les demandes d'aide en la matière sont formulées conformément aux dispositions de la section 5.

5.13 Gestion des déchets mazoutés

Les opérations de nettoyage des côtes mazoutées entraînent un problème souvent difficile à résoudre, à savoir l'accumulation de grandes quantités d'hydrocarbures récupérés et de déchets mazoutés qu'il faut traiter, recycler et/ou éliminer. Les problèmes que pose leur gestion sont encore aggravés dans les petites îles telles que celles de la région, du fait de l'étroitesse de la gamme d'options.

Les mesures de gestion des déchets mazoutés sont précisés dans les plans nationaux d'intervention des pays ou territoires frappés par des pollutions accidentelles.

Dans le Pacifique insulaire, la meilleure option s'avèrera fréquemment d'embarquer les déchets mazoutés récupérés et de les expédier vers une destination dotée d'installations de traitement des déchets, ce qui peut nécessiter une aide extérieure. Les demandes d'aide à ce titre sont formulées auprès des pays métropolitains membres du PROE, conformément à la section 6.

Il convient de noter que les mouvements transfrontières (à savoir les expéditions d'un pays à l'autre) de déchets d'hydrocarbures et de déchets mazoutés sont gouvernés à la fois par la Convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle) ainsi que par la Convention sur l'interdiction de l'importation des déchets dangereux et des déchets radioactifs dans les États insulaires du Forum, le contrôle de leurs

mouvements transfrontières et leur gestion au sein de la région du Pacifique Sud (Convention de Waigani).

Toute expédition par mer de déchets d'hydrocarbures et/ou de déchets mazoutés récupérés lors du nettoyage d'une marée noire doit donc s'opérer dans le respect des exigences imposées par ces deux conventions. Le PROE est en mesure de fournir son conseil technique dans ce domaine. Toute demande d'assistance à cette fin est formulée conformément à la section 6.

5.14 Interventions conjointes

Certains déversements accidentels en mer peuvent justifier, au titre du PACPOL, l'intervention conjointe de deux ou plusieurs gouvernements insulaires membres du PROE. Au nombre de ces éventualités figurent :

- Les déversements survenant dans une juridiction donnée qui pénètrent ou menacent de pénétrer dans une juridiction voisine.
- Les déversements survenant dans les eaux internationales et qui pénètrent ou menacent de pénétrer dans deux ou plusieurs juridictions avoisinantes.

Dans de telles circonstances, le gouvernement dont les eaux sont les plus proches de l'incident générateur de pollution assume la direction des opérations et il lui incombe d'informer le PROE au moyen du système PACREP/POLREP. C'est ce même gouvernement qui est responsable du pistage de la nappe polluante ainsi que de toute intervention initiale qui s'impose.

L'organisme d'exécution informe les gouvernements des pays avoisinants qui déclenchent à leur tour leurs propres plans nationaux d'intervention en étroite collaboration avec le gouvernement qui assume la direction des opérations.

Dans les formes prévues à la section 6, un gouvernement peut décider d'intensifier la lutte en sollicitant l'aide d'autres membres insulaires du PROE, d'États ou de territoires non-membres, des sociétés pétrolières et/ou d'autres parties.

Pour le cas où une nappe traverserait des frontières maritimes nationales, les gouvernements intéressés conviennent du transfert méthodique de la direction et de la coordination des opérations sur le terrain.

En prévision d'éventuelles opérations conjointes, les pays et territoires voisins peuvent se doter de plans d'intervention conjointe en cas de déversements dans le milieu marin et passer des protocoles d'accord, notamment dans le but de :

- Définir clairement les structures de commandement et de liaison lors des opérations conjointes.
- Déterminer les procédures à suivre en vue de l'utilisation en coopération de navires, d'aéronefs et de matériels de lutte contre les incidents générateurs de pollution.
- Convenir de priorités en matière de protection.
- Prendre les dispositions nécessaires en vue d'opérations maritimes dans leurs juridictions ou du survol de leurs territoires respectifs.

La surveillance et l'évaluation des déversements accidentels en mer ainsi que l'organisation des opérations de lutte peuvent imposer un survol des eaux intérieures ou territoriales d'un autre État. Pour tirer le meilleur parti des ressources aériennes, les gouvernements de pays voisins prennent des dispositions préalables en vue de la prompte délivrance des autorisations de survol et d'utilisation de leurs installations aéroportuaires. Ces dispositions sont mentionnées dans leurs plans nationaux d'intervention respectifs ainsi que dans tout plan d'intervention conjointe.

On trouvera à l'Annexe Cinq un modèle de protocole d'accord que les pays et territoires peuvent utiliser comme trame en vue de l'élaboration de leurs plans d'intervention conjointe.

5.15 Interventions en cas de déversements accidentels de substances chimiques et autres matières dangereuses (HAZMAT)

Comme le précise la section 1.3, le PACPLAN traite des interventions en cas de déversements en mer de substances polluantes en tous genres, et notamment d'hydrocarbures, de produits chimiques et de matières dangereuses (HAZMAT).

Les dispositions techniques du PACPLAN intéressent toutefois principalement les rejets **d'hydrocarbures** dans le milieu marin. Ce sont en effet les polluants les plus susceptibles de provoquer un incident dans la région et la lutte contre les déversements d'hydrocarbures est désormais bien mieux conçue et maîtrisée que celle contre les substances chimiques et autres matières dangereuses (HAZMAT).

Dans l'éventualité d'un déversement de substances chimiques et autres matières dangereuses (HAZMAT) dans la zone d'application du PACPLAN, il convient d'adhérer aux dispositions et procédures générales définies audit Plan. Dans cette même éventualité, s'appliquent en outre les plans nationaux d'intervention des États et territoires insulaires membres du PROE, si tant est qu'ils soient conformes aux principes directeurs énoncés par le PROE en vue de leur élaboration. Ces plans nationaux d'intervention doivent donc préciser les techniques et matériels disponibles dans chaque pays ou territoire aux fins de la lutte contre les déversements de substances chimiques et autres matières dangereuses.

Tout pays ou territoire insulaire membre du PROE frappé par un déversement accidentel de substances chimiques ou autres matières dangereuses et souhaitant obtenir un conseil et une assistance techniques en matière de lutte doit en faire la demande auprès des membres métropolitains du PROE, dans les formes prévues à la section 6.

6. AIDE EXTÉRIEURE

6.1 Demandes d'aide

L'organisme d'exécution d'un pays ou territoire insulaire membre du PROE frappé par un incident de type Trois (voir les sections 1.3 et 6.5) présente une demande d'aide conforme au modèle figurant en Annexe Quatre, la transmet directement par télécopie à la partie dont il sollicite l'assistance (voir en Annexe Un les coordonnées des prestataires d'aide) et en envoi copie au PROE par le biais du système PACREP.

Les territoires américains du Pacifique (Samoa américaines, Guam et les Iles Marianne du Nord) qui sollicitent l'aide des États-Unis doivent se conformer aux dispositions du Plan ORCP de ce pays et non au PACPLAN. Les procédures du PACPLAN sont néanmoins applicables aux demandes d'aide formulées par ces territoires auprès de parties autres que les États-Unis.

Les demandes d'aide sont directement adressées par le pays ou territoire demandeur au prestataire d'aide; le PROE peut toutefois être invité à favoriser les suites données à cette demande.

Le pays ou territoire qui formule une demande d'aide fournit les plus amples informations possibles sur la nature du déversement et mentionne aussi précisément que possible le type d'aide sollicité. La définition du programme d'aide requis fera l'objet de discussions et d'échanges entre le pays ou territoire demandeur et le prestataire d'aide.

Les parties demanderesses ne doivent pas perdre de vue qu'il incombe à l'organisme d'exécution de leur pays ou territoire d'assumer la direction générale des opérations de lutte, et notamment de faciliter les interventions des prestataires d'aide en veillant à la mise en place de dispositions en matière de douanes, d'immigration, de police phytosanitaire et de logistique (voir les sections 6.2 et 6.3), et de fournir les éléments de commandement et de contrôle des interventions. Si ces responsabilités ne peuvent être assumées, l'efficacité de l'aide extérieure sera mise en péril et il est dans ce cas préférable de ne pas la solliciter.

Cinq niveaux d'aide ont été définis et sont présentés ci-après.

6.1.1 Aide apportée par des pays insulaires voisins membres du PROE

Les gouvernements insulaires membres du PROE doivent en priorité solliciter l'aide des pays insulaires voisins. Ces demandes d'aide font l'objet d'une correspondance directe entre les gouvernements intéressés et copie de cette correspondance est adressée au PROE par le biais du système PACREP. Elles sont formulées dans le respect des dispositions de tout protocole d'accord passé entre les gouvernements intéressés et des plans d'intervention conjointe éventuellement adoptés par ces mêmes pays (voir la section 5.14).

6.1.2 Aide apportée par les services techniques du Secrétariat du PROE

En cas de déversement dans la zone maritime d'un pays ou territoire insulaire membre du PROE, les services techniques du Secrétariat du PROE sont en mesure d'offrir ou d'organiser la prestation de services de conseil technique concernant :

- La mise à disposition et l'application de systèmes de prévision des trajectoires des nappes de

polluants.

- L'utilisation d'agents dispersants des hydrocarbures, dans le respect des principes directeurs énoncés par le PROE en la matière.
- Les catégories de sensibilité écologique et les priorités de la protection.
- Les opérations de sauvetage des espèces sauvages mazoutées.
- La gestion des déchets mazoutés.
- Les aspects scientifiques et environnementaux des interventions suite aux incidents générateurs de pollution.

De manière générale, ces prestations de conseil interviendront à distance, depuis le siège du PROE au Samoa. Il est en effet peu probable que le PROE sera en mesure d'envoyer des agents sur le site des incidents, du fait de la petite taille de ses effectifs et des priorités de son programme de travail.

Outre les services de conseil technique ci-dessus, le PROE est également en mesure d'organiser l'intervention d'experts-conseil relevant d'autres entités et compétents dans des domaines autres que la protection environnementale, comme par exemple l'organisation des opérations de lutte sur le terrain. Il peut en outre aider les pays et territoires à solliciter l'aide extérieure visée aux sections 6.1.3 et 6.1.5 ci-après.

Par le biais des divers projets du PACPOL dont il a l'initiative et la gestion, le PROE apporte de surcroît à ses membres une aide en matière de planification préalable des interventions en cas d'incident générateur de pollution.

- Aide aux pays et territoires en matière de prévention des déversements dans le milieu marin : Projet PACPOL MS 1: Examen des mesures de prévention des rejets en mer.
- Aide aux pays et territoires en vue de l'élaboration de plans nationaux d'intervention : Projet PACPOL MS 2: Principes directeurs et cadre conceptuel proposé par le PROE pour l'élaboration des plans nationaux d'intervention.
- Aide aux pays et territoires en matière de formation et d'exercices : Projet PACPOL MS 3: Ateliers annuels du PACPOL.
- Aide aux pays et territoires concernant les matériels de lutte contre les déversements accidentels ; Projet PACPOL MS 4: Stratégie régionale relative aux matériels de lutte contre les déversements accidentels.
- Aide aux pays et territoires en vue de la définition des priorités de la protection et des catégories de sensibilité écologique : Projet PACPOL MS 5: Cartographie des ressources côtières.

6.1.3 Aide apportée par les membres métropolitains du PROE

Si l'ampleur ou la gravité du déversement le justifie, les gouvernements insulaires membres du PROE sollicitent une aide complémentaire auprès des gouvernements métropolitains.

Les membres métropolitains du PROE énumérés à la première colonne du Tableau 2 constituent la **première source d'aide** pour les membres insulaires du PROE visés, en regard de leur nom, à la seconde colonne. **Voir la pièce jointe 2.**

Si l'ampleur ou la gravité d'un déversement accidentel justifie l'intervention de plusieurs acteurs extérieurs, les membres métropolitains du PROE énumérés à la première colonne du Tableau 2 constituent la **seconde source d'aide** pour les membres insulaires du PROE visés, en regard de leur nom, à la troisième colonne. **Voir la pièce jointe 3.**

Tableau deux: Premières et secondes sources d'aide – Division des responsabilités

Prestataire d'aide	Première source d'aide pour :	Seconde source d'aide pour:
Australie	Nauru Papouasie-Nouvelle-Guinée Iles Salomon Tuvalu Vanuatu Kiribati	États Fédérés de Micronésie Fidji Guam Nouvelle-Calédonie Iles Marianne du Nord Palau Tonga
France	Polynésie française Nouvelle-Calédonie Wallis-et-Futuna	Iles Cook Iles Marshall Niue Pitcairn Vanuatu
Nouvelle-Zélande	Iles Cook Fidji Niue Pitcairn Tokelau Tonga	Samoa américaines Nauru Papouasie-Nouvelle-Guinée Samoa Iles Salomon Wallis et Futuna
États-Unis d'Amérique	Samoa américaines États Fédérés de Micronésie Guam Iles Marshall Iles Marianne du Nord Palau Samoa	Polynésie française Kiribati Tokelau Tuvalu

6.1.4 Aide apportée par l'industrie pétrolière

6.1.4.1 Sociétés pétrolières localement représentées

Les gouvernements insulaires membres du PROE qui souhaitent solliciter l'aide de l'industrie pétrolière s'adressent en tout premier lieu aux sociétés pétrolières implantées sur leur territoire national. Ces demandes d'aide sont directement adressées par le gouvernement à la compagnie pétrolière et copie de cette correspondance est transmise au PROE par le biais du système PACREP. Elles sont en outre établies dans les formes définies aux plans nationaux d'intervention où sont par ailleurs précisées les modalités d'intégration des compétences et des moyens de l'État (ou de l'administration territoriale) et des sociétés privées.

De manière générale, il incombe aux sociétés pétrolières, sous l'autorité et le contrôle de l'organisme gouvernemental d'exécution, de fournir les moyens physiques nécessaires à la lutte contre les déversements provenant de leurs propres installations. Sur la base du recouvrement des frais encourus, ces mêmes sociétés prêtent leur concours au gouvernement en vue de la lutte contre les déversements de substances autres que les hydrocarbures, les dépenses encourues étant, dans l'idéal, ultérieurement recouvrées auprès des pollueurs.

6.1.4.2 Australian Marine Oil Spill Centre (AMOSC)

L'AMOSC est une coopérative d'intervention en cas de déversements accidentels d'hydrocarbures que financent dix sociétés pétrolières représentées en Australie, à savoir Ampol, Apache, BHP, BP, Esso, Mobil, Santos, Shell, Wapet et Woodside. Trois d'entre elles (BP, Mobil et Shell) participent à la mise en œuvre du PACPLAN.

L'AMOSC dispose d'un matériel de pointe, évalué à 10 millions de dollars australiens, aux fins des interventions en cas de déversements accidentels d'hydrocarbures de type Trois (incidents majeurs) ainsi que d'une petite équipe spécialisée, en service permanent, et à même d'apporter son concours en cas de marée noire survenant sur l'ensemble du territoire australien. Cette entité constitue la contribution de l'industrie pétrolière australienne au plan national d'intervention en cas de déversements en mer.

Les sociétés pétrolières membres de l'AMOSC jouissent d'un accès privilégié aux ressources de cette coopérative. Les membres payants ont un contrat de service qui leur garantit l'accès à un certain niveau de matériel et d'expertise en cas d'incident et ce, à un taux nettement moins élevé que celui facturé aux non-membres. L'AMOSC intervient en priorité pour lutter contre les déversements provenant de navires ou d'installations appartenant à ses membres.

En cas de nécessité, les ressources de l'AMOSC peuvent être mises à la disposition de tierces parties, telles que des États, par le biais de contrats d'engagement pour compte d'autrui. L'AMOSC et le gouvernement australien ont signé une convention permanente de service. Les coûts sont sensiblement plus élevés pour les tiers et un droit préalable de 50.000 dollars australiens est en outre exigible d'emblée.

La zone d'intervention de l'AMOSC s'étend jusque dans le Pacifique et couvre une bonne partie de la zone d'application du PACPLAN, sans toutefois s'étendre au nord de l'équateur (Figure). Dans le Pacifique, la priorité de l'AMOSC est de répondre aux demandes d'aide formulées par ses sociétés pétrolières membres implantées dans la région. Dans cette éventualité, il incombe à la société pétrolière intéressée de faire directement appel à l'AMOSC, au titre des conventions commerciales qui les lient.

Dans ces occasions, la société pétrolière requérante et l'AMOSC informent le gouvernement du pays ou territoire insulaire frappé par la marée noire ainsi que le PROE de leurs intentions et activités. Il est en effet capital que toute intervention mise sur pied par l'industrie pétrolière en réponse à un déversement accidentel dans la zone d'application du PACPLAN soit totalement intégrée à celle organisée par le ou les gouvernements intéressés et que l'organisme d'exécution conserve par ailleurs les fonctions générales de commandement, de contrôle et de coordination.

Dans l'éventualité d'un incident majeur – de type Trois - survenant dans des installations non-pétrolières situées dans la zone d'application du PACPLAN, l'aide de l'AMOSC ne pourrait être sollicitée qu'au titre de l'aide australienne et dans le cadre de la convention permanente de service passée entre le gouvernement australien et l'AMOSC.

Ceci signifie qu'en cas de déversements non pétroliers, le soutien de l'AMOSC ne pourrait s'appliquer qu'aux gouvernements insulaires membres du PROE qui ont l'Australie pour première et seconde source d'aide (voir la section 5.1.3 et les figures huit et neuf) et ne serait déclenché qu'à la suite d'une demande d'aide adressée au gouvernement australien (voir la section 5.1.3). La participation de l'AMOSC au programme d'aide fourni par le gouvernement australien relèverait dès lors de la discrétion de ce gouvernement comme de l'AMOSC.

Outre les services matériels de lutte en cas d'incident générateur de pollution, l'AMOSC offre des cours de formation de divers niveaux, depuis le stage opérationnel, de caractère pratique, destiné aux intervenants de premier niveau, jusqu'aux stages de sensibilisation conçus pour les cadres supérieurs. L'AMOSC dispose d'un centre de formation destiné à ses sociétés pétrolières membres implantées en Australie et dispense ses stages à titre payant. Les personnels des sociétés pétrolières implantées dans la zone d'application du PACPLAN suivent régulièrement les stages de formation proposés à l'AMOSC. Les personnes ayant déjà suivi une formation figurent au Registre régional des intervenants en cas de déversements en mer dont le PROE assure la tenue. Les stages de formation de l'AMOSC sont en outre ouverts, contre paiement des frais imposés, aux agents d'administrations publiques ou à des tiers relevant d'autres instances. La section 9 traite du rôle dévolu à l'AMOSC en matière de formation aux interventions en cas de pollutions du milieu marin dans la zone d'application du PACPLAN.

6.1.4.3 Clean Islands Council (CIC)

(Les rapports avec cet organisme seront ultérieurement définis d'accord partie).

6.1.4.4 East Asia Response Limited (EARL)

East Asia Response Limited (EARL) a été créée en 1992 dans le but de garantir une intervention rapide et efficace en cas de déversements en mer dans la région du Pacifique sud. Il s'agit d'une organisation à but non-lucratif dont les actionnaires sont comptés parmi les principales compagnies pétrolières en place dans la région. Toute compagnie ayant un rapport avec l'exploitation du pétrole présente dans la région Asie-Pacifique peut y participer.

Le siège d'EARL se trouve dans son Centre régional à Singapour. Il dispose de matériel de lutte contre les déversements de type 3 d'une valeur de 9 millions de dollars américains, adapté à un grand nombre de situations et de conditions environnementales. Son équipe spécialisée est à même de fournir un soutien technique aux compagnies qui en sollicitent. Le personnel du centre est d'autre part capable d'offrir une formation de qualité aux délégués à Singapour ou sur le terrain, et propose en outre des services de consultation auprès des compagnies pétrolières sur les questions en rapport avec les déversements en mer.

Les services d'EARL sont disponibles 24 heures sur 24, tout comme son matériel adapté à des environnements côtiers ou de pleine mer. Le matériel de confinement et de récupération des polluants en mer, d'épandage d'agents dispersants des nappes d'hydrocarbure et de nettoyage du littoral permet d'intervenir dans tous les cas de déversement.

Afin de transporter le matériel et le personnel sur la scène de l'incident de déversement, un avion L-382 Hercules est constamment en attente de départ à Singapour. D'autre part, cet appareil peut être utilisé pour transporter l'ensemble d'épandage ADDS, un système d'aspersion à forte densité des agents dispersants capable de traiter de larges zones.

Pour une intervention en mer rapide, EARL dispose de trois navires d'intervention rapide en cas de déversements, à même de réaliser l'épandage des agents dispersants, avec à leur bord une gamme de matériels d'intervention.

L'équipe de spécialistes hautement qualifiés offre un soutien technique et de supervision aux compagnies qui en ont besoin.

EARL se consacre à la formation dans la région. L'équipe d'EARL est capable de fournir une formation de qualité supérieure aux délégués, à tous les niveaux d'une organisation de lutte contre des déversements.

La gamme des programmes proposés va des cours de formation générale en matière d'intervention, qui traitent de tous les aspects de la planification, des opérations et de la gestion, à des cours de formation à l'utilisation du matériel pour le personnel assigné à leur fonctionnement. Les cours peuvent aussi être taillés sur mesure pour les adapter aux besoins de chaque client.

Les cours sont proposés au Centre régional à Singapour. Le centre dispose de locaux conçus à cet effet, avec accès à une grande gamme de matériel et de navires. Néanmoins, les cours peuvent aussi être menés sur le terrain dans les locaux des clients en utilisant leur propre matériel d'intervention.

6.1.5 Assistance apportée par d'autres parties

Outre les sources d'aide précisées ci-dessus, les pays et territoires insulaires océaniques peuvent solliciter le concours d'entités qui ne sont pas parties au PACPLAN. Il s'agit entre autres des gouvernements du Canada, du Japon et du Royaume-Uni, de l'Union européenne, d'organisations internationales telles que l'Organisation maritime internationale (OMI), le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), et de grands groupes industriels tels que l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (ITOPF).

Les gouvernements membres du PROE qui souhaitent se prévaloir du concours de ces instances présentent leur demande par les voies diplomatiques habituelles. Le PROE pourrait être en mesure de faciliter ces demandes, mais n'interviendrait en ce sens qu'après extinction des autres voies de recours auprès des parties au PACPLAN.

6.2 Douanes, immigration et police phytosanitaire

Pour assurer l'efficacité de l'aide extérieure apportée au titre du PACPLAN, il est capital que les équipements, matériels et personnels d'intervention puissent être acheminés sur le site sans retard ni formalités abusives. Il est donc essentiel que tous les gouvernements qui sont parties au PACPLAN prévoient des dispositifs administratifs permettant d'accélérer les contrôles de douane, d'immigration et/ou de police phytosanitaire concernant l'entrée et la sortie sur leur territoire des matériels et des personnels de lutte en cas de menace ou d'incident avéré de pollution du milieu marin.

L'ensemble des gouvernements participant au PACPLAN et toutes les instances susceptibles d'intervenir en cas d'incident générateur de pollution doivent être tenus informés de la substance de ces dispositifs qui sont de surcroît définis dans les plans nationaux d'intervention. Mention spécifique doit être faite des renseignements de douane, d'immigration et de police phytosanitaire requis par les autorités nationales compétentes aux fins du déclenchement du dispositif spécial. Dans l'idéal, ces dispositifs prévoient la prompte délivrance de visas d'entrée, voire des exemptions, ainsi que l'importation temporaire en franchise de droits de douane et d'importation des équipements et matériels de lutte contre les déversements accidentels.

6.3 Logistique

En cas de déversement majeur, il est possible de mobiliser à l'échelle internationale une somme considérable de matériels et de personnels spécialisés pour venir en aide aux pays ou territoires demandeurs.

Il est toutefois impératif de procéder au préalable à une évaluation complète pour veiller à mobiliser les équipements et matériels adaptés au cas d'espèce et à disposer du soutien logistique nécessaire sur place. Entrent dans le soutien logistique éventuellement nécessaire localement les

matériels de déchargement des aéronefs, les transports, les grues, les navires et les installations de stockage d'hydrocarbures. En outre, la partie qui sollicite ce concours doit avoir prévu :

- Les modalités d'engagement, de recrutement, de règlement et d'assurance des matériels et des personnels.
- Un mécanisme adapté de prise en charge de la santé et de la sécurité des personnes envoyées dans le pays menacé.
- Un hébergement correct et des services d'accueil des personnes envoyées dans le pays menacé.
- Des installations et des mesures appropriées d'entretien et de décontamination des matériels qui doivent être restitués dans un état permettant leur réutilisation immédiate.

Les parties ne doivent pas perdre de vue qu'il incombe à l'organe d'exécution du pays ou territoire demandeur d'assurer la direction d'ensemble des efforts de lutte contre l'incident générateur de pollution, et notamment de faciliter les activités des prestataires d'aide et de fournir les éléments de commandement et de contrôle du dispositif d'intervention.

6.4 Finances

6.4.1 *Financement des actions de lutte contre les déversements accidentels – Fonds nationaux d'intervention en cas de déversements en mer (NATFUNDS)*

Il est clair que nombre des gouvernements de la zone d'application du PACPLAN n'ont pas les ressources, financières notamment, pour intervenir en cas de déversements majeurs d'hydrocarbures. Dès lors qu'un dispositif de lutte est déclenché, il faut avoir autorité pour engager des dépenses, faute de quoi l'organisme d'exécution ne sera pas en mesure de lancer des opérations essentielles, telles que la mobilisation d'aéronefs et de navires.

Les dépenses relatives aux déversements provenant d'installations pétrolières sont directement recouvrées auprès de la compagnie pétrolière intéressée. Si l'incident n'est pas imputable à une compagnie pétrolière, l'organisme public d'exécution doit être en mesure d'assumer les dépenses nécessaires.

Pour parer aux difficultés que posent la pénurie de ressources financières et la capacité d'engager des dépenses, le modèle régional de législation sur la pollution marine proposé par le PROE et la CPS comporte des dispositions prévoyant le prélèvement d'une redevance pour pollution auprès des navires faisant escale dans les ports des pays et territoires membres.

Dans ce modèle de législation, il est préconisé de verser ces recettes sur un fonds de dépôt (Fonds nationaux d'intervention en cas de déversements en mer (NATFUNDS) exclusivement destiné à la lutte contre les pollutions du milieu marin. Ce fonds est géré par un conseil d'administration comprenant au moins un représentant de l'organisme public d'exécution, un représentant de l'industrie pétrolière et un autre des compagnies maritimes. Tout décaissement opéré sur le fonds est approuvé par le conseil d'administration qui adopte à cette fin des dispositions administratives permettant d'agir promptement pour tenir compte de l'urgence caractérisant les incidents générateurs de pollution.

Ce modèle de législation prévoit en outre la fixation d'un plafonnement des dépenses imputées au fonds qui est fonction du risque encouru et résulte du principe selon lequel les fonds nationaux ne visent que la prise en charge des phases initiales de la lutte. Étant donné le volume relativement

faible de transports maritimes dans les pays et territoires insulaires du Pacifique et la nécessité de minimiser les charges imposées aux compagnies maritimes et pétrolières du fait de la redevance pour pollution, il est fortement improbable que les fonds nationaux suffisent à couvrir l'ensemble des dépenses encourues lors d'une opération de lutte contre un déversement accidentel.

Les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas aux pays et territoires dont la législation en matière de pollution du milieu marin ne prévoit pas le prélèvement de la redevance pour pollution ou la mise en place du fonds nationaux d'intervention préconisés au modèle de législation régionale promulguée par le PROE et la CPS. Il incombe aux différents gouvernements de veiller à la mise en œuvre de mécanismes permettant la prise en charge financière des premières opérations de lutte en cas de pollutions du milieu marin. Les dispositions relatives aux fonds nationaux d'intervention promulguées par le PROE et la CPS constituent un modèle utile que les pays et territoires peuvent adopter en l'état.

6.4.2 Financement de l'assistance extérieure – Recouvrement et remboursement des dépenses

Dès lors que les plans nationaux d'intervention (ou tout autre montage financier mis en place dans les pays et territoires) permettent le financement des premières actions de lutte, il convient que le prestataire d'aide assume le financement de toute opération extérieure ultérieurement engagée, l'ensemble des sommes déboursées à ce titre étant soumise à recouvrement une fois la lutte achevée.

La Convention OPRC traite du remboursement des dépenses engagées au titre de l'aide extérieure, le principe fondamental en la matière étant que le pays/territoire demandeur et le prestataire d'aide collaborent en vue du recouvrement de l'ensemble des frais auprès du pollueur dans le cadre des régimes juridiques en vigueur (comme par exemple la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création d'un fond d'indemnisation des dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures).

Lorsque les poursuites engagées ne permettent pas le remboursement de l'ensemble des dépenses encourues lors des opérations d'aide, le pays/territoire demandeur peut solliciter du prestataire d'aide qu'il renonce au recouvrement des sommes non remboursées par le pollueur. Dans ces situations, la Convention OPRC invite les prestataires d'aide à tenir compte des besoins des pays en développement.

Pour faciliter le recouvrement des frais, les gouvernements tiennent un relevé des opérations entreprises ainsi que des matériels et autres ressources utilisés; ils tiennent notamment le compte détaillé et complet de toutes les sommes déboursées. Ces relevés sont utiles à la fois au recouvrement des dépenses, aux demandes de dédommagement et à l'analyse a posteriori des actions de lutte contre l'incident générateur de pollution en vue de l'amélioration du PACPLAN.

6.4.3 Administration du PACPLAN

Il incombe au PROE d'assurer l'administration du PACPLAN et des mécanismes connexes, des ressources doivent donc être libérées à cette fin. Les agents affectés à cette tâche (le spécialiste de la pollution marine et le chargé de projet – pollution marine) sont ainsi amenés à consacrer une partie de leur temps à :

- Actualiser le Plan de manière ponctuelle et à en diffuser la nouvelle mouture.
- Tenir le Registre régional des intervenants en cas de déversements en mer (voir section 9.4).
- Traiter tout rapport de pollution POLREP communiqué par le biais du système PACREP.

- Faciliter toute demande d'aide dont il est saisi.
- Organiser les ateliers annuels du PACPOL, et notamment l'exercice annuel du PACPLAN.

On estime que ces deux agents devront l'un et l'autre consacrer 15% de leur temps à ces fonctions et que le coût annuel des ateliers du PACPOL sera de l'ordre de 50.000 dollars américains.

Le financement du poste de spécialiste de la pollution marine est assuré jusqu'à la fin 1999 et celui du poste de chargé de projet – pollution marine – jusqu'à la mi - 2002. Il conviendra de rechercher de nouvelles sources de financements après ces dates. Le financement des ateliers annuels du PACPOL est assuré pour 1999 et 2000 et de nouveaux financements devront être trouvés au-delà.

Par ailleurs, 10% environ du temps de l'assistante administrative du PROE et de l'agent chargé des bases de données/SIG devront être consacrés à la saisie régulière des informations concernant les nouveaux rapports de pollution dans la base de données du PACREP et les systèmes d'information géographique du PROE (SIG).

(Fidji) Le PACPLAN ayant pour objectif la mise en œuvre du Protocole sur la pollution de la Convention de Nouméa, les pays membres devraient contribuer au financement régulier du PACPLAN, par le biais de leurs contributions volontaires annuelles. Conformément au principe qui veut que le pollueur paie, le PACPLAN pourrait également être financé par le biais de contributions tirées des Fonds nationaux d'intervention en cas de déversements en mer dont la création a été proposée dans le modèle de législation sur la pollution marine.

7. CESSATION DES OPÉRATIONS DE LUTTE ET ACTIVITÉS ULTÉRIEURES

7.1 Cessation des opérations de lutte

Dans toute opération de lutte contre un déversement dans le milieu marin, on parvient à un stade au-delà duquel les avantages résultant des opérations de nettoyage ne justifient plus le coût et les efforts engagés. Le directeur des opérations, en concertation avec les conseillers et le comité national, détermine le point au-delà duquel toute dépense ou effort supplémentaire devient déraisonnable et ne se justifie plus au plan financier ou environnemental. L'avis des experts scientifiques et environnementaux à cet égard – et notamment l'opinion des experts extérieurs – est capital et permet de déterminer le seuil au-delà duquel les avantages que la poursuite des mesures de nettoyage présente au plan écologique ne suffisent plus à justifier l'engagement de nouvelles dépenses.

La décision visant à mettre un terme aux opérations de lutte est communiquée à l'ensemble des parties intéressées ainsi qu'au PROE, par l'entremise du PACREP.

7.2 Nettoyage, remise en état et restitution du matériel

Le matériel mazouté est nettoyé au plus vite après son utilisation. Le nettoyage est entrepris sous contrôle afin que les écoulements soient maîtrisés et ne rajoutent pas à la pollution.

On peut avoir recours à diverses méthodes de nettoyage, au nombre desquelles :

- L'arrosage à haute pression.
- Le nettoyage au jet de vapeur (qui ne doit pas être pratiqué sur les barrages flottants en PVC au risque d'en dégrader la plasticité).
- L'application d'agents de dispersion et le brossage (spécialement indiqué pour les barrages flottants fortement mazoutés).
- Le rinçage à l'eau douce sous pression, immédiatement après utilisation, des pompes utilisées pour l'application des agents de dispersion.

Les hydrocarbures recueillis lors des opérations de nettoyage sont évacués conformément aux procédures de gestion des déchets mazoutés définies aux plans nationaux d'intervention (voir la section 5.13).

Une fois le nettoyage achevé, l'intégralité du matériel mis à disposition au titre de l'aide extérieure est inspecté et libéré et des dispositions sont arrêtées en concertation avec le prestataire d'aide en vue de sa restitution ou de son remplacement.

7.3 Évaluation de l'intervention et débriefing

Une séance de débriefing est organisée dans les meilleurs délais après la cessation d'une intervention, comme cela est prévu à la section 3.5. Cette réunion n'a pas pour but d'évaluer la performance des individus mais l'efficacité de l'intervention et d'en tirer les enseignements en vue de l'amélioration du plan national d'intervention et du PACPLAN et de la mise en place de mesures de lutte plus efficaces à l'avenir.

7.4 Évaluation des dégâts et suivi de la situation

Suite à une pollution accidentelle du milieu marin, il convient de procéder à une évaluation a posteriori des dégâts et d'engager des actions de suivi visant à l'évaluation scientifique et chiffrée des aspects suivants :

- Les dégâts écologiques.
- Le retentissement de l'incident sur les ressources commerciales et les activités telles que la pêche, l'aquaculture et le tourisme.

Ces travaux offrent en outre une base de comparaison permettant de jauger de la régénération du milieu après l'incident générateur de pollution.

Ces informations permettent par ailleurs de :

- Régler les demandes de dédommagement.
- Mieux comprendre les répercussions des déversements accidentels et la capacité de régénération de milieu touché.
- Préciser les retombées et l'efficacité des différentes techniques de nettoyage utilisées.
- Recenser les environnements et ressources dégradés nécessitant des actions régulières de remise en état et de reconstitution.

Les plans nationaux d'intervention des pays et territoires précisent les plans d'évaluation des dégâts a posteriori ainsi que les mesures de suivi. De manière générale, c'est le service national de l'environnement dont relève le coordonnateur environnemental de l'équipe d'intervention qui assume la responsabilité de ces plans. Les grands principes ci-dessous s'appliquent à l'évaluation des dégâts a posteriori ainsi qu'aux mesures de suivi de la situation.

- Le coordonnateur environnemental organise des équipes conjointes de suivi composées de fonctionnaires et de représentants de l'industrie concernée, qu'il charge de la réalisation dûment coordonnée et intégrée des études nécessaires. Cette formule permet d'éviter les redondances et l'éventuelle discordance des résultats pouvant être utilisés aux fins des demandes de dédommagement.
- L'évaluation et le suivi sont dans toute la mesure du possible chiffrés. Toute évaluation qualitative doit préciser les critères retenus.
- Le suivi est conçu de manière statistiquement valide et rigoureuse et les seuils de confiance sont clairement énoncés.
- La collecte de données démarre au plus tôt après l'incident générateur de pollution.
- Pour être efficaces, l'évaluation des dégâts a posteriori et les mesures de suivi doivent s'appuyer sur un corpus de données fiables concernant la situation antérieure. Le coordonnateur environnemental recense rapidement l'ensemble de ces données, et notamment celles dont disposent les services nationaux de l'environnement et des pêches, les universités et les instituts de recherche.
- Des sites de contrôle sont recensés lors de la définition des mesures de suivi.
- Les mesures de suivi concernent les zones touchées par la pollution, les zones perturbées du fait des opérations de nettoyage ainsi que celles affectées à l'entreposage des déchets mazoutés.

- Les organismes participant à l'évaluation des dégâts a posteriori et aux mesures de suivi conservent tous des relevés détaillés des frais et dépenses encourus du fait de ces activités.
- Les résultats de ces travaux sont publiés dans des revues scientifiques afin d'améliorer l'état des connaissances en matière de lutte contre les déversements accidentels en mer.

Le PROE est en mesure de fournir ou d'organiser des services de conseil et d'assistance technique en matière d'évaluation des dégâts a posteriori et de suivi. Toute demande d'aide formulée à ce titre est transmise au PROE par le biais du système PACREP.

7.5 Remise en état et reconstitution du milieu

Suite à un déversement, il peut s'avérer nécessaire d'entreprendre des activités de remise en état et de reconstitution des écosystèmes et des ressources dégradés, comme par exemple le reboisement des mangroves détruites par la pollution, la régénération des plages endommagées par les opérations de nettoyage ou le réensemencement de coraux dans des zones très touristiques frappées par un déversement.

Les plans nationaux d'intervention des pays et territoires font état des plans de remise en état et de reconstitution ultérieures. De manière générale, c'est le service national de l'environnement dont relève le coordonnateur environnemental de l'équipe d'intervention qui assume la responsabilité de ces plans. Les grands principes ci-dessous s'appliquent aux travaux de remise en état et de reconstitution ultérieures.

- Les zones à remettre en état et à régénérer sont recensées au cours de l'évaluation des dégâts a posteriori (voir la section 7.4).
- Au nombre des meilleures options de remise en état et de reconstitution, on privilégiera dans toute la mesure du possible les techniques qui utilisent et complètent le jeu des **forces naturelles**, dont la possibilité de ne pas intervenir activement pour permettre une régénération naturelle.
- Les retombées et l'efficacité des efforts de remise en état et de reconstitution font l'objet d'un suivi rigoureux dans le cadre des actions d'évaluation des dégâts a posteriori et des mesures de suivi (voir la section 7.4).
- Les organismes participant aux actions de remise en état et de reconstitution conservent tous des relevés détaillés des frais et dépenses encourus du fait de ces activités.
- Les résultats de ces travaux sont publiés dans des revues scientifiques afin d'améliorer l'état des connaissances en matière de lutte contre les déversements en mer.

Le PROE est en mesure de fournir ou d'organiser des services de conseil et d'assistance technique en matière de remise en état et de reconstitution. Toute demande d'aide formulée à ce titre est transmise au PROE par le biais du système PACREP.

8. MATÉRIEL

8.1 Ressources nationales

Il est impossible de lutter efficacement contre un déversement en mer si l'on ne dispose pas du matériel adéquat.

Les pays et territoires insulaires océaniques constituent et tiennent à jour un inventaire national du matériel de lutte contre les déversements en mer permettant d'intervenir contre des déversements de type Deux tels que définis à la section 1.3. Les plans nationaux d'intervention font état de ces inventaires et des procédures permettant d'avoir accès au matériel de lutte.

L'inventaire du matériel national résulte d'un accord entre les services publics et l'industrie qui collaborent à sa mise à disposition et en partagent l'accès. De façon générale, l'industrie pétrolière fournit le matériel nécessaire à la lutte contre les déversements de type Un, l'État amenant quant à lui le matériel complémentaire pour porter les moyens de lutte au niveau d'un déversement de type Deux.

Lors du recensement des besoins, l'industrie pétrolière et l'État travaillent en étroite collaboration pour veiller à la compatibilité et à l'interopérabilité du matériel et à son adéquation aux conditions locales et au risque de survenue des déversements.

Du fait des coûts élevés d'équipement et des importants besoins de maintenance du matériel de lutte, l'inventaire du matériel comprend, dans toute la mesure du possible, les ressources locales et des techniques adaptées à la région.

Dans le but d'aider les pays et territoires insulaires océaniques à dresser l'inventaire du matériel le mieux adapté à leur situation, le PACPOL comporte un projet - projet PACPOL MS4 : Stratégie régionale relative aux matériels de lutte contre les déversements accidentels – permettant l'évaluation des niveaux actuels d'équipement des différents pays et territoires et la détermination des achats nécessaires pour combler les lacunes constatées. Au terme de l'évaluation, ce projet permet de trouver les soutiens financiers requis en vue de l'achat du matériel manquant et de la formation à son utilisation et à sa maintenance. Cette section du PACPLAN sera actualisée au fur et à mesure de l'évolution de ce projet.

8.2 Ressources régionales

Les dispositions du PACPLAN ne prévoient pas la constitution d'un stock régional de matériel dont on estime qu'il ferait double emploi avec celui disponible auprès de sources d'aide extérieure.

Les plus importants stocks de matériel de lutte contre les déversements en mer disponibles dans la région sont détenus par :

- Les Samoa américaines (Garde-côtes américains et industrie pétrolière/fournisseurs)
- Guam (Garde-côtes américains et industrie pétrolière/fournisseurs)
- Nouvelle-Calédonie (Marine nationale).

Toute demande d'aide visant l'accès à ce matériel relève des procédures définies à la section 6.

Les plus importants stocks de matériel à proximité de la région sont détenus à :

- Auckland (Ressources du plan national d'intervention de la Nouvelle-Zélande).
- Brisbane, Sydney et Townsville (Ressources du plan national d'intervention de l'Australie).
- Geelong (AMOSC)
- Hawaii (Garde-côtes américains et CIC/fournisseurs)
- San Francisco (Garde-côtes américains – Équipe d'intervention du Pacifique)
- Singapore (EARL)

Toute demande d'aide visant l'accès à ce matériel relève des procédures définies à la section 6.

9. FORMATION ET EXERCICES

9.1 Ateliers annuels du PACPOL

Les plans d'intervention en cas de déversements accidentels dans le milieu marin tels que le PACPLAN ne sont efficaces que dans la mesure où les personnels spécialisés sont correctement formés et où les plans sont régulièrement mis à l'épreuve et révisés dans le cadre d'exercices.

La principale action régionale de formation relevant du PACPLAN est entreprise au titre du projet PACPOL MS 3 : Ateliers annuels du PACPOL. Ces ateliers sont organisés par le PROE et comportent trois grands axes :

- Un cours de formation à la lutte contre les déversements en mer, d'une durée de quatre jours.
- Un exercice théorique d'une journée simulant une intervention régionale de lutte contre un déversement majeur au titre du PACPLAN.
- Une réunion de coordination PACPOL d'une demi-journée.

Le cours de formation de quatre jours est basé sur le cours de niveau 2 de l'OMI ; il est conçu pour les cadres moyens de l'industrie pétrolière et des services publics de l'environnement et des affaires maritimes des pays et territoires insulaires océaniques qui jouent un rôle essentiel dans la lutte contre les déversements survenant dans leurs États ou territoires respectifs.

Les ateliers sont conçus de manière à transmettre une vue générale mais néanmoins assez complète des divers aspects de la lutte contre les incidents générateurs de pollution du milieu marin. Les stagiaires y acquièrent les connaissances et compétences nécessaires au montage d'interventions efficaces contre les déversements en mer survenant dans leurs pays ou territoires. Ces ateliers annuels sont organisés tour à tour dans un pays différent de la région.

9.2 Cours de formation spécialisée

Du fait des ressources limitées et de la difficulté des petits pays insulaires à absorber de multiples actions de formation, il n'est pas prévu de proposer dans le cadre du PACPOL des stages de formation spécialisée (interventions de premier niveau, coordination écologique et soutien scientifique, etc.).

On juge plus rentable de tirer profit des nombreux stages de formation spécialisée à la lutte contre les déversements accidentels déjà offerts dans les pays voisins de la région (tels que ceux de l'AMOSC en Australie, de la Nouvelle-Zélande et des États-Unis d'Amérique). Il est en effet préférable d'y envoyer des stagiaires océaniques de manière ponctuelle, en fonction des besoins, plutôt que de répéter ces cours au sein de la région.

Pour conforter la formation dans le Pacifique, les grands groupes pétroliers de la région doivent poursuivre la formation locale de leurs personnels à leurs dépôts et terminaux pétroliers et continuer à envoyer leurs employés aux stages de formation organisés en Australie par l'AMOSC.

L'association des ateliers régionaux annuels et des stages spécialisés offerts dans les pays voisins de la région permettra d'atteindre un niveau optimal de formation à la lutte contre les déversements en mer, tout en restant dans la limite des ressources disponibles.

9.3 Exercices nationaux

Les plans nationaux d'intervention prévoient la tenue d'un exercice annuel de lutte contre un déversement en mer. L'État et l'industrie pétrolière participent à ces exercices dans l'optique de développer autant que faire se peut l'intégration entre leurs deux niveaux d'intervention. Il incombe aux différents comités nationaux d'organiser ces exercices nationaux, le PROE pouvant toutefois fournir des conseils et une aide technique à cette fin.

9.4 Registre régional des intervenants en cas de déversements en mer

Dans le cadre de ses fonctions au titre du PACPLAN, le PROE a constitué un Registre régional des intervenants en cas de déversements accidentels en mer. Cette base de données se compose d'informations relatives à l'ensemble des personnels des gouvernements et administrations ainsi que des sociétés pétrolières de la région ayant participé aux ateliers annuels du PROE ou aux stages de formation spécialisée tels que ceux offerts par l'AMOSC. Elle permet de garder trace des bénéficiaires de la formation et de sélectionner les meilleurs candidats en vue de la tenue de stages et ateliers ultérieurs. Elle constitue en outre une liste des personnes susceptibles de prêter leur concours lors d'opérations de lutte contre des déversements accidentels.

Pour aider le PROE à compléter et actualiser cette base de données, les organismes d'exécution des pays et territoires ainsi que l'AMOSC fournissent chaque année au PROE la liste des personnels ayant suivi une formation autre que l'atelier annuel du PROE, en précisant la nature de la formation impartie. À plus longue échéance, les personnes mentionnées dans cette base de données pourraient être regroupées en une équipe régionale d'intervention en cas de déversements en mer.

10. ADOPTION, CONTRÔLE ET RÉVISION DU PLAN

10.1 Adoption du Plan

Le PACPLAN sera adopté par consensus lors d'une conférence intergouvernementale du Programme régional océanien de l'environnement (PROE) et des parties contractantes à la Convention de Nouméa; son adoption devra en outre être avalisée par écrit par les trois principales sociétés pétrolières opérant dans la zone d'application du PACPLAN (BP, Mobil et Shell).

10.2 Contrôle du Plan

Afin de faciliter les révisions et les mises à jour, le PROE conserve à son siège d'Apia un registre comportant les coordonnées complètes de toute personne ou entité en possession d'exemplaires officiels du PACPLAN.

10.3 Révision du Plan

Le corps du texte du PACPLAN ne peut être révisé qu'avec l'accord d'une conférence intergouvernementale du PROE et des parties contractantes à la Convention de Nouméa, et avec l'approbation écrite des trois grandes sociétés pétrolières opérant dans la zone d'application du PACPLAN (BP, Mobil et Shell).

Toute partie au Plan peut saisir le secrétariat technique du PROE d'une proposition de révision du corps du texte du PACPLAN. Cette proposition est dès lors diffusée pour examen aux autres parties. Pour être étudiée lors d'une conférence intergouvernementale du PROE, toute proposition de révision doit être diffusée 90 jours au moins avant la tenue de cette conférence.

Les informations pratiques contenues dans les annexes techniques, telles que les coordonnées de personnes, sont régulièrement révisées et actualisées; le secrétariat technique du PROE peut par ailleurs élaborer de nouvelles annexes techniques, en fonction des besoins, sans devoir solliciter l'accord d'une conférence intergouvernementale du PROE. Le secrétariat technique du PROE communique ces révisions et mises à jour à toutes les personnes et entités en possession d'exemplaires officiels du Plan.

Il incombe aux parties concernées par le Plan de veiller à l'exactitude des informations pratiques les concernant et figurant dans les annexes techniques. Elles doivent par ailleurs communiquer au secrétariat technique du PROE tout changement de situation les concernant et justifiant une révision ou une mise à jour du Plan, et notamment le degré de risque de déversements en mer, les moyens de lutte en la matière, les dispositions administratives internes et les coordonnées des correspondants. Il appartient dès lors au secrétariat technique du PROE de diffuser les mises à jour à l'ensemble des personnes et entités en possession d'exemplaires officiels du Plan.

PIÈCES JOINTES

Pièce jointe 1 : Couloirs de navigation transitant par la zone d'application du PACPLAN

(N.B.: Il convient de noter que les routes illustrées par la Figure Cinq décrivent uniquement les opérations de transit et excluent les rotations à destination ou à partir de la zone d'application du PACPLAN, les routes de navigation nationales et régionales pour lesquelles une cartographie précise reste à effectuer (elle aggrave encore les risques de déversements dans la région).

(à ajouter)

Pièce jointe 2 : Premières sources d'aide pour chaque État ou territoire du Pacifique et membre métropolitain du PROE.

(à ajouter)

Pièce jointe 3 : Secondes sources d'aide pour chaque État ou territoire du Pacifique et membre métropolitain du PROE.

(à ajouter)

ANNEXES

Annexe Une :Points de contact PACPLAN en cas de déversements en mer

Tableau 1 :Secrétariat technique du PROE

<p>Secrétariat technique du PROE Spécialiste de la pollution marine South Pacific Regional Environment Programme PO Box 240, Apia, SAMOA Tél. (685) 21929 Fax (685) 20231 Courriel sprep@sprep.org.ws</p> <p>Veillez transmettre tous les POLREP au fax n° (685) 20231 pour saisie dans la base de données PACREP.</p>

Tableau 2. Organisme d'exécution (administration chargée du transports maritime), Ministère de l'environnement et correspondant national du PROE des États et territoires membres du PROE.

(Le rôle d'organisme d'exécution chargé des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures est confié de préférence à l'administration nationale ou territoriale de tutelle de la marine. Celle-ci est assistée par un Comité national de lutte contre la pollution marine dont elle assure la présidence, regroupant au minimum les administrations nationales chargées de l'environnement, des pêches ou des ressources marines et de la gestion des opérations en cas de catastrophes, ainsi que les sociétés pétrolières).

Pays/territoire	1. Organisme d'exécution (Administration chargée du transport maritime)	2. Ministère de l'Environnement	3. Correspondant national du PROE
Iles Cook	Director of Marine Ministry of Tourism & Transport PO Box 61, Rarotonga Tél.(682) 28810 Fax (682) 28816	Director Environmental Services Ministry of Works, Energy & Physical Planning PO Box 371, Rarotonga Tél.(682) 21256 Fax (682) 22256 Resources@environment.org.ck	Secretary Ministry of Foreign Affairs and Immigration PO Box 105, Rarotonga Tél.(682) 29347 Fax (682) 212 47 secfa@foraffairs.gov.ck
États fédérés de Micronésie	Secretary Department of Transportation, Communication and Infrastructure PO Box PS2, Palikir, Pohnpei Tél.(691) 320 2865 Fax (691) 320 5853 transfm@mail.fm	Secretary Department of Economic Affairs PO Box PS 70, Palikir, Pohnpei Tél.(691) 320 2646 Fax (691) 320 5854	Secretary Department of Foreign Affairs PO Box PS 123, Palikir, Pohnpei Tél.(691) 320 2613 Fax (691) 320 2933
Fidji	Director Marine Department PO Box 326, Suva Tél.(679) 315 266 Fax (679) 303 348	Director Department of Environment. Ministry of Urban Development, Housing & Environment. PO Box 2131, Suva Tél.(679) 211 545 Fax (679) 303 515	Permanent Secretary Ministry of Urban Development, Housing & Environment. PO Box 2131, Suva Tél.(679) 211 416 Fax (679) 303 515
Kiribati	Director of Marine Ministry of Information, Communication & Transport Beitio, Tarawa Tél.(686) 26003 Fax (686) 26572	Permanent Secretary Ministry of Environment & Social Development PO Box 234, Bikenibeu, Tarawa Tél.(686) 28211 Fax (686) 28334 mesd2@tskl.net.ki	Permanent Secretary Ministry of Foreign Affairs PO Box 68, Bairiki, Tarawa Tél.(686) 21342 Fax (686) 21466
Iles Marshall	Voir colonne 2.	General Manager Environmental Protection Agency PO Box 1322, Majuro Tél.(692) 625 3035 Fax (692) 625 5202	Voir colonne 2.

Tableau 2 (suite)

Pays/territoire	1. Organisme d'exécution (Administration chargée du transport maritime)	2. Ministère de l'Environnement	3. Correspondant national du PROE
Nauru	Voir colonne 3.	Voir colonne 3.	Secretary Department of External Affairs Republic of Nauru Tél.(674) 444 3100 Fax (674) 444 3105
Niue	Director Public Works Department Alofi Tél.(683) 4193 Fax (683) 4223 Email mechpwd@mail.gov.nu	Director Community Affairs Office PO Box 77, Alofi Tél.(683) 4019 Fax (683) 4391 takaimoiu@mail.gov.nu	Secretary to Government Premier's Department PO Box 40, Alofi Tél.(683) 4200 Fax (683) 4232 external@mail.gov.nu
Palau	Chief Division of Transportation Ministry of Commerce and Trade PO Box 1471, Koror Tél.(680) 488 2559 Fax (680) 488 5129	Executive Officer Environmental Quality Protection Board PO Box 100, Koror Tél.(680) 488 1630 Fax (680) 488 2963 eqpb@belau.com	Minister of State Office of the Minister PO Box 100, Koror Tél.(680) 488 2509 Fax (680) 488 2443
Papouasie-Nouvelle-Guinée	Secretary Maritime Division Department of Transport & Civil Aviation PO Box 1489, Port Moresby Tél.(675) 321 1866 Fax (675) 321 4968	Secretary Department of Environment & Conservation PO Box 6601, Boroko Tél.(675) 325 0180 Fax (675) 325 0182	Voir colonne 2.
Samoa	Secretary Ministry of Transport PO Box 1607, Apia Tél.(685) 23700 / 237002 Fax (685) 21990	Director Department of Lands, Survey and Environment Private Mail Bag, Apia Tél.(685) 25019 Fax (685) 23176	Secretary Ministry of Foreign Affairs PO Box L1859, Apia Tél.(685) 63333 Fax (685) 21504 mfa@samoa.net
Iles Salomon	Marine Department Ministry of Transport, Works and Aviation PO Box G32, Honiara Tél.(677) 24942 Fax (677) 23798	Chief Environment & Conservation Officer Environment & Conservation Division Ministry of Forests, Environment & Conservation PO Box G24, Honiara Tél.(677) 21521 Fax (677) 21245	Voir colonne 2.
Tonga	Secretary Ministry of Marine & Ports PO Box 144, Nukualofa Tél.(676) 23168 Fax (676) 24267 Email marports@kalia.to	Secretary Ministry of Lands, Survey & Natural Resources PO Box 5, Nukualofa Tél.(676) 23210 Fax (676) 23216	Voir colonne 2.
Tuvalu	Director Marine & Port Services Ministry of Works, Energy and Communications Vaiaku, Funafuti Tél.(688) 20725 Fax (688) 20790	Secretary Ministry of Natural Resources & Environment Private Mail Bag, Funafuti Tél.(688) 20102 Fax (688) 20113	Secretary to Government Office of the Prime Minister Private Mail Bag, Funafuti Tél.(688) 20801 Fax (688) 20819
Vanuatu	Commissioner of Maritime Affairs Vanuatu Maritime Authority PO Box 45, Port Vila Tél.(678) 23410 Fax (678) 23405	Head- Environment Unit Ministry of Lands and Natural Resources Private Mail Bag 063, Port Vila Tél.(678) 25302 Fax (678) 23565 Email environment@vanuatu.gov.vu	Director-General Ministry of Lands and Natural Resources Private Mail Bag 007, Port Vila Tél.(678) 25302 Fax (678) 25165

Tableau 2 (suite)

Pays/territoire	1. Organisme d'exécution (Administration chargée du transport maritime)	2. Ministère de l'Environnement	3. Correspondant national du PROE
Samoa américaines	Supervisor U.S. Coast Guard Marine Safety Detachment P.O. Box 249, Pago Pago, 96799 Tél.(684) 633-2299 Fax (684) 633-1933	Director American Samoa Environmental Protection Agency Office of the Governor Pago Pago Tél.(684) 633 2304 Fax (684) 633 5801	Voir colonne 2.
Polynésie Française	Commandant de la zone maritime Polynésie française SP 91325 00204 Armées POLYNÉSIE FRANÇAISE Tél.(689) 46.50.00 Fax (689) 46.50.56 Contact 24 h sur 24 Tél. (689) 46 24 32 Fax (689) 42 39 15	Déléguée à l'Environnement Délégation à l'Environnement BP 4562, Papeete, Tahiti Tél.(689) 43.24.09 Fax (689) 41.92.52 delenv@mail.pf	Conseiller spécial aux affaires étrangères Service des relations extérieures BP 2551 Papeete, Tahiti Tél.(689) 53.47.28 Fax (689) 43.20.11
Guam	Commanding Officer U.S. Coast Guard Marine Safety Office Guam PSC 455, Box 176 FPO, AP 96540-1056 Tél.(671) 339-2001 Fax (671) 339-2005	National SPREP Representative Guam Environmental Protection Agency 15-6101 Mariner Ave, Tiyan, Barrigada Tél.(671) 472 8863 Fax (671) 477 9402	Voir colonne 2.
Nouvelle-Calédonie	Le Directeur Service de la marine marchande et des pêches maritimes Boîte Postale 36 98845 Nouméa Tél.(687) 27.26.26 Fax (687) 28.72.86	Voir colonne 3.	Correspondant du PROE Délégué du Gouvernement pour la Nouvelle-Calédonie et Wallis-et-Futuna Haut-Commissariat BP M2 Nouméa Tél.(687) 27.28.22 Fax (687) 27.28.28
Iles Mariannes du Nord	Supervisor U.S. Coast Guard Marine Safety Detachment Emergency Operations Center Capitol Hill Saipan MP 96950-5000 Tél.(670) 233-9495 Fax (670) 233-9493	Director Division of Environmental Quality P O Box 13.4 Saipan MP 96950 Tél.(670) 664 8500 Fax (670) 664 8540 deq.director@saipan.com	SPREP Contact Caller Box 1007 Saipan MP 96950 Tél.(670) 664 2200 Fax (670) 664 2211
Pitcairn	-	-	First Secretary (Press & Public Affairs) British High Commission PO Box 1812, Wellington New Zealand Tél.(64) 4 4726 049 Fax (64) 4 711 974
Tokelau	Voir colonne 2.	Director Department of Natural Resources & Environment Atafu, Tokelau Tél.(690) 21227 Fax (690) 2108	Voir colonne 2.
Wallis-et-Futuna	Voir colonne 3.	Voir colonne 3.	Monsieur le Préfet (Correspondant du PROE) Chef de l'administration Mata-utu Tél.(681) 722 952 Fax (681) 72 324

Tableau 2 (suite)

Pays/territoire	1. Organisme d'exécution (Administration chargée du transport maritime)	2. Ministère de l'Environnement	3. Correspondant national du PROE
Australie	Executive Manager International Relations Australian Maritime Safety Authority GPO Box 2181 Canberra City ACT 2601 Tél.(61) 2 6279 5614 Fax (61) 2 6279 5009 michael.julian@amsa.gov.au	Director International Unit Department of the Environment and Heritage Level 5, NCC House 16 Moore St, Canberra Tél.(61) 6 6274 1388 Fax (61) 6 6274 1858 richard.bomford@ea.gov.au	High Commissioner Australian High Commission Apia, Samoa Tél.(685) 23411 Fax (685) 23159 o'callaghan@daft.gov.au
France	Voir colonne 3.	Voir colonne 3.	Représentant permanent adjoint Délégation française auprès de la Communauté du Pacifique BP 8043, Nouméa, Nouvelle-Calédonie Tél.(687) 26.16.03 Fax (687) 26.12.66 jggaltier@spc.org.nc
Nouvelle-Zélande	Divisional Manager Marine Environment Protection Maritime Safety Authority of New Zealand PO Box 27006, Wellington Tél.(64) 4 473 0111 Fax (64) 4 473 1245 mike.patrick@msa.govt.nz	Secretary Ministry for Environment PO Box 10362, Wellington Tél.(64) 4 473 4990 Fax (64) 4 471 0195 rmo@mfe.govt.nz	High Commissioner New Zealand High Commission Beach Road, Apia, Samoa. Tél.(685) 21711 Fax (685) 20086
États-Unis	Chief Marine Safety Division District 14 US Coast Guard 300 Ala Moana Blvd Honolulu HI 66950 Tél.(1) 808 541 2114 Fax (1) 808 541 2116 trice@d14uscg.mil	Manager Pacific Insular Area Programs United States Environmental Protection Agency 75 Hawthorne Street (CMD-5) San Francisco CA 94105 Tél.(1) 415 744 1559 Fax (1) 415 744 1604 lovelace.norm@epamail.epa.gov	Science Affairs Officer OES/OA/MLP, Room 5805 Department of State 2201 C Street NW Washington DC 20520 Tél.(1) 202 647 3883 Fax (1) 202 647 9099 AlcantaraRR@state.gov

Tableau 3 :Industrie pétrolière

Australian Marine Oil Spill Centre (AMOSC)	Clean Islands Council (CIC)	East Asia Response limited (EARL)
Manager Australian Marine Oil Spill Centre PO Box 305, North Shore Geelong, Victoria 3214 Australia Tél.(61) 3 5272 1555 Fax (61) 3 5272 1839 24 hour emergency pager (61) 016 379 326 amosc@amosc.com.au www.aip.com.au/amosc	(à ajouter)	Chief Executive Officer East Asia Response Limited Regional Centre 2 Jalan Samulun Singapore 2262 Tél.(65) 266 1566 Fax (65) 266 2312 admin@earl.com.sg

Annexe Deux :Formulaire de rapport de pollution (POLREP)

(Le présent document est disponible sur support électronique et peut être obtenu sur demande adressée au PROE)

Rapport de pollution (POLREP)

**Si vous observez un évènement de pollution marine, ou si vous en recevez rapport,
vous êtes priés de :**

- 1. remplir ce formulaire POLREP en donnant le plus de détails possible,*
 - 2. puis de le transmettre immédiatement par télécopie à l'organisme d'exécution dans la juridiction
duquel l'évènement s'est produit*
- (Les coordonnées des organismes d'exécution nationaux et territoriaux
sont indiquées dans le Plan PACPLAN)**
- 3. Prière également de le transmettre par télécopie au PROE : (685) 20231.*

Nom et coordonnées de la personne faisant rapport :

Date et heure du rapport : Date et heure de l'évènement :

Lieu de l'évènement : Latitude : Longitude :

Description du lieu (nom, distance et relèvement vers l'amer le plus proche) :

Type et source de l'évènement (préciser en suivant les indications ci-dessous en identifiant les navires ou autres sources si c'est possible) :

- Navire échoué /collision et fuite d'hydrocarbures :
- Navire en route avec déversement/fuite d'hydrocarbures :
- Navire à l'ancre/au mouillage/à quai avec déversement/fuite d'hydrocarbures :
- Source tellurique :
- Nappe d'hydrocarbures sans source définie :
- Autre (préciser) :

Aspect visuel et étendue de la pollution (estimer superficie et quantité) :

Direction et vitesse de dérive de la pollution :

Vitesse et direction du vent : Condition de la mer : Marée :

Identité et position des navires dans les environs :

Des photos ont-elles été prises ? Des échantillons ont-ils été pris ? D'autres actions entreprises ? :

**Prière de transmettre ce rapport POLREP immédiatement !
(Joindre toute information supplémentaire utile)**

Annexe Trois : Formulaire de rapport de situation (SITREP)

(Le présent document est disponible sur support électronique et peut être obtenu sur demande adressée au PROE)

PACPLAN Plan régional d'intervention contre les déversements en mer

Rapport de situation (SITREP)

A mesure que progresse l'intervention de lutte contre un évènement de pollution marine, vous êtes priés de :

- 1. Remplir ces rapport SITREP à intervalles réguliers et*
- 2. les transmettre par télécopie aux parties touchées ou intéressées et aux intervenants.*
- 3. Prière également de les transmettre par télécopie au PROE : (685) 20231.*

No. de SITREP..... Nom et coordonnées de la personne faisant rapport :.....

Date et heure du rapport :.....Date et heure de l'évènement :.....

Lieu de l'évènement :..... Latitude :..... Longitude :

Description du lieu (nom, distance et relèvement vers l'amer le plus proche) :.....
.....

Type et source de l'évènement (préciser en suivant les indications ci-dessous en identifiant les navires ou autres sources si c'est possible) :

- Navire échoué /collision et fuite d'hydrocarbures :
- Navire en route avec déversement/fuite d'hydrocarbures :
- Navire à l'ancre/au mouillage/à quai avec déversement/fuite d'hydrocarbures :
- Source tellurique :
- Nappe d'hydrocarbures sans source définie :
- Autre (préciser) :

Aspect visuel et étendue de la pollution (estimer superficie et quantité) :

Direction et vitesse de dérive de la pollution :

Vitesse et direction du vent :

Condition de la mer :

Marée :

Evènements survenus depuis le POLREP ou le dernier rapport SITREP :

.....

.....

.....

.....

(Joindre toute information supplémentaire utile)

(Le présent document est disponible sur support électronique et peut être obtenu sur demande adressée au PROE)

PACPLAN
Plan régional d'intervention contre les déversements en mer

Demande d'assistance

Pays ou territoire demandeur :

Organisme d'exécution :

Personne à contacter :

Téléphone : Fax : Courriel :

Destinataire : Fax :

Type d'évènement polluant :

Type de polluant déversé : Quantité :

Lieu du déversement (latitude et longitude) :

Source of du déversement :

Impacts sur l'environnement (effectifs et risques) :

Actions déjà entreprises :

Assistance demandée :

Conseil technique ? Si vous répondez oui, dans quel domaine ?

Personnel ? : Si vous répondez oui, dans quel domaine de compétence ? :

Équipement ? : Si vous répondez oui, quels types d'équipement et pour quelle utilisation ? :

Les dispositions concernant douanes, immigration, police phytosanitaire et logistique ont-elles été prises ?

Préciser :

Les mesures logistiques (dont transport et logement) rendues nécessaires par l'arrivée de personnel et d'équipements ont-elles été prises ?

Préciser :

(Joindre toute information supplémentaire utile)

Annexe Cinq : Modèle de protocole de coopération bilatérale

(Le présent document est disponible sur support électronique et peut être obtenu sur demande adressée au PROE)

**Protocole d'accord relatif à la préparation et à l'organisation
des interventions contre les déversements en mer**

Entre (*Organisme d'exécution du gouvernement/de l'administration de.....*)

Et (*Organisme d'exécution du gouvernement/de l'administration de.....*)

il a été arrêté et convenu ce qui suit :

1. Conformément aux dispositions de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC), adoptée en 1990, et du Protocole de coopération dans les interventions d'urgence contre les incidents générateurs de pollution dans la région du Pacifique Sud (Protocole de coopération de la Convention de Nouméa), (*nom de l'organisme d'exécution*) et (*nom de l'organisme d'exécution*), autorités nationales chargées de la conduite et du contrôle des interventions contre les incidents générateurs de pollution marine au/en (*nom du pays*) et au/en (*nom du pays*) respectivement, conviennent en vertu du présent Protocole d'accord de coopérer en vue de la préparation et de l'organisation des interventions contre les déversements en mer.
2. En cas d'incident générateur de pollution marine, chaque organisme national d'exécution peut demander le concours de l'autre partie. La partie requérante est seule habilitée à juger de la nécessité de cette assistance.
3. Les demandes d'assistance sont transmises par le biais de (*procédure à déterminer*).
4. Les parties s'informent mutuellement de la désignation des agents autorisés à demander une assistance au titre du présent Protocole.
5. Dans les limites des ressources dont elle dispose en propre, la partie requise fournit à la partie requérante des équipements, du matériel et du personnel en vue de l'aider à combattre l'incident générateur de pollution. Les équipements, le matériel et le personnel sur lesquels la partie requise n'exerce pas de contrôle direct, notamment ceux des sociétés pétrolières, peuvent également être utilisés, sur demande de la partie requise.
6. La partie requérante établit la liste des équipements dont elle souhaite disposer en précisant, entre autres, la nature, le nom et la quantité des équipements souhaités. Elle se réfère à cette fin à l'inventaire national des équipements d'intervention dont elle reçoit périodiquement copie.
7. Les modalités relatives au remboursement des coûts liés à l'assistance fournie à la partie requérante sont arrêtées conformément aux dispositions de la Convention OPRC de 1990.
8. Les équipements spécialisés sont acheminés sur place par du personnel compétent, à la discrétion de la partie qui les fournit.
9. Pour faciliter les procédures douanières, les équipements et matériels sont importés au nom et pour le compte des autorités nationales de la partie requérante.
10. Le transport des équipements, du matériel et du personnel s'effectue par les moyens les plus pratiques et s'organise aussitôt que survient l'incident, après consultation entre les parties concernées.
11. Les parties conviennent d'examiner conjointement et à intervalles réguliers les questions relatives aux interventions contre les incidents générateurs de pollution marine et échangent notamment :
 - des informations sur l'évolution des équipements et du matériel spécialisé ;
 - des copies de leurs plans nationaux d'intervention contre les déversements en mer et de leurs lois sur la lutte contre la pollution marine ;
 - des informations sur les incidents de grande ampleur ;et d'organiser conjointement des exercices et des activités de formation.
1. Les parties conviennent d'œuvrer en coopération en faveur de l'application des lois visant la lutte contre la pollution marine.
2. Le présent Protocole d'accord prend effet à la date de signature et demeure en vigueur jusqu'à ce que l'une ou l'autre partie y mette fin sous réserve d'un préavis écrit de six mois.

En foi de quoi les soussignés ont signé le présent Protocole

Fait à....., en double exemplaire, le

.....

(*nom et fonction du signataire dûment autorisé*)

(*nom et fonction du signataire dûment autorisé*)