

PACPLAN

PLAN RÉGIONAL OCÉANIEN D'INTERVENTION EN CAS DE DÉVERSEMENT EN MER 2013

DEVANT ÊTRE APPROUVÉ PAR LA 24^E CONFÉRENCE DU PROE, À APIA (SAMOA), EN

SEPTEMBRE 2013

Élaboré par le Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement sous les auspices du :
PACPOL – Programme pour la prévention de la pollution marine dans le Pacifique

PROE

Vailima, Apia, Samoa

Téléphone : + 685 21929, Télécopie : +685 20231

Avec le concours financier de
l'Organisation maritime internationale (OMI)

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	4	5. INTERVENTIONS	21
GLOSSAIRE	5	5.1 Généralités	21
1. INTRODUCTION	7	5.2 Système de commandement des interventions	21
1.1 Contexte	7	5.3 Protection de la vie, de la santé et de la sécurité des populations	22
1.2 Mandat	8	5.4 Enraiment de la source de pollution	22
1.3 But et objectifs	9	5.5 Évaluation et notification des déversements	22
1.4 Champ d'application technique et typologie des déversements	9	5.6 Prévision et surveillance des déversements	22
1.5 Zone géographique	11	5.7 Surveillance	23
1.6 Participants au Plan	12	5.8 Confinement et récupération des polluants en mer	23
1.7 Principes fondamentaux et priorités en matière de protection	12	5.9 Utilisation d'agents dispersants des nappes d'hydrocarbures	23
1.8 Évaluation des risques	13	5.10 Protection du littoral	23
2. RÔLES ET RESPONSABILITÉS	15	5.11 Nettoyage du littoral	23
2.1 PROE	15	5.12 Nettoyage des espèces de faune sauvages mazoutées	23
2.2 Gouvernements et administrations des pays insulaires membres du PROE	16	5.13 Gestion des déchets mazoutés	23
2.3 Gouvernements des États membres métropolitains du PROE	16	5.14 Interventions conjointes	25
2.4 Secteur industriel	17	5.15 Intervention en cas de déversement en mer de substances novices et potentiellement dangereuses	26
3. PLAN RÉGIONAL AMÉRICAIN D'INTERVENTION POUR L'OCÉANIE (ORCP)	18	6. ADMINISTRATION ET FINANCE	27
4. RAPPORTS DE POLLUTION ET COMMUNICATION	19	6.1 Demandes d'aide	27
4.1 Notification des déversements en mer survenus en Océanie	19	6.2 Douane, immigration et contrôle zoo- et phytosanitaire	31
4.2 Surveillance et détection des déversements en mer	20	6.3 Logistique	31
4.3 Rapports de pollution préliminaires (POLREP)	20	6.4 Finances	31
4.4 Rapports de situation (SITREP)	20	7. CESSATION DES OPÉRATIONS DE LUTTE ET ACTIVITÉS ULTÉRIEURES	34
4.5 Rapports d'évaluation des incidents (POSTREP)	20	7.1 Cessation des opérations de lutte	43
		7.2 Nettoyage, remise en état et restitution du matériel	43
		7.3 Évaluation de l'intervention et débriefing	43
		7.4 Évaluation des dommages et suivi	43
		7.5 Remise en état et reconstitution de l'environnement	35

8. INFORMATION DU PUBLIC	36	10. FORMATION ET EXERCICES	39
8.1 Attaché de relations publiques	36	10.1 Activités régionales du PACPOL	39
8.2 Communiqués de presse	36	10.2 Cours de formation spécialisée	39
8.3 Conférences de presse	36	10.3 Exercices nationaux	40
8.4 Volontaires	37	10.4 Registre régional des intervenants en cas de déversement en mer	40
9. MATÉRIEL	38	11. ADOPTION, VERSION OFFICIELLE ET RÉVISION DU PLAN	41
9.1 Ressources nationales	38	11.1 Adoption du Plan	41
9.2 Ressources régionales	38	11.2 Version officielle du Plan	41
		11.3 Révision du Plan	41
ANNEXES	42	ANNEXE 9 : Formulaire de demande d'aide	69
ANNEXE 1 : Points de contact PACPLAN en cas de déversement en mer	42	ANNEXE 10.1 : Directive concernant les stocks de matériel pour les déversements de Type 1 et de Type 2	70
ANNEXE 2 : Formulaire de rapport de pollution (POLREP)	48	ANNEXE 10.2 : Inventaire du matériel	72
ANNEXE 3 : Formulaire de rapport de situation (SITREP)	49	ANNEXE 11 : Guide d'indemnisation	81
ANNEXE 4 : Statut de la Convention de Nouméa et des protocoles y relatifs (juillet 2012)	50	TABLEAUX ET FIGURES	
ANNEXE 5 : Statut de la Convention de l'OMI au 2 janvier 2013	51	TABLEAU 1 : États et Territoires membres du PROE	
ANNEXE 6 : Évaluation des risques dans la région du Pacifique	52	TABLEAU 2 : Sources d'aide primaires et secondaires	
ANNEXE 7 : Liste des intervenants en cas de déversement en mer formés par le PROE (décembre 2012)	62	FIGURE 1 : Carte des États et Territoires insulaires océaniques	
ANNEXE 8 : Modèle de protocole d'accord ou d'accord technique de coopération bilatérale	62	FIGURE 2 : Trafic maritime total par fréquence	
		FIGURE 3 : Structure du système de commandement des interventions	
		FIGURE 4 : Demande d'assistance	

GLOSSAIRE

AIP	Institut australien du pétrole
AMOSC	Australian Marine Oil Spill Centre
AMSA	Direction australienne de la sûreté maritime
Autorité responsable	Autorité ou administration 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
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
Convention de Nouméa	Convention sur la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud
Convention de Londres	Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets amendée par le Protocole de 1996
Convention FIPOI	Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
CPS	Secrétariat général de la Communauté du Pacifique
FIPOI	Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
HNS	Substances nocives et potentiellement dangereuses
ITOPF	Fédération internationale des armateurs pétroliers contre la pollution
MARPOL 73/78	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, de 1973, modifiée par le Protocole de 1978 à ladite Convention
Membres métropolitains du PROE	Membres non insulaires du PROE : Australie, États-Unis d'Amérique, France, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni
NATPLAN	Plan national d'intervention en cas de déversement en mer
OMI	Organisation maritime internationale
OPRC	Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures
OPRC-HNS	Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses
ORCP	Plan régional américain d'intervention pour l'Océanie
Organisme d'exécution	Entité responsable de la gestion pratique des interventions en cas de déversement en mer. Cet organisme variera selon la taille et l'emplacement du déversement.
ORRT	Équipe régionale d'intervention pour l'Océanie
OSRL	Oil Spill Response Limited
PACPLAN	Plan régional océanien d'intervention en cas de déversement en mer
PACPOL	Programme pour la prévention de la pollution marine dans le Pacifique
POLREP	Rapport de pollution
PROE	Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement
Protocole sur l'immersion	Protocole sur la prévention de la pollution de la région du Pacifique Sud résultant de l'immersion de déchets

Protocole sur les interventions d'urgence	Protocole de coopération dans les interventions d'urgence contre les incidents générateurs de pollution marine dans la région du Pacifique Sud
	DÉVERSEMENT DE TYPE 1 – Déversement pour lequel les activités d'intervention prévues entrent dans le cadre des capacités et des ressources d'un port ou d'un terminal pétrolier.
	DÉVERSEMENT DE TYPE 2 – Déversement pour lequel les mesures d'intervention prévues entrent dans le cadre des capacités et des ressources nationales du pays membre du PROE dans lequel s'est produit l'incident et dont l'impact potentiel est limité aux eaux relevant de sa juridiction.
	DÉVERSEMENT DE TYPE 3 – 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. Le PACPLAN couvre uniquement les déversements de Type 3.
SITREP	Rapport de situation
USCG	Garde-côtes américains

1. INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

On s'accorde largement à reconnaître que la pollution marine compte parmi les quatre grandes menaces qui pèsent sur les océans de la planète, au même titre que le changement climatique, 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.

La santé de l'océan est essentielle à la pérennité de tous les aspects de la vie dans le Pacifique insulaire, région souvent appelée « Océanie ». 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.

La région n'est pas à l'abri des enjeux du développement durable ni des pressions associés au développement économique. Elle est le théâtre d'activités d'exploration pétrolière et gazière, tandis que des raffineries occupent le littoral ou sont desservies par des pétroliers qui sillonnent l'océan.

Les pays océaniques doivent donc unir leurs efforts, dans le cadre d'accords régionaux, pour apporter des réponses au problème de la pollution marine. De fait, aucun des pays de la région ne peut y faire face de manière isolée. Plusieurs accords, conventions, instruments, politiques et initiatives exigent des pays signataires qu'ils coopèrent étroitement à la gestion de la pollution marine et à la préservation du milieu marin. C'est notamment le cas d'instruments internationaux comme la *Convention sur le droit de la mer*, la *Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures* (Convention OPRC 90) et le *Protocole OPRC-HNS*.

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 de 1986) et les protocoles y relatifs.

Le *Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement* (PROE), qui a notamment pour mission d'aider les pays insulaires membres à s'attaquer aux problèmes d'environnement conformément à son plan d'action, a élaboré un programme de lutte contre la pollution marine. Il s'agit du *Programme pour la prévention de la pollution marine dans le Pacifique* (PACPOL).

Ce programme prévoit, entre autres, diverses mesures destinées à aider les pays insulaires océaniques membres à prévenir les incidents générateurs de pollution marine et à intervenir en cas de rejets de polluants en mer. Divers pays insulaires océaniques ont utilisé le modèle de Plan national d'intervention en cas de déversement en mer (NATPLAN) pour élaborer leur plan national. Bon nombre de ces plans sont toujours à l'état d'ébauche et doivent être officiellement approuvés au niveau national. D'autres n'ont toujours pas été adoptés par leur gouvernement.

Le *Plan régional océanien d'intervention en cas de déversement en mer*, ou PACPLAN, a été adopté en 2000. Le PACPLAN définit le cadre des interventions régionales concertées en cas d'important déversement en mer dans le Pacifique insulaire. Il définit en particulier 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 en cas d'incident de pollution.

1.2 MANDAT

Outre les instruments internationaux et régionaux précédemment cités, le PACPLAN et le mandat qui y est énoncé découlent également d'une convention régionale spécifique et de deux conventions internationales indiquées ci-après.

Aucune disposition du PACPLAN n'a pour objet d'imposer des droits ou des obligations en vertu du droit international.

1.2.1 PROTOCOLE DE COOPÉRATION DE LA CONVENTION DE NOUMÉA

Le 25 novembre 1986, les Membres de la CPS 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* (Protocole de coopération de la Convention de Nouméa). En 2006, les Parties à la Convention de Nouméa ont adopté deux nouveaux protocoles pour remplacer le Protocole de coopération, aux fins d'harmonisation avec la Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS. Il s'agit du Protocole sur les hydrocarbures et du Protocole HNS, qui entreront en vigueur lorsque cinq parties les auront ratifiés. Le Protocole de coopération de la Convention de Nouméa de 1986 définit les modalités de la coopération qui doit s'établir entre tous les membres du PROE en cas de rejets de polluants en mer. Ce Protocole appelle notamment les Parties 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 la mise à jour de plans d'intervention ;
 - La désignation d'une autorité responsable.
- Échanger des informations avec les autres Parties et signaler tous les incidents générateurs de pollution marine aux autorités compétentes ainsi qu'aux Parties dont les intérêts sont susceptibles d'être affectés ;
- Apporter leur concours en fonction de leurs capacités aux Parties qui le demandent, sur la base d'un accord avec la ou les Parties requérantes et en tenant compte des moyens technologiques disponibles ;
- Faciliter le mouvement de personnel et de matériel d'intervention nécessaires ;
- 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 de 1986 et des Protocoles y relatifs peut être obtenu auprès du PROE. La Convention de Nouméa et le Protocole de coopération comptent 12 États parties, dont la liste complète figure à l'annexe 4.

1.2.2 CONVENTION OPRC ET PROTOCOLE OPRC-HNS

Au plan international, l'Organisation maritime internationale (OMI) a élaboré la *Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures* (Convention OPRC). La Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS imposent aux Parties signataires les mêmes obligations que le Protocole de coopération de la Convention de Nouméa de 1986 mentionné ci-dessus. En juin 2012, cinq États insulaires océaniques avaient ratifié la Convention OPRC et deux le Protocole OPRC-HNS. Pour plus de détails, voir l'annexe 5.

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 déversements en mer ; fournir des systèmes, cadres et directives en matière d'intervention et de régénération des ressources et des écosystèmes qui auraient subi des dégradations du fait de déversements.

Le PACPLAN a pour objectifs de :

- 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 ;
- Faciliter des actions et des activités de coopération cadrant avec le Protocole de coopération de la Convention de Nouméa de 1986, la Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS dans les pays membres du PROE, y compris ceux qui ne sont pas encore parties à ces instruments ;
- Fournir des systèmes de détection et de notification des déversements en mer dans la zone couverte par le Plan, y compris des réseaux de communication ;
- Définir les mesures préventives et palliatives susceptibles de limiter et d'atténuer l'impact des déversements sur la vie, l'environnement, le patrimoine et les biens culturels et économiques ;
- Définir les mécanismes et procédures permettant aux pays insulaires membres du PROE touchés par un incident générateur de pollution marine de bénéficier du concours de membres métropolitains du PROE ou de l'industrie ;
- Fournir des orientations sur la prise en charge des coûts liés aux interventions en cas de déversement en mer ;
- Définir les modalités applicables au financement de la mise en œuvre par le PROE du PACPLAN et des dispositifs connexes ;
- Fournir une plateforme de partage de l'information et d'apprentissage.

1.4 CHAMP D'APPLICATION TECHNIQUE ET TYPOLOGIE 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 déversement d'hydrocarbures aux dispositions générales applicables à tous les polluants, y compris les hydrocarbures et les substances nocives et potentiellement dangereuses au sens du Protocole OPRC-HNS.

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.

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 3. Les rejets de Type 1 et de Type 2 ne sont pas couverts par le Plan.

La typologie des déversements adoptée aux fins du PACPLAN est la suivante :

TYPE 1

- Déversement pour lequel les activités d'intervention prévues entrent dans le cadre des capacités et des ressources de l'industrie, c'est-à-dire d'un port, d'un terminal pétrolier ou d'un navire situé dans le pays insulaire membre du PROE où s'est produit l'incident.

Les incidents entrant dans cette catégorie devraient relever des sociétés pétrolières, des autorités portuaires et des compagnies maritimes, qui sont responsables de l'élaboration, de la mise en place et de l'application de ces plans d'intervention.

TYPE 2

- Déversement 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.

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 catastrophe, ainsi que les sociétés pétrolières.

TYPE 3

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

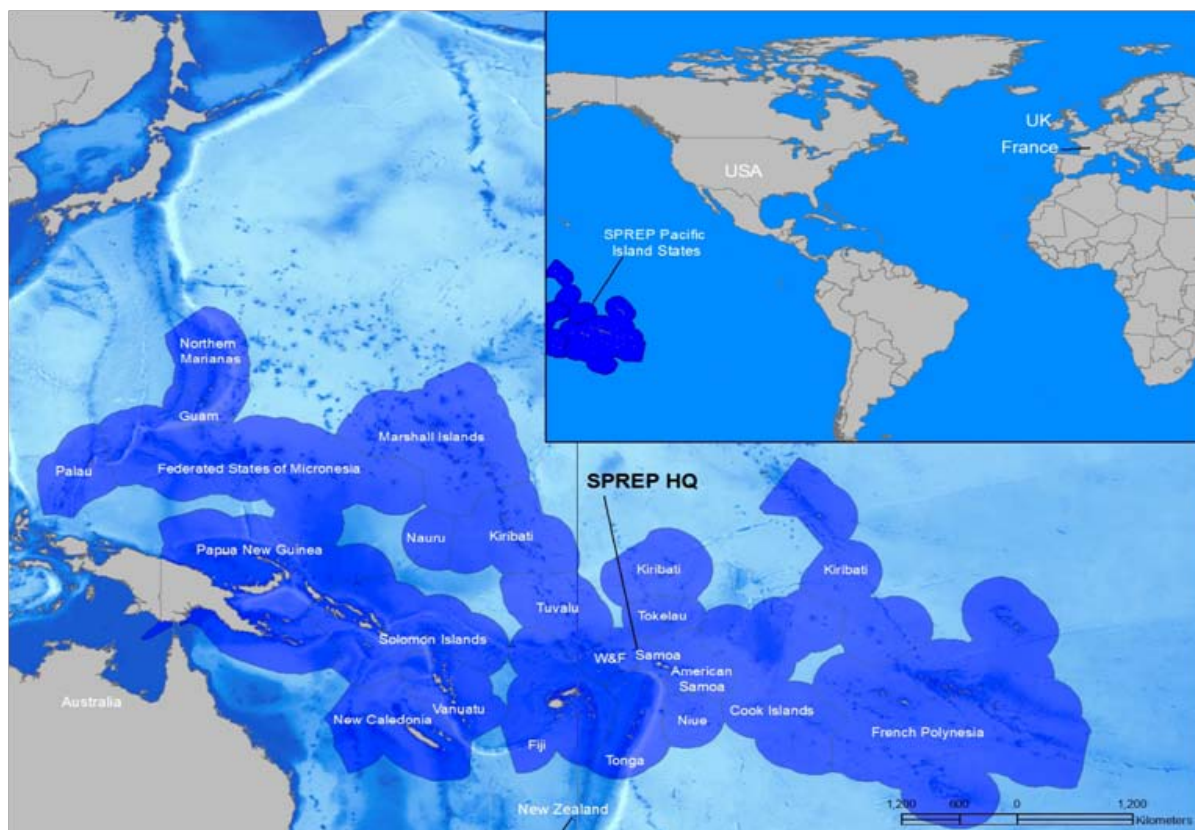
Les déversements de cette dernière catégorie doivent entraîner les interventions envisagées dans les plans nationaux d'intervention et la mise en œuvre des dispositions complémentaires prévues au PACPLAN. Le processus régissant le déclenchement d'une intervention correspondant à un déversement de type supérieur est détaillé dans les plans nationaux d'intervention des pays insulaires océaniques membres.

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 de Type 2, voire de Type 3, selon la composition et la source du déversement, 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'autorité responsable du pays insulaire membre du PROE dans lequel s'est produit l'incident.

Dans la pratique, les rejets en mer peuvent difficilement être classés dans des catégories figées et la frontière entre les différents types de déversements est floue. En conséquence, les autorités responsables, en consultation avec l'organisme d'exécution, doivent être prêtes 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 les opérations d'intervention en faisant appel à des renforts.

FIGURE 1 – Map of PICT Region



1.5 ZONE GÉOGRAPHIQUE

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 zones économiques exclusives (ZÉE) de chacun des 21 États et Territoires insulaires océaniques 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 sept territoires (Territoires insulaires océaniques, tableau 1).

Outre ses 21 membres insulaires, le PROE compte cinq membres métropolitains (voir le tableau 1). S'ils ne font pas partie, du point de vue géographique, de la zone d'application du PACPLAN, ils contribuent néanmoins de manière déterminante à sa mise en œuvre (voir les sections 2.3 et 6.1.3).

TABLEAU 1 – États et Territoires membres du PROE

MEMBRES INSULAIRES DU PROE			MEMBRES MÉTROPOLITAINS DU PROE
ÉTATS INSULAIRES OCÉANIENS		TERRITOIRES INSULAIRES OCÉANIENS	
Îles Cook	Palaos	Samoa américaines (É.-U.)	Australie
Îles Fidji	Papouasie-Nouvelle-Guinée	Îles Mariannes du Nord (É.-U.)	France
Kiribati	Samoa	Polynésie française (France)	Nouvelle-Zélande
Îles Marshall	Îles Salomon	Guam (É.-U.)	États-Unis d'Amérique
États fédérés de Micronésie	Tonga	Nouvelle-Calédonie (France)	Royaume-Uni
Nauru	Tuvalu	Tokélaou (Nouvelle-Zélande)	
Niue	Vanuatu	Wallis et Futuna (France)	

1.6 PARTICIPANTS AU PLAN

Les participants au PACPLAN sont les 26 membres du PROE, qui travaillent de concert avec le secteur industriel.

1.7 PRINCIPES FONDAMENTAUX ET PRIORITÉS EN MATIÈRE DE PROTECTION

- Le PACPLAN s'appuie sur les principes généraux énoncés ci-dessous :
- L'industrie et les autorités nationales doivent tout mettre en œuvre pour prévenir les déversements en mer d'hydrocarbures et de substances nocives et potentiellement dangereuses 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, 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 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 :
 - La vie, la santé et la sécurité des populations ;
 - Les habitats biologiques ;
 - Les espèces rares et menacées d'extinction ;
 - Les biens culturels ;
 - Les ressources commerciales ;
 - Les biens et équipements non-commerciaux.

La vie, la santé et la sécurité des populations revêtent toujours la priorité la plus élevée, les membres définissant eux-mêmes l'ordre de priorité applicable aux catégories suivantes.

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. Le classement par catégories de vulnérabilité écologique exige une évaluation à bien plus grande échelle que n'autorise un plan régional tel que le PACPLAN. Les plans nationaux d'intervention en cas de déversement en mer (NATPLAN) 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* (2011).

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.

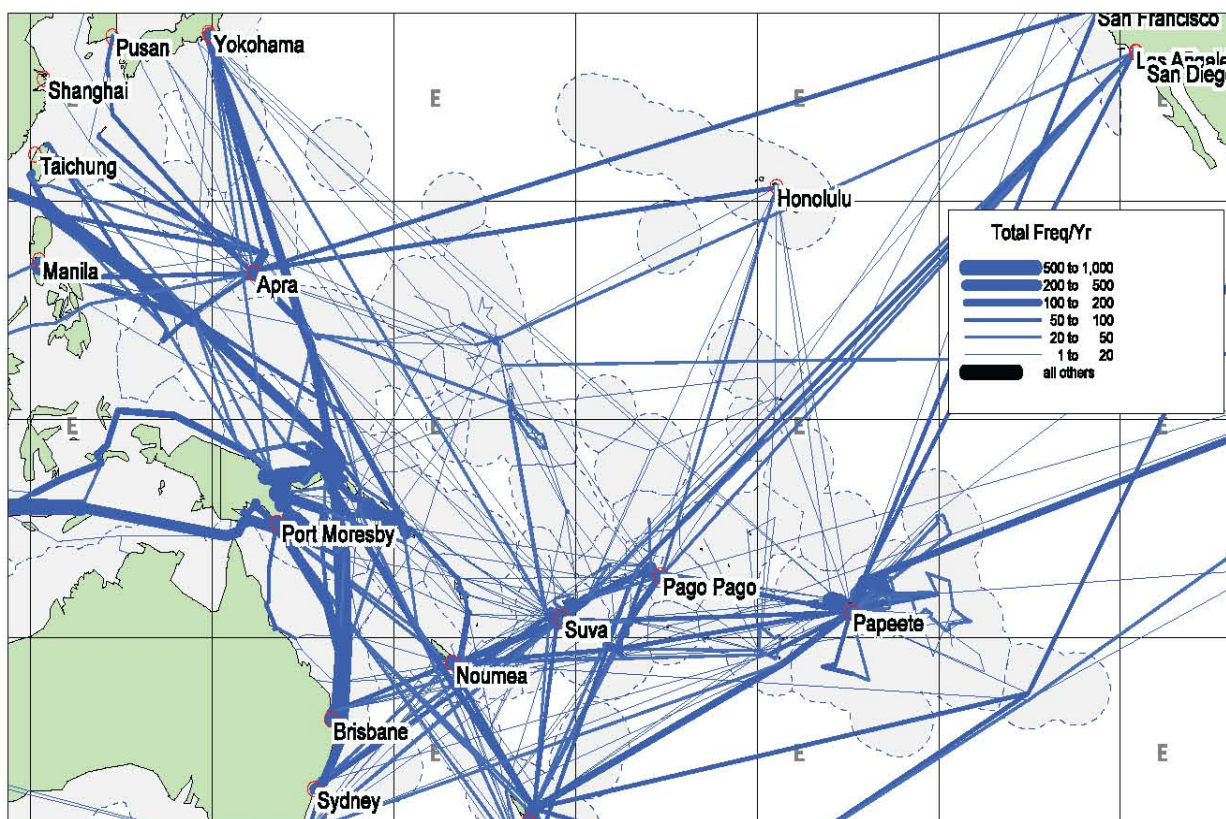
1.8 ÉVALUATION DES RISQUES

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 États et Territoires de la région ;
- Transport intérieur : Transport de passagers et de marchandises à l'intérieur d'un même État ou Territoire de la région ;
- Flottes de pêche étrangères : Bateaux de pêche battant le pavillon de pays pratiquant la pêche hauturière et opérant dans la région ;
- Flottes 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.

Les échouements de navires sont le type d'incident le plus courant assorti d'importantes incidences de pollution relevant du PACPLAN. Ce risque prioritaire a été recensé dans l'évaluation des risques de pollution marine réalisée en 2003 pour le Pacifique insulaire. Le déversement de fioul lourd représente la menace de marée noire la plus grave pour la région. Parmi les récents incidents, citons le Forum Samoa II, échoué dans la baie d'Apia (Samoa) en 2009 ; le Rena, échoué sur le récif Astrolabe (Nouvelle-Zélande) en 2011 ; et le Pacific Adventurer, échoué au Queensland (Australie) en 2009.

FIGURE 2 – Trafic maritime total par fréquence (Évaluation des risques de pollution marine, 2003)



L'évaluation de 2003 a étudié le risque potentiel de pollution à deux niveaux : 1) au niveau de la région et des ZÉE, et 2) au niveau des ports.

Au niveau de la région et des ZÉE, on observe des zones à haut risque (voir la figure 2 et l'annexe 6) aux Fidji, en Polynésie française et sur les rives de la mer des Salomon, en Papouasie-Nouvelle-Guinée et aux Îles Salomon. Les passes nord-sud situées à l'est de la Papouasie-Nouvelle-Guinée (Jomard et Pioneer) forment également un corridor à haut risque. On trouve d'autres zones plus petites aux Tonga, au Samoa, aux Samoa américaines, à Vanuatu et dans le corridor de Chuuk, au nord de Guam et dans les Îles Mariannes du Nord. Les risques associés à ces zones sont essentiellement liés au transport en transit et au transport international.

Au niveau des ports, les zones à plus fort risque d'incidents de pollution par les hydrocarbures se trouvent à Papeete et à Madang. Le risque de pollution par les hydrocarbures est élevé à Port Moresby, où se trouve la raffinerie Napa Napa, et modéré à Nouméa, Suva et Vuda/Lautoka.

Le risque de pollution par les hydrocarbures provenant d'épaves de la Seconde Guerre mondiale est une importante source de préoccupation pour de nombreuses nations insulaires océaniques, avec plus de 800 épaves dans les ZÉE des pays de la région. Celles-ci sont particulièrement nombreuses en Papouasie-Nouvelle-Guinée, aux Îles Salomon, aux États fédérés de Micronésie et aux Palaos. Compte tenu du risque supplémentaire d'engins non explosés, du fait que la majorité des navires sont des tombes de guerre, et de l'immunité souveraine, les interventions en cas d'incident de pollution lié à une épave de la Seconde Guerre mondiale soulèvent un certain nombre de questions spécifiques et nécessitent la coordination des États intéressés (à savoir l'État du pavillon et l'État côtier). Le PROE peut, à la demande, fournir une assistance technique en cas d'incident de ce type. L'intervention concernant l'USS *Mississinewa* dans l'atoll d'Ulithi, en 2002, est une étude de cas intéressante à cet égard.

2. RÔLES ET RESPONSABILITÉS

2.1 PROE

Dans le cadre du PACPLAN, le Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement (PROE), qui a son siège 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 en informer les pays membres avant de l'amender en conséquence ;
 - Assurer la diffusion du Plan, qui est un document contrôlé ;
 - Tenir le registre 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 activités du PACPOL (et du PACPLAN), en particulier les cours de formation aux interventions en cas de déversement en mer, les exercices de simulation informatique des interventions relevant du PACPLAN et les réunions régionales de coordination (voir la section 10) ;
- Fournir des conseils à caractère scientifique et écologique aux pays membres en cas d'incident générateur de pollution marine ou en coordonner la fourniture ;
- Aider les pays insulaires membres du PROE à obtenir une aide extérieure dans l'éventualité où le PACPLAN serait déclenché (voir la section 6.1) ;
- Recevoir, coordonner et envoyer des rapports aux parties concernées et fournir des statistiques annuelles sur les rejets de polluants aux parties intéressées (voir la section 4.1) ;
- 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 déversement 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 d'intervention disponible en cas de déversement en mer ;
- Tenir un registre régional des intervenants en cas de déversement en mer formés par le PROE. Cette liste fait l'objet de l'annexe 7 (voir la section 10.4) ;
- 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 ;
- Définir des indicateurs en matière de préparation à l'intention des pays insulaires membres du PROE.

Le 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 (voir la section 6.1.2).

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 :

- Assurer le fonctionnement d'un Comité national de lutte contre la pollution marine (Comité national) chargé, entre autres, d'élaborer et de tenir à jour un plan national d'intervention et les sous-plans nécessaires couvrant des sous-zones telles que les installations portuaires ;
- Élaborer une législation nationale sur la pollution marine ;
- Désigner l'autorité responsable, 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 déversement en mer. Cet organisme variera selon la taille et l'emplacement du déversement ;
- Signaler au PROE tous les incidents générateurs de pollution marine, conformément aux dispositions énoncées à la section 4 du PACPLAN ;
- Prendre toutes les dispositions nécessaires 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 ;
- Faciliter la prestation de l'aide extérieure qui pourrait être sollicitée ou fournie (voir la section 6) ;
- Envisager, dans le cas d'administrations et de gouvernements membres qui ne sont pas liés par le Protocole de coopération de la Convention de Nouméa, la Convention OPRC ou le Protocole OPRC-HNS, la possibilité d'y être liés, dans les limites admises par leur législation nationale et le droit international, et respecter les obligations qui leur incombent en vertu de ces instruments (voir les sections 1.1 et 1.2) ;
- 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 déversement en mer, les capacités d'intervention, les modalités administratives internes et les coordonnées des différents correspondants concernés ;
- Participer aux activités du PACPOL.

2.3 GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES MÉTROPOLITAINS DU PROE

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

- Aider les pays insulaires membres du PROE à prévenir les incidents générateurs de pollution marine, à planifier et à préparer les interventions en cas de déversement en mer. Cette aide 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 ou de conseils techniques, en vue de projets relevant du PACPOL et axés notamment sur la formation et l'acquisition de matériel ;
- Aider les pays insulaires membres du PROE en leur fournissant des agents, du matériel et des conseils techniques, lorsqu'ils en font la demande en application de la section 6. Ces conseils techniques peuvent s'avérer très utiles et souvent être fournis rapidement et pour un coût minime ou nul pour les gouvernements des États métropolitains membres ;
- Participer aux activités du PACPOL.

2.4 SECTEUR INDUSTRIEL

Dans le cadre du PACPLAN, les installations industrielles telles que les terminaux pétroliers, les ports et installations portuaires, les sociétés de pêche et de transport maritime 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 ;
- Signaler promptement tout déversement d'hydrocarbures émanant de leurs installations à l'organisme d'exécution et à l'autorité responsable de l'État ou Territoire dans lequel s'est produit l'incident, 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, stocker 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 matériel d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en mer, en veillant à ce que la nature et la quantité du matériel prévu 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 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 le matériel et le personnel nécessaires, conformément aux dispositions visées dans les plans nationaux d'intervention des pays concernés ;
- Mettre à disposition les ressources des prestataires industriels de Type 3 par le biais du Réseau mondial d'intervention (comprenant l'AMOSC et OSRL) (voir la section 6.1.4) ;
- Établir et maintenir des liens avec des organisations d'intervention en cas de déversement telles que l'AMOSC et OSRL (en y étant affilié) pour obtenir leur soutien dans le cas d'un déversement industriel ou en en faisant la demande auprès des gouvernements des pays insulaires océaniques ;
- 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 ;
- Participer aux activités 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 îles du Pacifique placées sous la juridiction des États-Unis, à savoir le territoire des Samoa américaines, le territoire de Guam, l'État d'Hawaï et le Commonwealth des Îles Mariannes du Nord.

L'ORRT regroupe les autorités fédérales, nationales et locales compétentes ; elle est coprésidée par le service des garde-côtes (USCG) du district 14 d'Hawaï et la neuvième division régionale de l'Agence américaine pour la protection de l'environnement (USEPA) basée à San Francisco. Cette équipe a pour mission de formuler des conseils en matière de planification et de mise en œuvre des interventions en cas de déversement de polluants dans les territoires insulaires américains du Pacifique.

L'ORRT a élaboré un Plan régional d'intervention pour l'Océanie (ORCP) et des comités locaux ont élaboré des plans d'intervention locaux pour Hawaï, les Samoa américaines et les Îles Mariannes (Guam et les Mariannes du Nord). Les interventions en cas de déversement de polluants dans les territoires insulaires américains du Pacifique sont régies par ces plans, conformément au Plan fédéral d'intervention, et non pas par le PACPLAN.

Les territoires insulaires américains du Pacifique (exception faite de l'État d'Hawaï) peuvent néanmoins solliciter l'aide 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 solliciter le concours de ce pays ou celui des territoires insulaires américains du Pacifique, en vertu des modalités arrêtées à la section 6 du PACPLAN.

4. RAPPORTS DE POLLUTION ET COMMUNICATION

4.1 NOTIFICATION DES DÉVERSEMENTS EN MER SURVENUS EN OCÉANIE

Au titre du PACPLAN, le PROE gère la notification des déversements en mer depuis son siège, à Apia (Samoa).

Toutes les notifications doivent être envoyées à l'adresse électronique ou au numéro de télécopie du PROE, qui tient lieu de centre de réception et de transmission des informations relatives aux incidents générateurs de pollution marine survenus dans la région. Ces informations permettent ensuite :

- La notification de tous les déversements en mer survenus dans la région par le biais de rapports de pollution (POLREP) ;
- L'alerte des autres entités susceptibles d'être touchées par les déversements ;
- Le suivi des déversements par le biais des rapports de situation (SITREP), afin de tenir les parties concernées régulièrement informées de l'évolution de la situation.

Les coordonnées utilisées pour la notification figurent à l'annexe 1 et dans les formulaires types utilisés pour la transmission des POLREP et des SITREP (voir annexes 2 et 3).

Il convient de souligner que le PROE n'est PAS un dispositif d'intervention d'urgence et n'est opérationnel que pendant les heures normales de bureau. Il a pour principale mission la collecte, l'analyse et la diffusion des données concernant les déversements en mer. C'est aux autorités responsables 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 EN MER

La détection des déversements en mer peut faire l'objet d'une planification préalable. 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 doivent être en mesure de le faire. Ces employés, qui comprennent 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 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 l'autorité responsable de chaque pays océanien diffuse le plus largement possible les numéros d'urgence à composer pour signaler un incident générateur de pollution marine. 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.

Le PACPOL 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.

4.3 RAPPORTS DE POLLUTION PRÉLIMINAIRES (POLREP)

Les déversements en mer doivent être déclarés sur-le-champ à l'autorité responsable. (On trouvera à l'annexe 1 les coordonnées des autorités responsables des pays insulaires océaniques.) Ces déversements comprennent ceux observés par les capitaines et membres d'équipage des navires, les membres d'équipage des aéronefs, les employés des sociétés pétrolières, les agents des services portuaires ou toute autre personne.

L'autorité responsable établit alors un rapport de pollution (POLREP) à l'aide du formulaire type figurant à l'annexe 2 et le transmet au PROE par courriel ou télécopie. Le PROE doit recevoir un POLREP pour **tous les déversements** et pas seulement pour ceux de Type 3.

L'autorité responsable envoie en outre copie du POLREP à toutes les parties touchées, y compris celles dont les intérêts sont potentiellement menacés, 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'autorité responsable de l'État ou Territoire où s'est produit le déversement transmet par courriel ou télécopie, à intervalles réguliers et pendant toute la durée de l'incident, des rapports de situation (SITREP) au PROE et à toutes les parties touchées, en remplissant à cette fin le formulaire type qui figure à l'annexe 3.

4.5 RAPPORTS D'ÉVALUATION DES INCIDENTS (POSTREP)

Après un incident générateur de pollution marine, l'autorité responsable du pays concerné doit 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, le chef d'intervention et les autres intervenants doivent communiquer avec le PROE pour confronter les expériences des uns et des autres, dresser le bilan des opérations et rédiger un rapport global d'évaluation de l'incident (POSTREP) qui indiquera, pour le compte de tous les membres du PROE, les causes premières de l'incident et les enseignements retenus ainsi que, le cas échéant, des recommandations visant la révision du PACPLAN (conformément aux dispositions définies à la section 11).

5. INTERVENTIONS

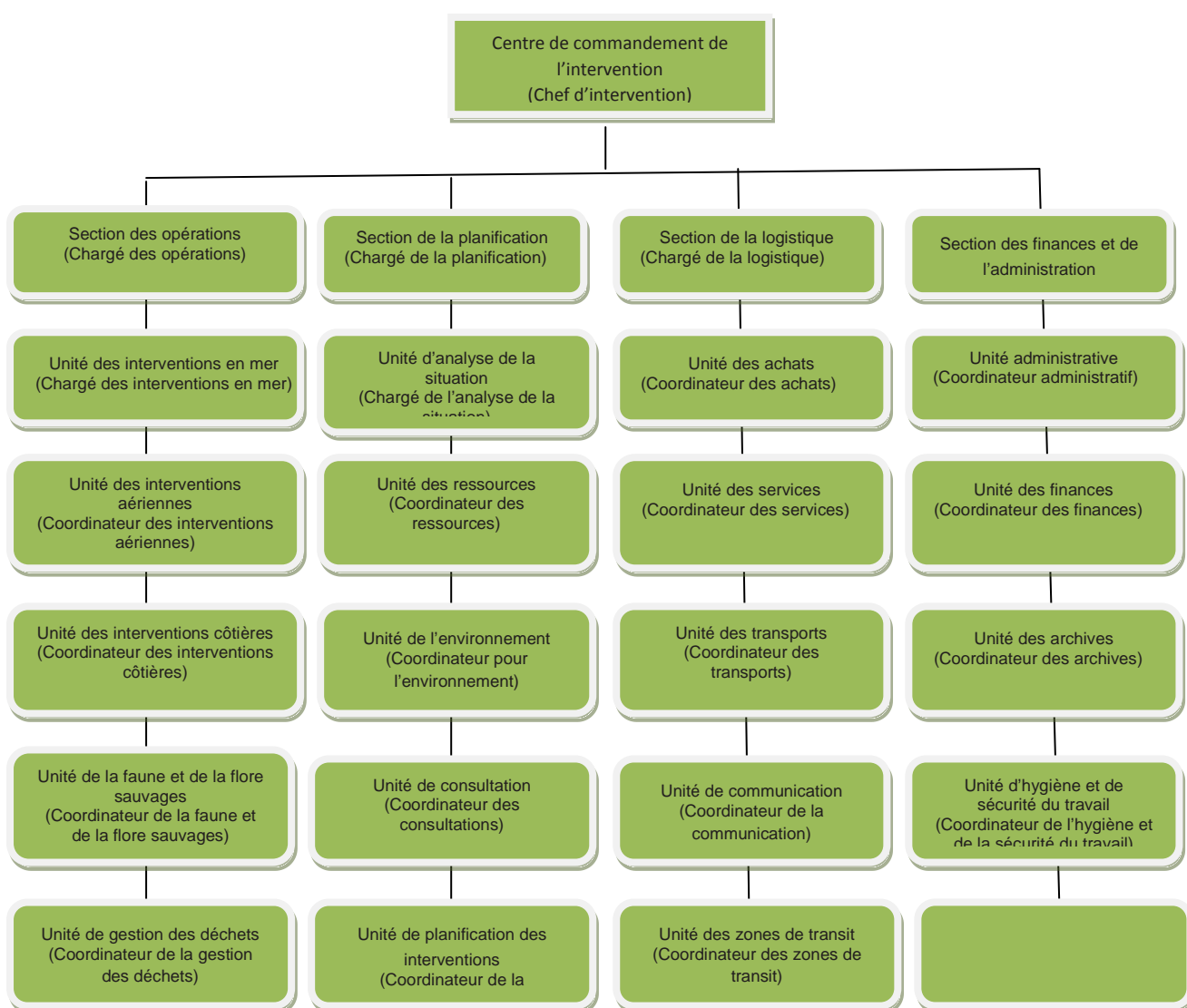
5.1 GÉNÉRALITÉS

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 COMMANDEMENT DES INTERVENTIONS

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 de l'organisme national d'exécution, est décrite en détail dans les plans nationaux d'intervention.

FIGURE 3 – Structure du système de commandement des interventions



Nombre de pays industrialisés, parmi lesquels l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les États-Unis, ont déjà adopté un système normalisé de commandement des interventions. 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 commandement préconisé est décrite à la figure 3. Le chef d'intervention a toute autorité pour prendre les décisions qu'il juge nécessaires concernant 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 commandement des interventions ainsi que le descriptif des fonctions et responsabilités des divers intervenants.

5.3 PROTECTION DE LA VIE, DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DES POPULATIONS

En cas de déversement, la première des priorités consiste à minimiser autant que faire se peut les risques pour la vie, la santé et la sécurité des populations. Cet impératif l'emporte sur toutes les autres considérations.

5.4 ENRAIEMENT DE LA SOURCE DE POLLUTION

La circonscription de la zone polluée, afin d'enrayer le déversement et la dissémination des hydrocarbures ou polluants et de réduire au maximum la taille, l'ampleur et la gravité potentielles du sinistre, est une autre priorité.

5.5 ÉVALUATION ET NOTIFICATION DES DÉVERSEMENTS

Il convient d'évaluer 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 PROE, conformément aux modalités définies à la section 4.2.

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, l'autorité responsable doit recourir aux options envisagées dans le NATPLAN pertinent, et notamment l'affrètement d'avions militaires ou commerciaux, afin d'évaluer et de surveiller le déplacement des substances polluantes déversées en mer. Le PROE peut fournir des conseils à cet égard.

Il importe que les autorités responsables 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.

Les informations concernant la disponibilité éventuelle de systèmes de modélisation de la trajectoire de la nappe peuvent être obtenues auprès des pays métropolitains membres du PROE, conformément aux dispositions prévues à la section 6.

5.7 SURVEILLANCE

Si les activités de surveillance et les prévisions indiquent que les substances polluantes ont peu de chances d'atteindre des zones sensibles et vont vraisemblablement demeurer en haute mer, il sera souvent préférable de ne pas intervenir et de laisser la nappe se résorber naturellement à mesure de la dégradation physique et biologique des polluants.

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 de zones sensibles, 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 sensibles, il convient d'envisager la possibilité de contenir le déversement de manière à récupérer les hydrocarbures ou les substances polluantes et de prévenir ainsi tout risque de pollution du littoral. Les techniques et le matériel disponibles aux fins du confinement et de la récupération des polluants doivent être indiqués dans les plans nationaux d'intervention des pays et territoires touchés par des déversements en mer.

Le succès des opérations de récupération est fonction de la nature des polluants déversés en mer, des équipements disponibles, des conditions existantes 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 ne seront pas possibles.

5.9 UTILISATION D'AGENTS DISPERSANTS DES NAPPES D'HYDROCARBURES

Une autre solution pour prévenir ou minimiser l'impact d'un déversement sur le littoral consiste à utiliser des agents chimiques pour les disperser en mer. Les techniques et le matériel disponibles aux fins de l'application d'agents dispersants sont précisés dans les plans nationaux d'intervention des pays ou territoires touchés par des déversements en mer.

Le recours aux agents dispersants doit s'opérer sous le contrôle rigoureux et l'autorité du chef d'intervention (des conseils peuvent être obtenus auprès du PROE) 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), en tenant compte des Directives de l'OMI sur les agents dispersants.

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 le matériel disponibles aux fins de la protection du littoral sont précisés dans les plans nationaux d'intervention des pays ou territoires susceptibles d'être frappés par des déversements en mer.

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 existantes et des modalités logistiques. Dans la quasi-totalité des situations, on ne pourra protéger qu'une zone relativement restreinte du littoral. Il est donc absolument 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 potentiellement menacés.

La définition d'échelles de vulnérabilité écologique doit nécessiter 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 côtiers les plus sensibles.

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 les principes énoncés à la section 1.5 du PACPLAN :

- Les habitats biologiques ;
- Les espèces rares et menacées d'extinction ;
- Les biens culturels ;
- Les ressources commerciales ;
- 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'évaluer préalablement la possibilité de laisser en place les hydrocarbures (ou autre polluant) pour permettre leur dégradation physique et biologique naturelle.

Les techniques et le matériel disponibles aux fins de la protection du littoral sont précisés dans les plans nationaux d'intervention des pays ou territoires frappés par des déversements en mer. 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 que celles dues au déversement proprement dit – 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 (par exemple les tortues en période de ponte), voire des mammifères marins.

Les techniques et le matériel 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 en mer. Du fait de la complexité des opérations de sauvetage des espèces de faune mazoutées, il peut être indiqué 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. Toute demande d'assistance est formulée conformément à la section 6.

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 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 précisées dans les plans nationaux d'intervention des pays ou territoires frappés par des pollutions accidentelles.

Dans le Pacifique insulaire, la meilleure option s'avérera 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 en conformité avec les dispositions prévues à la section 6.

Les mouvements transfrontières (c'est-à-dire entre pays) de déchets d'hydrocarbures et de déchets mazoutés sont régis par deux conventions, l'une internationale, l'autre régionale. La convention internationale est la « *Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination* » (Convention de Bâle). La convention régionale est la « *Convention sur l'interdiction de l'importation des déchets dangereux dans les États insulaires du Forum, le contrôle de leurs mouvements transfrontières et leur gestion dans le Pacifique Sud* » (Convention de Waigani).

Toute expédition par mer de déchets d'hydrocarbures ou de déchets mazoutés récupérés lors du nettoyage d'une marée noire doit s'opérer dans le respect de ces deux conventions. Le PROE peut fournir des conseils techniques à cet égard dans les conditions prévues 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 États côtiers, à savoir de gouvernements insulaires membres du PROE et de l'État du pavillon du navire. 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 généralement la direction des opérations et informe le PROE du déversement. C'est ce même gouvernement qui suit l'évolution de la nappe polluante et réalise l'intervention initiale qui s'impose. L'État du pavillon de tout navire concerné doit immédiatement être informé de l'incident et participer à la coordination de l'intervention.

L'autorité responsable 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, de membres métropolitains, des installations industrielles 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 déversement dans le milieu marin et conclure des protocoles d'accord ou des accords techniques, 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, y compris les aspects logistiques ;
- 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 en mer ainsi que l'organisation des opérations de lutte peuvent nécessiter 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 prompt 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 8 un *Modèle de protocole d'accord ou d'accord technique en matière de coopération bilatérale* que les pays et territoires peuvent utiliser comme trame en vue de l'élaboration de leurs plans d'intervention conjointe.

5.15 INTERVENTION EN CAS DE DÉVERSEMENT EN MER DE SUBSTANCES NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES

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 et de substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS).

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 davantage développée et maîtrisée que celle contre les substances nocives et potentiellement dangereuses.

Dans l'éventualité d'un déversement de ce type 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 pays 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 le matériel disponibles dans chaque pays ou territoire pour lutter contre les déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses.

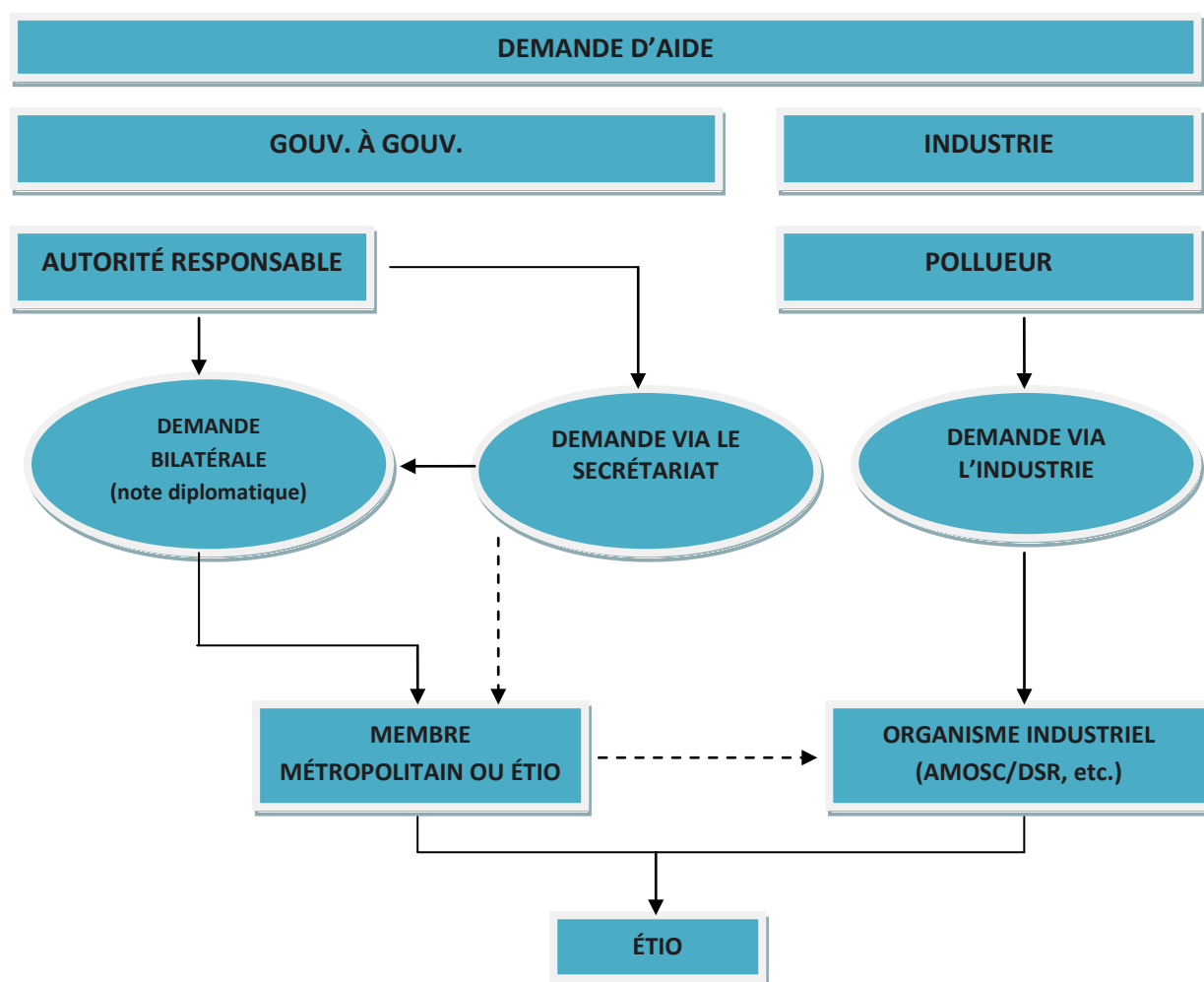
Tout pays ou territoire insulaire membre du PROE frappé par un déversement accidentel de substances nocives et potentiellement dangereuses qui souhaite obtenir des conseils et une assistance techniques en matière de lutte doit en faire la demande dans les formes prévues à la section 6. Les capacités d'intervention des membres métropolitains du PROE et des organismes industriels devraient être consignées dans la liste du matériel figurant à l'annexe 10.

6. ADMINISTRATION ET FINANCE

6.1 DEMANDES D'AIDE

L'autorité responsable de chaque membre insulaire est la seule autorité habilitée à soumettre une demande d'aide extérieure dans le cadre du PACPLAN. Une note diplomatique et une demande d'aide (annexe 9) doivent être préparées lorsque l'autorité responsable détermine qu'un déversement est de Type 3 (voir les sections 1.3 et 6.5). Ces deux documents sont ensuite transmis directement par courriel ou télécopie à l'ambassade locale du membre visé par la demande d'aide (les coordonnées des prestataires d'aide figurent à l'annexe 1), avec copie au PROE.

FIGURE 4 – Demande d'aide



Les territoires insulaires américains du Pacifique (Guam, Îles Marianne du Nord et Samoa américaines) qui sollicitent l'aide des États-Unis doivent se conformer aux dispositions du Plan ORCP de ce pays et non au PACPLAN. De même, les territoires insulaires français du Pacifique (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française et Wallis et Futuna) qui sollicitent une aide doivent se conformer aux dispositions du Plan ORSEC maritime et non au PACPLAN. Les procédures du PACPLAN sont néanmoins applicables aux demandes d'aide formulées par les territoires américains et français auprès de parties autres que les États-Unis et la France respectivement.

Les demandes d'aide sont directement adressées par le pays ou territoire demandeur au prestataire d'aide ; le PROE peut toutefois être invité à coordonner ces demandes comme l'illustre la figure 4 ci-dessus.

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.

Il incombe à l'autorité responsable du 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 contrôle zoo- et 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.

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 peuvent solliciter l'aide des pays insulaires voisins. Ces demandes d'aide font l'objet d'une correspondance directe entre les gouvernements intéressés, dont une copie est adressée au PROE (voir la figure 4). Elles sont formulées dans le respect des dispositions de tout protocole d'accord ou de tout accord technique conclu entre les gouvernements intéressés ainsi que des plans d'intervention conjointe éventuellement adoptés par ces mêmes pays (voir la section 5.14).

6.1.2 AIDE APPORTÉE PAR LE PROE

En cas de déversement dans la zone maritime d'un pays ou territoire insulaire membre du PROE, il peut être demandé au PROE 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 (voir la figure 4).

Outre les services de conseil technique ci-dessus, le PROE est également en mesure d'organiser l'intervention d'experts-conseils compétents dans des domaines autres que la protection environnementale, par exemple l'organisation des opérations de lutte sur le terrain et la fourniture d'aide. 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.

6.1.3 AIDE APPORTÉE PAR LES MEMBRES MÉTROPOLITAINS DU PROE

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

Le PACPLAN assigne à chaque membre insulaire du PROE un membre métropolitain du PROE en tant que source d'aide primaire et secondaire (voir le tableau 2). Ce tableau est donné à titre indicatif uniquement, car la décision de contacter un membre métropolitain ou toute autre source potentielle d'aide dépendra des circonstances de chaque déversement et un membre métropolitain ne pourra pas toujours fournir l'aide sollicitée.

TABLEAU 2 – Sources d'aide primaires et secondaires

SOURCE D'AIDE	SOURCE D'AIDE PRIMAIRE POUR :	SOURCE D'AIDE SECONDAIRE POUR :
Australie	Nauru	États fédérés de Micronésie
	Papouasie-Nouvelle-Guinée	Fidji
	Îles Salomon	Guam
	Tuvalu	Nouvelle-Calédonie
	Vanuatu	Îles Mariannes du Nord
	Kiribati	Palaos
		Tonga
France		Îles Marshall
	Polynésie française	Îles Cook
	Nouvelle-Calédonie	Nioué
Nouvelle-Zélande	Wallis et Futuna	Vanuatu
	Îles Cook	Samoa américaines
	Fidji	Nauru
	Nioué	Papouasie-Nouvelle-Guinée
	Samoa	Îles Salomon
	Tokélaou	Wallis et Futuna
	Tonga	
États-Unis	Samoa américaines	Polynésie française
	États fédérés de Micronésie	Kiribati
	Guam	Tokélaou
	Îles Marshall	Tuvalu
	Îles Mariannes du Nord	Samoa
	Palaos	

6.1.4 AIDE APPORTÉE PAR L'INDUSTRIE PÉTROLIÈRE

6.1.4.1 SOCIÉTÉS REPRÉSENTÉES DANS LES PAYS

Les gouvernements insulaires membres du PROE qui souhaitent solliciter l'aide d'organismes industriels s'adressent en tout premier lieu aux sociétés implantées sur leur territoire national. Ces demandes d'aide sont directement adressées par le gouvernement à l'organisme industriel et copie de cette correspondance est transmise au PROE. 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 de fournir, sous la direction de l'autorité responsable, 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 ultérieurement recouvrées auprès des pollueurs.

6.1.4.2 AUSTRALIAN MARINE OIL SPILL CENTRE (AMOSC)

L'AMOSC est un organisme australien d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, financé par l'industrie et domicilié à Geelong, près de Melbourne. Ce centre a été créé en 1991 pour coordonner les interventions de l'industrie en cas de déversement d'hydrocarbures. L'AMOSC détient le plus grand stock de matériel d'intervention de Type 3 en Australie et gère un groupe d'environ 100 intervenants du monde industriel dûment formés.

L'AMOSC a pour mission d'appuyer et de conseiller ses membres concernant les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures ; il organise des cours de formation correspondant aux niveaux I, II et III de l'OMI. Cet organisme fournit également un soutien et une aide à l'AMSA par le biais du plan national australien d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Il peut former, conseiller et aider les membres du PROE et propose des cours payants en Australie et dans les îles du Pacifique.

L'AMOSC est à la disposition de tous les membres du PROE par le biais du gouvernement australien et de l'AMSA lorsque leur aide est sollicitée pour fournir des conseils ou lutter contre des déversements d'hydrocarbures. Le gouvernement australien et l'AMOSC ont mis en place des protocoles permettant à ce dernier de fournir rapidement de l'aide. Ces protocoles sont essentiels au soutien des interventions en cas de déversement dans les îles du Pacifique. Le service fourni est totalement remboursé (location du matériel et journées de travail) par le responsable du déversement.

L'AMOSC est également à la disposition de toutes les sociétés pétrolières ayant des activités dans les îles du Pacifique qui en sont membres ou qui le contactent (en prenant bonne note des frais applicables aux non-membres). Les sociétés désirant adhérer à l'AMOSC sont priées de contacter l'Institut australien du pétrole (AIP) à www.aip.com.au

Le numéro de l'AMOSC accessible 24 heures sur 24 est le (0061) 0438 379328.

Le numéro des bureaux de l'AMOSC est le (0061) 03 5272 1555.

6.1.4.3 OIL SPILL RESPONSE LIMITED (OSRL)

OSRL est une coopérative industrielle d'intervention de Type 3 ayant pour mission d'intervenir efficacement en cas de déversement d'hydrocarbures survenant en quelque point de la planète. OSRL compte 120 membres représentant des sociétés respectueuses de l'environnement (grandes compagnies pétrolières, sociétés pétrolières nationales ou indépendantes et sociétés de la chaîne pétrolière) dont les activités représentent plus de 60 % de la production mondiale de pétrole.

OSRL est intervenu dans le cadre de plus de 350 déversements au cours des 25 dernières années et son expérience lui permet d'offrir un large éventail de services de préparation à partir de ses bureaux du Royaume-Uni, de Singapour et de Bahreïn. Les services fournis comprennent des conseils techniques, l'affectation de personnel spécialisé, la location et l'entretien de matériel et la formation sur les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures.

Les services d'OSRL sont disponibles 24 heures sur 24, 365 jours par an, tout comme son matériel qui peut être déployé à terre, en milieu côtier ou en pleine mer. Le matériel de confinement et de récupération des polluants en mer, d'épandage d'agents dispersants des nappes d'hydrocarbures, de brûlage in situ et de nettoyage du littoral permet d'intervenir dans tous les cas de déversements.

6.1.4.4 AIDE APPORTÉE PAR D'AUTRES ENTITÉS

Les pays et territoires insulaires du Pacifique peuvent demander l'aide d'entités ne participant pas au PACPLAN, 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 la Fédération internationale des armateurs pétroliers contre la pollution (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 est susceptible de faciliter ces demandes, mais uniquement après extinction des autres voies de recours auprès des participants au PACPLAN.

6.2 DOUANE, IMMIGRATION ET CONTRÔLE ZOO- ET 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 essentiel que tous les gouvernements qui participent au PACPLAN prévoient des dispositifs administratifs permettant d'accélérer les contrôles de douane, d'immigration et de contrôle zoo- et phytosanitaire concernant l'entrée et la sortie sur leur territoire des matériels et des personnels de lutte en cas d'incident avéré de pollution du milieu marin. L'OMI élabore actuellement des directives sur l'aide internationale, devant être achevées en 2013, qui pourront utilement être incluses dans les plans nationaux d'intervention en cas de déversement en mer.

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 contrôle zoo- et 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 essentiel 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 et des services appropriés d'accueil des personnes envoyées dans le pays menacé ;
- Les dispositifs de sécurité destinés à protéger le matériel ;
- Des installations et des mesures appropriées d'entretien et de décontamination des matériels qui doivent être restitués dans un état permettant leur réutilisation immédiate ;
- Des moyens de communication.

Les parties ne doivent pas perdre de vue qu'il incombe généralement à l'autorité responsable 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 INTERVENTIONS – ASSUREURS DES NAVIRES

Plus de 90 % des navires circulant dans le monde ont souscrit, auprès d'un club de protection et d'indemnisation, une assurance responsabilité couvrant les pertes ou les dommages résultant directement de polluants issus de navires.

Lorsqu'un navire est jugé responsable d'un déversement, il importe de contacter directement le représentant du club de protection et d'indemnisation, qui est désigné pour coordonner toutes les demandes d'indemnisation. Les autorités responsables doivent traiter toutes les demandes soumises aux clubs de protection et d'indemnisation avec célérité et professionnalisme.

L'autorité responsable et l'organisme d'exécution doivent tenir des comptes détaillés, accompagnés de toutes les pièces justificatives nécessaires pour soumettre une demande de règlement auprès des clubs de protection et d'indemnisation des navires. Ces clubs remboursent uniquement les dépenses raisonnables étayées par des pièces justificatives appropriées.

Les conventions sur l'indemnisation et la responsabilité, telles que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention sur les hydrocarbures de soute, stipulent que des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures peuvent être présentées au propriétaire du navire responsable des dommages (ou son assureur). Dans certains cas de déversements provenant de pétroliers, les demandes d'indemnisation peuvent être présentées au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures si la responsabilité du propriétaire du navire dépasse les limites prévues ou si le propriétaire n'est pas assuré et l'État est partie à la Convention sur la responsabilité civile.

Les critères généraux de recevabilité d'une demande d'indemnisation présentée aux clubs de protection et d'indemnisation et aux FIPOL sont les suivants :

- toute dépense et toute perte doivent avoir été effectivement encourues ;
- toute dépense doit se rapporter à des mesures considérées raisonnables et justifiables ;
- toute dépense, toute perte ou tout dommage ne sont indemnisés que si et pour autant qu'ils peuvent être considérés comme ayant été causés par une contamination résultant du déversement ;
- un lien de causalité doit exister entre, d'une part, les dépenses, pertes ou dommages visés par la demande et, d'autre part, la contamination provoquée résultant du déversement ;
- un demandeur n'a droit à réparation que s'il a subi un préjudice économique quantifiable ;
- un demandeur doit prouver le montant de ses dépenses, de sa perte ou de son dommage en produisant des documents appropriés ou autres éléments de preuve.

Les dépenses justifiables encourues dans le cadre d'activités financées par des fonds nationaux d'intervention en cas de pollution marine (voir la section 6.4.3) et d'activités conduites en réponse à une demande d'aide extérieure (voir la section 6.4.4) peuvent être recouvrées auprès du club de protection et d'indemnisation. Les gouvernements ne peuvent se faire rembourser que si le navire est assuré et doivent de ce fait adopter des dispositions rendant l'assurance des navires obligatoire.

6.4.2 FINANCEMENT DES INTERVENTIONS – DÉTENTION DES NAVIRES POUR GARANTIR LE RECOUVREMENT DES COÛTS

Conformément à l'article 220 de la CNUDM, il peut arriver qu'un navire suspect soit détenu dans le cadre d'un incident de pollution survenu dans des eaux territoriales. Dans des pays de la région tels que l'Australie, cette approche a été très utile pour veiller à la disponibilité des fonds nécessaires pour couvrir les frais de nettoyage et les amendes imposées au responsable du déversement.

Dans les limites admises par le droit international, l'autorité responsable peut détenir un navire suspect et demander une garantie sous la forme d'une caution bancaire ou d'une lettre d'engagement délivrée par le Club de protection et d'indemnisation assurant le navire. Le montant de cette garantie est défini par l'autorité responsable comme étant équivalent au montant de l'ensemble des pénalités, autres sommes d'argent, coûts et dépenses susceptibles d'être exigibles du capitaine et propriétaire du navire s'il est jugé responsable de l'incident de pollution.

6.4.3 FINANCEMENT DES INTERVENTIONS – FONDS NATIONAUX D'INTERVENTION EN CAS DE POLLUTION MARINE (POLFUNDS)

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 déversement majeur d'hydrocarbures. Dès lors qu'un dispositif de lutte est déclenché, il est impératif d'être habilité à engager des dépenses, faute de quoi l'autorité responsable 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 concernée. Si l'incident ne provient pas d'une installation pétrolière, l'autorité responsable doit être en mesure d'assumer les dépenses nécessaires.

Pour parer aux difficultés que pose l'absence de ressources financières et de pouvoir de délégation pour 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 un port du Pacifique.

Dans ce modèle de législation, il est préconisé de verser ces recettes sur un fonds de dépôt (Fonds national d'intervention ou POLFUND) destiné aux interventions en cas de déversement en mer. Ce fonds est géré par un conseil d'administration comprenant au moins un représentant de l'autorité responsable, 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 en mer.

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 des fonds nationaux préconisés dans la législation type 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 pollution 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.

6.4.4 FINANCEMENT DE L'AIDE EXTÉRIEURE – RECOUVREMENT ET REMBOURSEMENT DES DÉPENSES

Dès lors que les plans nationaux d'intervention (ou tout autre montage financier) 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.

Le remboursement des dépenses liées à l'aide extérieure est régi par la Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS le cas échéant. Les annexes de ces accords stipulent que, sauf disposition contraire, les Parties assument les coûts des mesures prises de leur propre initiative et remboursent aux autres Parties les coûts des mesures prises à leur demande.

Le pays/territoire demandeur peut toutefois solliciter du prestataire d'aide qu'il renonce au recouvrement des sommes non remboursées par le pollueur. Dans ces situations, la Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS invitent les prestataires d'aide à tenir compte des besoins des pays en développement.

Le pays/territoire demandeur et le prestataire d'aide doivent collaborer en vue du recouvrement de l'ensemble des frais auprès du pollueur dans le cadre des régimes juridiques en vigueur (par exemple la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention FIPOI ainsi que la Convention sur les hydrocarbures de soute).

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 d'indemnisation et à l'analyse a posteriori des actions de lutte contre l'incident générateur de pollution en vue de la révision du PACPLAN.

Les dépenses justifiables d'aide extérieure peuvent également être remboursables auprès des Clubs de protection et d'indemnisation.

6.4.3 ADMINISTRATION DU PACPLAN

Bien que l'administration du PACPLAN et des mécanismes connexes incombe au PROE, des ressources supplémentaires seront nécessaires pour exécuter ces fonctions.

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 Plan, par le biais de leurs contributions volontaires annuelles. Le PACPLAN pourrait également être financé par le biais de contributions tirées des Fonds nationaux d'intervention en cas de pollution marine dont la création a été proposée dans le modèle régional de législation sur la lutte contre la pollution marine.

7. CESSATION DES OPÉRATIONS DE LUTTE ET ACTIVITÉS ULTÉRIEURES

7.1 CESSATION DES OPÉRATIONS DE LUTTE

Toute opération de lutte contre un déversement en mer atteint un stade où les objectifs de l'intervention ont été satisfaits ou au-delà duquel les avantages environnementaux résultant des opérations de nettoyage ne justifient plus le coût et les efforts engagés. Le chef d'intervention décide, en concertation avec les conseillers et le Comité national, de la cessation des opérations. 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.

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 conformément aux instructions du fabricant et de sorte que les écoulements soient maîtrisés et n'aggravent pas la pollution.

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. Cette réunion n'a pas pour but d'évaluer la performance des individus mais plutôt l'efficacité de l'intervention et d'en tirer les enseignements en vue de l'amélioration ou de la révision 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 DOMMAGES ET SUIVI

Suite à un déversement en mer, il peut être justifié 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 ;
- Les incidences de l'incident sur les ressources commerciales et les activités telles que la pêche, l'aquaculture et le tourisme.
- Ces travaux peuvent en outre offrir une base de comparaison permettant de jauger de la régénération du milieu après l'incident générateur de pollution.
- Ces informations permettent par ailleurs de :
 - Trancher les demandes d'indemnisation ;
 - Mieux comprendre les répercussions des déversements 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 font état des plans d'évaluation des dégâts a posteriori ainsi que les mesures de suivi. La responsabilité de ces plans incombe à l'organisme public chargé de leur élaboration.

Le PROE est en mesure de fournir ou d'organiser, à la demande, des services de conseil et d'assistance technique en matière d'évaluation des dégâts a posteriori et de suivi.

7.5 REMISE EN ÉTAT ET RECONSTITUTION DE L'ENVIRONNEMENT

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, 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. La responsabilité de ces plans incombe généralement à l'organisme public chargé de leur élaboration.

Il convient de noter que les assurances, par exemple contractées auprès des clubs de protection et d'indemnisation, ne couvrent généralement pas les frais de remise en état et de reconstitution.

Le PROE est en mesure de fournir ou d'organiser, à la demande, des services de conseil et d'assistance technique en matière de remise en état et de reconstitution.

8. INFORMATION DU PUBLIC

8.1 ATTACHÉ DE RELATIONS PUBLIQUES

Une fois que le plan a été activé, l'autorité responsable désigne un attaché de relations publiques qui est détaché auprès de l'Unité de gestion du Centre de commandement de l'intervention.

L'attaché de relations publiques est chargé de :

- a. gérer les relations publiques ;
- b. maintenir le contact avec les médias ;
- c. préparer les communiqués de presse pour le compte du chef d'intervention ;
- d. suivre les informations diffusées par les médias et fournir des précisions.

8.2 COMMUNIQUÉS DE PRESSE

Pendant toute la période entre l'activation et la désactivation du Plan, l'attaché de relations publiques prépare et diffuse des communiqués de presse fondés sur des informations avalisées par le chef d'intervention. Ces communiqués de presse fournissent des informations concernant :

- l'incident de pollution et l'évolution de la situation ;
- les dommages corporels subis par le personnel et matériels subis par les navires, équipements, etc.
- les éléments techniques liés à la source de pollution (navires concernés, terminaux pétroliers, plates-formes offshore, etc.), aux caractéristiques du polluant, etc.
- les mesures prises et prévues pour lutter contre la pollution ;
- les progrès accomplis grâce aux mesures prises.
- Les communiqués de presse sont préparés conformément aux principes directeurs suivants :
 - préparer les titres ;
 - accorder la priorité aux informations les plus récentes et les plus importantes ;
 - utiliser un langage simple et exposer une idée par phrase ;
 - si des estimations sont utilisées, préciser qu'elles reposent sur les meilleures informations disponibles à ce moment précis ;
 - éviter d'émettre des opinions sur les dommages environnementaux et autres non quantifiables ;
 - fournir les coordonnées d'une personne pouvant être contactée pour tout complément d'information.

Les communiqués de presse sont autant que possible accompagnés de cartes indiquant l'emplacement de l'incident, l'évolution de la nappe et les sites d'intervention. Des photos, si elles sont disponibles, peuvent également aider à transmettre l'information.

Tous les communiqués de presse doivent être avalisés par le chef d'intervention avant d'être distribués à la presse.

8.3 CONFÉRENCES DE PRESSE

Après l'activation du Plan, l'autorité principale peut décider, en concertation avec le chef d'intervention, d'organiser des conférences de presse pour informer les médias.

Les personnes suivantes peuvent participer aux conférences de presse :

- le chef d'intervention
- les experts de l'Unité de gestion du Centre de commandement de l'intervention
- l'attaché de relations publiques
- les représentants de l'autorité principale
- les représentants des autres parties (attachés de liaison, etc.)
- les représentants des exploitants de l'installation ayant engendré la pollution (propriétaires du navire et de la cargaison ou leurs assureurs, responsables des terminaux ou plates-formes offshore).

Des informations écrites sur les principaux faits concernant l'incident de pollution et les interventions conjointes, ainsi que des cartes et des photographies peuvent être préparées à l'avance par l'attaché de relations publiques et approuvées par le chef d'intervention en vue de leur utilisation pendant les conférences de presse.

Les principes applicables à la préparation des communiqués de presse (voir la section 8.2) doivent également être observés par les participants aux conférences de presse.

8.4 VOLONTAIRES

Il peut arriver, en fonction de l'ampleur et de la nature du déversement d'hydrocarbures, que des membres du public offrent leurs services à titre bénévole. Bien qu'il puisse être utile de disposer d'effectifs et de compétences supplémentaires, on examinera sérieusement la question avant d'accepter les services d'une brigade de volontaires. Le *Coordinateur de l'Unité des ressources de la Section de la planification* gère et supervise tous les aspects de la participation des volontaires, notamment leur recrutement, leur formation et leur déploiement.

9. MATÉRIEL

9.1 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 2 tels que définis à la section 1.3. Les plans nationaux d'intervention des pays et territoires 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 fournit son propre matériel d'intervention en cas de déversement de Type 1, l'État procurant quant à lui le matériel complémentaire nécessaire pour porter les moyens de lutte au niveau d'un déversement de Type 2.

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

La liste du matériel recommandé en cas de déversement de Type 1 et de Type 2 est donnée à l'annexe 10.1.

Du fait des coûts d'investissement élevés et des importants besoins de stockage et 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.

9.2 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 (USCG et industrie pétrolière et ses sous-traitants) ;
- Les Fidji (industrie pétrolière) ;
- Guam (USCG et industrie pétrolière et ses sous-traitants) ;
- La Nouvelle-Calédonie (Marine nationale).

Toute demande d'aide visant l'accès à ce matériel relève des procédures définies aux sections 3 et 6.

Les plus importants stocks de matériel à proximité de la région couverte par le PACPLAN sont détenus à :

- Auckland (Ressources du plan national d'intervention de la Nouvelle-Zélande) ;
- Brisbane, Darwin, Melbourne, Sydney et Townsville (Ressources du plan national d'intervention de l'Australie) ;
- Geelong (AMOSC) ;
- Hawaï (USCG) ;
- San Francisco (USCG – Équipe d'intervention du Pacifique) ;
- Singapour (OSRL).

Toute demande d'aide visant l'accès à ce matériel relève des procédures définies aux sections 3 et 6.

Un inventaire des principaux articles de chaque stock de matériel est donné à l'annexe 10.2.

10. EXERCICES ET FORMATION

10.1 ACTIVITÉS RÉGIONALES DU PACPOL

Les plans d'intervention en cas de déversement en mer 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 MI1 : Exercices et formation. Les ateliers MI1 sont organisés par le PROE aux niveaux régional et national. L'atelier régional est organisé tous les deux ans et comprend :

- 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 s'inspire des cours de niveau 2 et 3 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 pays ou territoires respectifs.

Les ateliers sont conçus de manière à donner un aperçu 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.

10.2 COURS DE FORMATION SPÉCIALISÉE

Bien que les pays riverains de la région (Australie, États-Unis et Nouvelle-Zélande) offrent des cours de formation spécialisée sur les déversements, on devrait saisir toutes les occasions pour dispenser une formation détaillée dans des domaines spécialisés (intervenant de premier niveau, coordinateur du soutien environnemental et scientifique, etc.) au niveau national dans les pays. Ces formations nationales présentent l'avantage d'être d'un bon rapport coût-efficacité car elles permettent de former plusieurs personnes, plutôt que d'en envoyer une ou deux à l'étranger, et d'être dispensées dans l'environnement où les compétences seront appliquées. Pour conforter la formation dans le Pacifique, les sociétés pétrolières de la région doivent poursuivre la formation locale de leurs personnels dans leurs dépôts et terminaux pétroliers et continuer d'envoyer leurs employés aux stages de formation organisés par les organismes industriels tels que l'AMOSC et OSRL.

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

10.3 EXERCICES NATIONAUX

Les plans nationaux d'intervention prévoient la tenue d'un exercice annuel de lutte contre les déversements en mer. L'État et l'industrie 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.

Un projet du PACPOL présente un intérêt particulier pour les NATPLAN. Il s'agit du projet MI 1 : Exercices et formation. Ces ateliers nationaux, organisés par le PROE tous les deux ans, 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 nationale sur la pollution marine d'une demi-journée.

Le cours de formation de quatre jours s'inspire des cours de niveaux 1, 2 et 3 de l'OMI. Il est conçu pour les cadres moyens des services publics de l'environnement et des affaires maritimes, et des installations de Type 1, qui jouent un rôle essentiel dans la lutte contre les déversements en mer.

Les ateliers sont conçus de manière à donner un aperçu 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 aux niveaux des pays et des organismes.

10.4 REGISTRE RÉGIONAL DES INTERVENANTS EN CAS DE DÉVERSEMENT EN MER

Dans le cadre de ses fonctions au titre du PACPLAN, le PROE a constitué un registre régional des intervenants formés pour prendre les mesures nécessaires en cas de déversement en mer. Cette base de données contient les coordonnées de tous les agents des gouvernements et administrations ainsi que des sociétés pétrolières de la région qui ont participé aux activités du PROE ou aux stages de formation spécialisée tels que ceux offerts par l'AMSA, l'AMOSC, MNZ, OSRL et l'USCG. Elle permet de suivre les agents formés 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.

Pour aider le PROE à compléter et actualiser cette base de données, les autorités responsables des pays et territoires ainsi que l'AMOSC et OSRL fournissent chaque année au PROE la liste des agents ayant suivi une formation autre que les activités PACPOL du PROE, en précisant la nature de la formation impartie.

11. ADOPTION, VERSION OFFICIELLE ET RÉVISION DU PLAN

11.1 ADOPTION DU PLAN

[Le PACPLAN a été adopté par consensus à la 24^e réunion intergouvernementale du Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement (PROE) et des Parties contractantes à la Convention de Nouméa tenue à Apia (Samoa) en septembre 2013] *[retirer les crochets après l'adoption]*

11.2 VERSION OFFICIELLE DU PLAN

La version officielle du PACPLAN, indiquant les coordonnées des correspondants de chaque participant au Plan, devrait être publiée sur le site web du PROE pour faciliter sa révision et sa mise à jour. La liste des correspondants des participants au Plan est donnée à l'annexe 1.

11.3 RÉVISION DU PLAN

Le corps du texte du PACPLAN ne devrait être révisé que dans le cadre d'une conférence intergouvernementale du PROE et des Parties contractantes à la Convention de Nouméa.

Tout membre du PROE peut soumettre au PROE une proposition de révision du PACPLAN. Cette proposition est alors diffusée pour examen aux autres membres. Pour être étudiée lors d'une conférence intergouvernementale du PROE, toute proposition de révision devrait généralement être diffusée 90 jours au moins avant la tenue de cette conférence.

Les informations pratiques contenues dans les annexes, telles que les coordonnées personnelles, devraient être actualisées régulièrement par le PROE, sans avoir à être adoptées par une conférence intergouvernementale du PROE. Le PROE publie ces révisions et mises à jour sur son site web et les diffuse à tous les participants au Plan.

Il incombe aux participants au Plan de veiller à l'exactitude des informations pratiques les concernant qui figurent dans les annexes. Tous les participants au Plan devraient informer le PROE de tout changement susceptible de justifier la révision et la mise à jour du Plan, 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. Il appartient dès lors au PROE de publier les mises à jour sur son site web et de les diffuser à l'ensemble des participants au Plan.

ATTACHMENTS

ATTACHMENT 1: PACPLAN MARINE SPILL RESPONSE CONTACTS

TABLE 1 – SPREP

POLLUTION ADVISER Secretariat of the Pacific Regional Environment Programme PO Box 240, Apia, SAMOA Ph (685) 21929 Fax (685) 20231 Email sprep@sprep.org Please transmit all POLREPs to email sprep@sprep.org or fax (685) 20231 for entry into the PACREP database.	DIRECTOR Waste Management and Pollution Control Division Secretariat of the Pacific Regional Environment Programme PO Box 240, Apia, SAMOA Ph (685) 21929 Fax (685) 20231 Email wasteteam@sprep.org
---	---

TABLE 2 – Responsible Authority (Maritime Administration), Environment Administration and SPREP National Focal Point for each SPREP Member Country/Territory

(The preferred Responsible Authority for assuming command of marine spill response in each country/territory is the national maritime administration. The Responsible Authority should chair a National Marine Pollution Committee, whose membership should include, as a minimum, the national environment administration, the national fisheries/marine resources administration, the national disaster management administration, the port administration and the local oil industry. Note that for bilateral assistance, requests should follow the bilateral diplomatic request process through the locally based embassy of the metropolitan member in country.)

Country/ Territory	1. Responsible Authority (Maritime Administration)	2. SPREP Operational National Focal Point (Environment Administration)	3. SPREP Diplomatic National Focal Point
PACIFIC ISLAND COUNTRIES			
Cook Islands	Secretary Ministry of Transport PO Box 61, Rarotonga Ph (682) 28810 Fax (682) 28816	Director Environmental Services PO Box 371, Rarotonga Ph (682) 21256 Fax(682) 22256 Resources@environment.org.ck	Secretary Ministry of Foreign Affairs and Immigration PO Box 105, Rarotonga Ph (682) 29347 Fax (682) 212 47 secfa@foraffairs.gov.ck
Federated States of Micronesia	Secretary Department of Transportation, Communication and Infrastructure PO Box PS2, Palikir, Pohnpei Ph (691) 320 2865 Fax (691) 320 5853 transfm@mail.fm	Director Office of Environment and Emergency Management PO Box PS 69, Palikir, Pohnpei Ph (691) 320 8814 / 8815 Fax (691) 320 8936 andrewy@mail.fm	Secretary Department of Foreign Affairs PO Box PS 123, Palikir, Pohnpei Ph (691) 320 2613 Fax (691) 320 2933

Fiji	CEO Maritime Safety Authority of Fiji 4th Floor Kadavu House PO Box 326, Suva Ph (679) 315 266 Fax (679) 303251 Att: Phil Hill – Manager Pollution Response Services	Director Department of Environment. Ministry of Urban Development, Housing and Environment. PO Box 2109, Govt. Bldgs., Suva Ph (679) 3311 699 Fax (679) 3312 879 Jdavetanivalu@environment.gov.fj	Permanent Secretary Ministry of Urban Development, Housing and Environment. PO Box 2131, Govt. Bldgs., Suva Ph (679) 211 416 Fax (679) 303 515
Kiribati	Director of Marine Ministry of Communication, Transport and Tourism Dev. PO Box 487 Beitio, Tarawa Ph (686) 26003 Fax (686) 26572	Secretary Ministry of Environment, Lands and Agricultural Development PO Box 234, Bikenibeu, Tarawa Ph (686) 28211 Fax (686) 28234 Att: Mrs. Nenenteiti Teariki, OIC ECD. nenenteitir@environment.gov.ki	Secretary Ministry of Foreign Affairs and Immigration PO Box 68, Bairiki, Tarawa Ph (686) 21342 Fax (686) 21466 secretary@mfa.gov.ki
Marshall Islands	Secretary Mr. Phil Philippo Ministry of Transport and Communications POBox 1079 Majuro 96960	Mr. Lowell Alik General Manager Environmental Protection Agency PO Box 1322, Majuro Ph (692) 625 3035 Fax (692) 625 5202 E: lowellalik@gmail.com	Ms. Kino S. Kabua Secretary Ministry of Foreign Affairs PO Box 1349, Majuro, RMI 96960 Tel: (692) 625 3181 / 3012 Fax (692) 625 4979 Att: Mr. Warwick Harris, Act Director OEPPC Tel: (692) 625 7944 / 7945 Fax (692) 625 7918 E: warwick47@gmail.com
Nauru	Mr. Kemp Detenamo Director Ministry of Transport AIWO District, Republic of Nauru Ph (674) 557 3122/3089 Fax (674) 557 3117/3188 E: kemp.detenamo@naurugov.nr Mr. Lesi Olsson (Secretary of Transport) Ph: (674) 557 3122 / 3571 Email: lesi.olsson@naurugov.nr	Contact via 3.	Mr. Russ Kun Secretary Department of External Affairs Republic of Nauru Ph (674) 557 3042 E: russ.kun@naurugov.nr Mr. Tanko Star Director Department of CIE Republic of Nauru Ph: (674) 557 3117 E: tanko.star@naurugov.nr
Niue	Mr David Talagi Director Public Works Department Alofi Ph (683) 4297/4194 Fax (683) 4151 Email pwd.director@mail.gov.nu	Mr. Sauni Tongatule Director for Environment Department of Environment PO Box 80, Alofi, Niue Ph (683) 4021 Fax (683) 4391 E: Sauni.tongatule@mail.gov.nu	Secretary to Government Premier's Department PO Box 40, Alofi Ph (683) 4200 Fax (683) 4232 E: external@mail.gov.nu
Palau	Mr. William Hayes Moses Director Bureau of Commercial Department PO Box 1471, Koror Ph (680) 767 4343/4224 Fax (680) 767 3207/5100 E: dot@palaunet.com Wm.moses@palaunet.com	Executive Officer Environmental Quality Protection Board PO Box 8086, Koror Ph (680) 488 1630 Fax (680) 488 2963 E: eqpb@palaunet.com	Minister of State Office of the Minister PO Box 100, Koror Ph (680) 767 2490 Fax (680) 767 2963

Papua New Guinea	CEO/General Manager National Maritime Safety Authority PO Box 668, Port Moresby Ph (675) 321 1244 Fax (675) 321 0873	Secretary Department of Environment and Conservation PO Box 6601, Boroko Ph (675) 325 0180 Fax (675) 325 0182	As per 2.
Samoa	Mr. Vaaelua Nofo Va'aelua CEO Ministry of Works, Transport and Infrastructure Private mail bag, Apia Ph (685) 21611 Fax (685) 28688	Mr. Taulealeausumai Laavasa Malua CEO Ministry of Environment and Natural Resources Private Mail Bag, Apia Ph (685) 25019 Fax (685) 23176	Mr. Mose Aiono CEO Ministry of Foreign Affairs PO Box L1859, Apia Ph (685) 63333 Fax (685) 21504
Solomon Islands	Mr. Edward Tokuru Director Solomon Islands Maritime Safety Administration Ministry of Infrastructure and Development PO Box G32, Honiara Ph (677) 21535 Fax (677) 23798	Chief Environment and Conservation Officer Environment and Conservation Division Ministry of Forests, Environment and Conservation PO Box G24, Honiara Ph (677) 21521 Fax (677) 21245	As per 2.
Tonga	CEO for Infrastructure Ministry of Infrastructure PO Box 845, Nukualofa Ph (676) 22 555 / 26 322 Fax (676) 28032 Email: rfaoliu@gmail.com marine@transport.gov.to	Secretary Ministry of Lands, Survey, Environment, Climate Change and Natural Resources PO Box 5, Nukualofa Ph (676) 23210 / 25050 Fax (676) 23216	As per 2.
Tuvalu	Secretary Ministry of Communications, Transport and Tourism Vaiaku, Funafuti Ph (688) 20052 Fax (688) 20722	Director Department of Environment Private Mail Bag, Vaiaku, Funafuti, Tuvalu Ph (688) 20179 Fax (688) 20843	Secretary to Government Office of the Prime Minister Private Mail Bag, Funafuti Ph (688) 20801 Fax (688) 20819
Vanuatu	Mr. Morris Kaloran Director General Ministry of Infrastructure and Public Utilities. Port Vila Ph (678) 22790 Fax (678) 27714 Email: mkaloran@vanuatu.gov.vu Att: Markmon J Batie, Manager Maritime Affairs E: mjabatie@vanuatu.gov.vu	Mr. Albert Williams Director of Environment Department, PMB 9063 Port Vila Ph (678) 25302 Fax (678) 23565 Email awilliams@vanuatu.gov.vu	Director-General Ministry of Lands and Natural Resources Private Mail Bag 9007, Port Vila Ph (678) 23105 Fax (678) 25165

PACIFIC ISLAND TERRITORIES

American Samoa	Supervisor U.S. Coast Guard Marine Safety Detachment P.O. Box 249, Pago Pago, 96799 Ph (684) 633-2299 Fax (684) 633-1933	Director American Samoa Environmental Protection Agency Office of the Governor Pago Pago Ph (684) 633 2304 Fax (684) 633 5801	As per 2.
French Polynesia	Commandant de la zone maritime Polynesie francaise SP 91325 00204 Armées – Polynesie francaise Ph (689) 46 50 00 Fax (689) 46 50 56 24 hour contact ph (689) 46 24 32 Fax (689) 42 39 15	Charge Delegation a l'Environnement BP 4562, Papaeete, Tahiti, Polynesie Francaise Ph (689) 43 24 09 Fax (689) 41 92 52 delenv@mail.pf	Special Adviser for Foreign Affairs Department of External Relations BP 2551 Papaeete, Tahiti, Polynesie Francaise Ph (689) 5347 28 Fax (689) 432011
Guam	Commander U.S. Coast Guard Sector Guam Marine Safety Office Guam PSC 455, Box 176 FPO, AP 96540-1056 Ph (671) 355-4826 Fax (671) 355-4803	National SPREP Representative Guam Environmental Protection Agency 15-6101 Mariner Ave, Tiyan, Barrigada Ph (671) 472 8863 Fax (671) 477 9402	As per 2.
New Caledonia	Commandant de la zone maritime Nouvelle-Caledonie BP 38 98843 Noumea cedex Nouvelle-Caledonie Ph (687) 29 30 73 / 74 24 hour contact Ph (687) 29 23 32 Fax (678) 29 23 03	Contact via 3.	SPREP Correspondent Government Delegate for New Caledonia and Wallis/Futuna French High Commission BP M2 Noumea Ph (687) 272822 Fax (687) 27 2828
Northern Marianas	Supervisor U.S. Coast Guard Marine Safety Detachment 1 Kopa Di Oru, Suite SA Saipan MP 96950 Ph (670) 236-2969 Fax (670) 236-2968	Director Division of Environmental Quality P O Box 13.4 Saipan MP 96950 Ph (670) 664 8500 Fax (670) 664 8540 deq.director@saipan.com	SPREP Contact Caller Box 1007 Saipan MP 96950 Ph (670) 664 2200 Fax (670) 664 2211 British High Commission PO Box 1812, Wellington New Zealand Ph (64) 4 4726 049 Fax (64) 4 711 974
Tokelau	Mr. Asofa Fereti, Director Transport, Maritime and Supplies Office of the Council for the Ongoing Government of Tokelau PO Box 3298, Apia, Samoa Ph: (685) 20822 / 20823: Fax: (685) 21761 E: director_tss@lesamoa.net	Mr. Mike Perez – Director Environment, Economic Development and Natural Resources Office of the Council for the Ongoing Government of Tokelau PO Box 3298, Apia, Samoa Ph: (685) 20822 / 20823: Fax: (685) 21761	Mr. Jovilisi Suveinakama, General Manager Apia/National Office of the Council for the Ongoing Government of Tokelau PO Box 3298, Apia, Samoa Ph: (685) 20822 / 20823: Fax: (685) 21761 E: jovilisi@lesamoa.net

Wallis and Futuna	Monsieur Viane Hoatau Chef du Service des Affaires Maritimes Des Ports, Phares et Balises Wallis and Futuna Mata-Utu, BP 569 Ile, Wallis 98 600 Pacifique Sud Tel: 681 72 26 52 Fax: 681 72 26 41 Chef.sammpp@mail.wf http://www.wallis-et-futuna.pref.gouv.fr/	Contact via 3.	M. Setefano Tafono Charge de mission aupres du President de L'Assemblée Territoriale Programmation 10FED / Cooperation regionale Dossiers economiques et financiers Tel: (681) 722350 Fax: (681) 722 054 Tafono@adsupwf.org
--------------------------	---	----------------	---

METROPOLITAN MEMBERS

Australia	General Manager – Marine Environment Division Australian Maritime Safety Authority GPO Box 2181 Canberra City ACT 2601 Ph (61) 2 6279 5073 Fax (61) 2 6279 5076 gmmed@amsa.gov.au 24 hr Ph: 61 2 6230 6811	Assistant Director International Cetacean Policy Section Department of Sustainability, Environment, Water, Population and Communities. Pacific Islands Branch GPO Box 787 CANBERRA ACT 2601, Australia	High Commissioner Australian High Commission Apia, Samoa Ph (685) 23411 Fax (685) 23159
France	Contact via 3.	Contact via 3.	Deputy Permanent Representative French Delegation to the Pacific Community BP 8043, Noumea, New Caledonia Ph (687) 261 603 Fax (687) 261 266 jpgaltier@spc.org.nc
New Zealand	Manager Marine Security and Incident Response Maritime New Zealand PO Box 27006, Wellington Ph (64) 4 473 0111 Fax (64) 4 473 1245 Renny.VanderVelde@maritimenz.gov.nz	Secretary Ministry for Environment PO Box 10362, Wellington Ph (64) 4 473 4990 Fax (64) 4 471 0195 rmo@mfe.govt.nz	High Commissioner New Zealand High Commission Beach Road, Apia, Samoa. Ph (685) 21711 Fax (685) 20086

United States	<p>Chief Response Division U.S. Coast Guard District 14 300 Ala Moana Blvd Honolulu HI 96850 Ph (1) 808 535 3333 JRCCHonolulu@uscg.mil</p>	<p>Manager Pacific Insular Area Programs United States Environmental Protection Agency 75 Hawthorne Street (CMD-5) San Francisco CA 94105 Ph (1) 415 744 1559 Fax (1) 415 744 1604</p>	<p>International Relations Officer Office of Oceans and Polar Affairs Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs U.S. Department of State 2201 C Street NW, Room 2758 Washington DC 20520 United States of America</p>
----------------------	---	--	---

TABLE 3 – Oil Industry**AUSTRALIAN MARINE OIL SPILL CENTRE (AMOSC)**

General Manager
Australian Marine Oil Spill Centre
PO Box 1497
Geelong, Victoria 3220
Australia
Ph (61) 3 5272 1555
Fax (61) 3 5272 1839
24 hour emergency cellphone; 0061 (0) 438379328
amosc@amosc.com.au
www.amosc.com.au

OIL SPILL RESPONSE LIMITED

Chief Executive Officer
Oil Spill Response Limited
Regional Centre
2 Jalan Samulun
Singapore 2262
Ph (65) 266 1566
Fax (65) 266 2312
admin@osr.com.sg

ATTACHMENT 2: STANDARD POLLUTION REPORT (POLREP) FORM

(This standard form is available in electronic format from SPREP if required)

PACPLAN PACIFIC ISLANDS REGIONAL MARINE SPILL CONTINGENCY PLAN POLLUTION REPORT (POLREP)

Should you observe or receive a report of a marine pollution incident, please:

1. Complete this POLREP in as much detail as possible,
2. Fax it immediately to the Responsible Authority for marine pollution where the incident has occurred.
(See PACPLAN for contact details of national Responsible Authorities)
3. Please also email sprep@sprep.org or fax to + (685) 20231.

Name/contacts of person completing this report:

Date/time of report:

Date/time of incident:

Location of incident: Latitude:

Longitude:

Description of location (e.g. name, distance and bearing to nearest landmark):

Nature and source of incident (indicate which of the following, identify vessels/specific source where possible):

- Vessel aground/collision and leaking oil:
- Vessel underway and discharging/leaking oil:
- Vessel at anchor/moored/berthed and discharging/leaking oil:
- Land-based source:
- Oil slick with no definite source:
- Other (please describe):

Visual appearance and extent of pollution (estimate area and quantity if possible):

Direction and rate of drift of pollution:

Wind speed and direction:

Sea state:

Tide:

Identity and position of vessels in the vicinity:

Photographs taken?:

Samples taken?:

Other action taken?:

Please submit this POLREP immediately!
(Attach additional information if required)

ATTACHMENT 3: STANDARD SITUATION REPORT (SITREP) FORM

(This standard form is available in electronic format from SPREP if required)

PACPLAN PACIFIC ISLANDS REGIONAL MARINE SPILL CONTINGENCY PLAN SITUATION REPORT (SITREP)

As the response to a marine pollution incident progresses, please:

1. Complete these SITREPs on a regular basis,
 2. Fax them to affected/involved/interested parties
 3. Please also email to SPREP at sprep@sprep.org or fax them to + (685) 20231.
-

SITREP No.

Name/contacts of person completing this report:

Date/time of SITREP:

Date/time of incident:

Location of incident: Latitude:

Longitude:

Description of location (e.g. name, distance and bearing to nearest landmark):

Nature and source of incident (indicate which of the following, identify vessels/specific source where possible):

- Vessel aground/collision and leaking oil:
- Vessel underway and discharging/leaking oil:
- Vessel at anchor/moored/berthed and discharging/leaking oil:
- Land-based source:
- Oil slick with no definite source:
- Other (please describe):

Visual appearance and extent of pollution (estimate area and quantity if possible):

Direction and rate of drift of pollution:

Wind speed and direction:

Sea state:

Tide:

Events since POLREP/last SITREP:

(Attach additional information if required)

ATTACHMENT 4: STATUS OF THE NOUMEA CONVENTION AND ASSOCIATED PROTOCOL PARTIES AS AT JULY 2012

Convention for the Protection of the Natural Resources and Environment of the South Pacific Region, 1986 (and related Protocols)

Depositary: Secretary General, Pacific Islands Forum Secretariat. Done at Noumea, 24 November 1986. Entered into force: 22 August 1990

Participant	Noumea Convention Parties (12)		Dumping Protocol Done at Noumea 25.11.86 In force: 22 Aug 1990 Parties (11)		Pollution Emergencies Protocol Done at Noumea 25.11.86 In force: 22 Aug 1990 Parties (12)		Amended Dumping Protocol Done at Noumea 10.09.06 Not yet in force Parties (0)		Oil Pollution Protocol Done at Noumea 10.09.06 Not yet in force Parties (0)		HNS Protocol Done at Noumea 10.09.06 Not yet in force Parties (0)	
	signed	ratified/ acceded	signed	ratified/ acceded	signed	ratified/ acceded	signed	accepted	signed	ratified/ acceded	signed	ratified/ acceded
Australia	24 Nov 1987	19 July 1989	24 Nov 1987	-	24 Nov 1987	19 July 1989	-	-	-	-	-	-
Cook Islands	25 Nov 1986	9 Sept 1987	25 Nov 1986	9 Sept 1987	25 Nov 1986	9 Sept 1987	10 Sept 2006	-	-	-	-	-
FSM	9 Apr 1987	29 Nov 1988	9 Apr 1987	29 Nov 1988	9 Apr 1987	29 Nov 1988	10 Sept 2006	-	10 Sept 2006	-	10 Sept 2006	-
Fiji	-	18 Sept 1989	-	18 Sept 1989	-	18 Sept 1989	10 Sept 2006	-	-	-	-	-
France	25 Nov 1986	17 July 1990	25 Nov 1986	17 July 1990	25 Nov 1986	17 July 1990	10 Sept 2006	-	10 Sept 2006	-	10 Sept 2006	-
Kiribati	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marshall Islands	25 Nov 1986	4 May 1987	25 Nov 1986	4 May 1987	25 Nov 1986	4 May 1987	10 Sept 2006	-	-	-	-	-
Nauru	15 Apr 1987	28 Aug 1995	15 Apr 1987	28 Aug 1995	15 Apr 1987	28 Aug 1995	-	-	-	-	-	-
New Zealand	25 Nov 1986	3 May 1990	25 Nov 1986	3 May 1990	25 Nov 1986	3 May 1990	10 Sept 2006	-	-	-	-	-
Niue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Palau	25 Nov 1986	-	25 Nov 1986	-	25 Nov 1986	-	-	-	-	-	-	-
PNG	3 Nov 1987	15 Sept 1989	3 Nov 1987	15 Sept 1989	3 Nov 1987	15 Sept 1989	-	-	-	-	-	-
Samoa	25 Nov 1986	23 July 1990	25 Nov 1986	23 July 1990	25 Nov 1986	23 July 1990	-	-	-	-	-	-
Solomon Islands	-	10 Aug 1989	-	10 Aug 1989	-	10 Aug 1989	-	-	-	-	-	-
Tonga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuvalu	14 Aug 1987	-	14 Aug 1987	-	14 Aug 1987	-	-	-	-	-	-	-
UK (for Pitcairn Is.)	16 July 1987	-	16 July 1987	-	16 July 1987	-	-	-	-	-	-	-
United States	25 Nov 1986	10 June 1991	25 Nov 1986	10 June 1991	25 Nov 1986	10 June 1991	10 Sept 2006	-	10 Sept 2006	-	-	-
Vanuatu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**ATTACHMENT 5: STATUS OF IMO CONVENTION PARTIES
AS AT 2 JANUARY 2013**

X = accession, ratification, etc. d = denunciation

[illegible]

ATTACHMENT 6: RISK ASSESSMENT IN THE PACIFIC REGION

1. INTRODUCTION

Worldwide, there is a consistent and disturbing pattern of maritime casualties. About 0.2 to 0.3% of registered vessels become total losses each year, and nearly 1% are involved in serious incidents. Human error is the proximal cause for most of these casualties, but the sequence of events that set up an incident may stretch far away, perhaps to some combination of vessel construction, maintenance, management decision and government policy. It is not uncommon for vessels to simply break up at sea in heavy weather. Every serious maritime incident has the potential to cause marine pollution. The record of casualties and consequent pollution has improved in recent decades. Part of this improvement is attributable to requirements under the IMO conventions SOLAS and MARPOL.

2. REGIONAL RISK ASSESSMENT STUDY

As PACPLAN is designed to address Tier Three spills e.g. Spills that are beyond the response capability and resources of the individual SPREP island member where the spill occurs, SPREP carried out a risk assessment in 2003 '*Marine Pollution Risk Assessment for the Pacific Islands Region*'. This assessed the potential pollution risk at two levels: 1) overall regional level to individual country EEZ scale, and 2) at 31 major ports. Ship grounding was found to be the most common casualty type with significant pollution consequences of concern to PACPLAN in the region. Because most vessels use heavy fuel oil, the loss of heavy fuel oil during a grounding incident is considered the greatest oil spill risk to the region. The text in this attachment is an updated summary of that study and outlines the potential for groundings and collisions at the regional to country EEZ and port scales for the Pacific islands region. The results clearly show the classification of ocean areas and ports into locations of high, medium and low potential for marine casualties that have significant potential to cause marine pollution.

3. SENSITIVE AREAS

The region has identified over 590 Marine Protected Areas (MPA). The Phoenix Island Protected Area (PIPA) in Kiribati is the largest MPA in the Pacific Ocean and includes eight atolls and low reef islands. PIPA was declared a World Heritage Site in 2010. The area is rich in diversity with 800 specific coral species, 500 fish species, cetaceans and turtles. The Southern Cook Islands area is also an MPA and includes nine main islands and atolls, a bird sanctuary and a whale sanctuary.

Apart from the Great Barrier Reef and Torres Strait, the Pacific region does not have any designated Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs) or Special Area, however there are 28 sites identified as Ecological and/or Biological Significant Areas (EBSAs). Some of these EBSAs have been identified as potential PSSA or Special Areas

It is clear, however, that the entire region is one of special environmental concern because coral reefs are among the most sensitive of marine ecosystem types to oil and other forms of pollution. Thorhaug (1992) gives the order of sensitivity to marine pollution as: corals > fish > seagrasses > mangrove forests. Unfortunately, coral reefs form not only the most sensitive ecotype, but also the most dangerous navigational hazards in the region. Coral surrounds almost every island, and off-lying coral reefs can be difficult to see directly, on radar, or on echo sounders. If a vessel grounds, it is almost certain to ground on coral.

4. COMMERCE AND SHIPPING IN THE PACIFIC ISLANDS REGION

4.1 GENERAL

The PACPLAN Area is host to several categories of seagoing traffic, which can be grouped as follows:

- Transit shipping: Ships that pass through the region without stopping en-route to other destinations;
- International shipping (as distinct from transit shipping): Ships calling at the major ports of the region from outside the region, either with incoming cargo or tourists (cruise ships) or to load exports;
- Regional shipping: Ships trading (both cargo and passengers) between the countries and territories within the region;
- Domestic shipping: Ships trading (both cargo and passengers) within each country and territory in the region;
- Foreign fishing fleet: Fishing vessels from distant water fishing nations operating within the region;
- Domestic fishing fleet: Fishing vessels from the Pacific Islands themselves; and
- Miscellaneous: Private vessels, yachts and special purpose vessels such as warships and research ships.

The major commercial influences in the Pacific islands are Australia and New Zealand. Shipping services to/from these countries are often integrated with east-west long distance routes to North America, Europe and South Asia. Trade linkages to the United States are strongest in the North Pacific (CNMI, FSM, Guam, Marshall Islands, Palau) and in American Samoa. French influence is strong in the Overseas Territories of French Polynesia, New Caledonia and Wallis and Futuna.

The second major axis of maritime trade is north/south, with connections northward to Hong Kong, Taiwan, Korea and southward through the Pacific Islands Region to New Zealand. Figure 1, 2 and 3 depict the overall shipping traffic in the region.

4.2 OIL

Crude oil is produced at only one field in the Pacific islands region: Kutubu, in Papua New Guinea. The Kutubu and associated fields opened in 1991, reached peak production of about 46 X 10⁶ bbl/yr in 1992, and are now entering the depletion phase at about 25 x 10⁶ bbl/yr. Crude oil from Kutubu is loaded onto tankers at the Kumul marine terminal, 40 km off the southern coast of Papua New Guinea. It is transported in Medium Ranged (MR) tankers westward through Torres Strait to Singapore. Other crude oil transits Torres Strait eastward, from western Australia via the Great Barrier Reef Inside Route to Australia's East Coast refineries. This route is outside our study area.

There is only one oil refinery in the Pacific islands region – the Napa Napa refinery situated on the western side of the Port Moresby harbour which has been in operation since 2004. The Napa Napa refinery receives crude from a sole supplier agent, BP Singapore. The refinery is also configured to process Kutuba crude and has the capacity to produce 32,000 barrels per day at full capacity supplying the domestic market, and with 35% of its output for foreign export. The refinery loading jetty can accommodate up to 110,000 dwt vessels.

Refined petroleum products in the region are loaded mainly in Singapore for the southern and most of the northern parts of the region. There are some spot purchases from Korea for some of the northern island nations.

Medium Range tankers of about 25000 to 60000 dwt transport from the refineries to regional centers. Local Coastal Tankers (LCT) of about 1500 to 5000 dwt perform secondary distribution to one or more bulk plants in each island country, where products are further subdivided for local delivery by road tankers or in drums (refer Figure 6).

The major products carried are mid range fuel oils (diesel, jet fuel, kerosene) and light fuels (petrol, avgas). Heavy fuel oils are used to bunker a few ships and fishing vessels, and in some industrial furnaces, for example at the sugar mills, a cement kiln in Suva and power generators for the Fiji Electricity Authority. The largest importer of petroleum products to Fiji reported that the typical mix is about:

- Diesel 45%
- Aircraft jet fuel 30%
- Unleaded petrol 20%
- Industrial furnace oil (IFO) 5%

Other importers have a similar mix. The cargoes in secondary distribution by Local Coastal Tankers would have a higher proportion of petrol. Because crude oils are minor components of traffic, oil spills in the Pacific Islands region are likely to have higher acute toxicity, but lower long-term effect, than the most notorious incidents, which are mostly crude oil spills.

4.3 LIQUEFIED PETROLEUM GAS

The PNG LNG Project is a 6.6 million tonne per annum (MTPA) integrated LNG project operated by Esso Highlands Limited, a subsidiary of Exxon Mobil Corporation. The gas will be sourced from the Hides, Angore and Juha gas fields and from associated gas in the Kutubu, Agogo, Moran and Gobe Main oil fields.

All of the contributing fields are located in the Southern Highlands and Western provinces of PNG. Over 9 trillion cubic feet (tcf) of gas and 200 million barrels of associated liquids are expected to be produced over the project life. The gas will be conditioned in the PNG Highlands and then transported by gas pipeline to an LNG plant located approximately 20 kilometres northwest of Port Moresby.

The gas will then be liquefied at the LNG plant prior to loading onto ocean going tankers to be shipped to international gas markets.

Origin Energy supplies Liquefied Petroleum Gas (LPG) with a fleet of two LPG tankers from New Zealand to the South Pacific Islands. The specific products carried are propane/butane mix to Papua New Guinea and the Solomon Islands, and butane to the remainder of the South Pacific. LPG reaches the North Pacific islands by a separate distribution system, by LPG tanker from Singapore or the Philippines to a bulk terminal in Guam.

4.4 NUCLEAR FUELS AND WASTES

Issues involving radioactive materials are particularly sensitive in the Pacific Islands region. The terrible history of open-air nuclear weapons testing in the Marshall Islands at Bikini and Enewetok, and underground testing in French Polynesia at Moruroa and Fangataufa, are still raising awareness of the dangers of radioactive materials.

The last series of nuclear weapons tests concluded at Moruroa in 1996, but radioactive wastes and nuclear fuels are routinely shipped through the region. No radioactive materials are produced or used in large quantities within any of the Pacific Island Countries and Territories. Australia, however, is a major producer of raw uranium, which is shipped as uranium hexafluoride concentrate to Japan on routes that must transect the region (UIC, 2001). Military vessels that travel through the region are another source of radioactive materials risk.

The major emerging concern regarding radioactive wastes centers on plutonium. Plutonium does not occur in nature. It is produced as a by-product in nuclear power reactors by neutron bombardment of Uranium-238, the non-chain-reacting isotope in uranium fuels. Plutonium is probably the most toxic chemical element; it is highly radioactive; and it is a preferred material for making atomic weapons. There are only two large-scale reprocessing plants in operation in the world: one in Britain, and one in France. The principal clients are French, British, German and Japanese electric power companies. Shipments of Japanese spent fuels to Europe, and return of plutonium and HLW to Japan, may traverse the Pacific Islands region. (Japan has one small reprocessing plant at Tokai, and another under construction at Rokkasho.) Refer to Figure 7.

4.5 OTHER HAZARDOUS MATERIALS

Virtually all small-volume solid cargo enters the region in containers. As the island economies develop, increasing quantities of hazardous materials such as pesticides, explosives, radioactive materials, medical supplies, and industrial chemicals are imported. Any container may contain a hazardous substance.

5.0 POLLUTION FROM SHIPPING

Although tankers loaded with refined petroleum products traverse all parts of the region regularly, the greatest risk of oil spills are from heavy bunker fuel. Every ship carries fuel for its own use commonly known as 'bunkers'. Larger vessels may contain 5000 or more tonnes of bunkers. That is more than the cargo of a typical local coastal tanker. Although some ships burn diesel, most vessels use heavy oil like IFO180 or 360. The loss of heavy bunkers fuel is considered the greatest oil spill risk to the region. Recent incidents such as the M/V Forum Samoa II which grounded at the Apia Samoa harbour entrance in 2009, the M/V Rena which grounded on Astrolabe Reef in New Zealand in 2011, and the M/V Pacific Adventurer incident in Queensland Australia in 2009, prove that these incidents do and can happen in the region.

Although petroleum products are not extremely toxic substances, concern arises from the large volume shipped. This creates the potential for catastrophic spills from ships and shore facilities, as well as chronic pollution from marine and industrial operations. In general, the lighter (lower boiling point) petroleum products, especially in the diesel range, are most toxic, but they evaporate quickly. Crude oil and heavy residual oils are persistent, difficult to disperse or remove, and contain polycyclic aromatic hydrocarbons (PAH), some of which are carcinogens.

Because of the general lack of heavy industry in the region, there are few other cargoes with potential to cause major pollution incidents. The main industry for which toxic materials are shipped in large quantities is mining. This activity is concentrated in Papua New Guinea, New Caledonia and Fiji. Sodium cyanide (NaCN) and dynamite are two of the dangerous cargoes associated with mining. Caustic soda (NaOH) is also transported in bulk to Fiji for use in cleaning sugar mill equipment.

At the lowest end of incident probability, but the highest end of potential harm, nuclear fuels, radioactive wastes, nuclear weapons and decommissioned chemical weapons occasionally transit the region.

Risk of oil pollution from WWII Wrecks is also of major concern to many Pacific island nations with over 800 WWII Wrecks in PICTs EEZ. The largest number of WWII Wrecks can be found in PNG, Solomon Islands, FSM and Palau. Because of the additional risk of unexploded ordinances, sensitivity that most of the vessels are war graves, and the ownership of WWII wrecks lies with the flag state, response to pollution incident from a WWII wreck requires bilateral negotiation between the flag state and the coastal state. SPREP can provide technical assistance upon request in the event of an incident of this nature. The response to the USS Mississinewa at Ulithi Atoll in 2002 is a case study of the type of response required in these circumstances.

6. AREAS OF HIGH CASUALTY POTENTIAL IN THE REGION

The 2003 regional study was conducted at two levels (i) regional level to EEZ and (ii) port scale. The regional level to EEZ study was based on an analysis of casualty potential, or the fact that a grounding or collision occurs when a ship attempts to occupy a space that already contains an obstruction or another vessel. The probability of such an event at each place in the area of interest is given by the product of two factors: the probability of a vessel at that place, and the presence of an obstruction or another vessel at the same place. In order to estimate the relative magnitude of this function a grid size at 1° (one degree) of latitude and longitude was set. A finer grid size, on the scale of navigational accuracy and vessel straying, would produce a better map of risk, justified if equally accurate information on vessel courses were available.

At the regional level there are large clusters of high risk for grounding potential which are mainly concentrated in the following areas; (Figure 8).

- 1) French Polynesia,
- 2) Fiji,
- 3) Around the Solomon Sea coasts of Papua New Guinea and
- 4) Solomon Islands.

The north/south passages east of Papua New Guinea (Jomard Entrance, Pioneer Channel) also form a high risk corridor mainly due to the direct bulk traffic from Australia to Japan along this corridor.

There are smaller clusters of high risk in Tonga, the two Samoa's, and Vanuatu, on the north/south corridor past Chuuk, Guam and the Northern Mariana Islands, and isolated patches of moderate grounding potential elsewhere, for example, at Majuro and Tarawa. This is confirmed with historical record of actual casualties as can be seen in Figure 9 map showing similar patterns.

At the ports level, a different measure of the potential for casualties was used, one derived from a standard practice applied in Europe and North America. In this method, a calculation of the ratio of available channel width in the most difficult part of the port entrance (CW), to minimum safe distance required for a given vessel type (MSD) was used. This gives CW/MSD, a measure of the security of the passage. Of 29 ports assessed, the nine ports with **least secure passages** are outlined below:

- 1) Port Vila;
- 2) Avatiu;
- 3) Malakal (Koror);
- 4) Papeete;
- 5) Saipan;
- 6) Betio;
- 7) Pohnpei;
- 8) Madang;
- 9) and, Honiara.

The Port of Moresby with the Napa Napa refinery is also high risk. Although Noumea, Suva and Vuda/Lautoka have a high tanker volume, they have a moderate oil pollution risk.

When looking at the risk of grounding and least secure ports, the following three ports have the greatest risk from maritime incidents as depicted in Figure 10:

- 1) Papeete;
- 2) Madang;
- 3) Honiara;
- 4) and, Apia.

Noumea, Suva and Vuda Point/Lautoka have high tanker volumes, as well as a moderate to high security measure. The security measure is improved at these ports by the presence of good aids to navigation and compulsory pilotage.

FIGURE 1: Total shipping including transit shipping in the PACPLAN Area

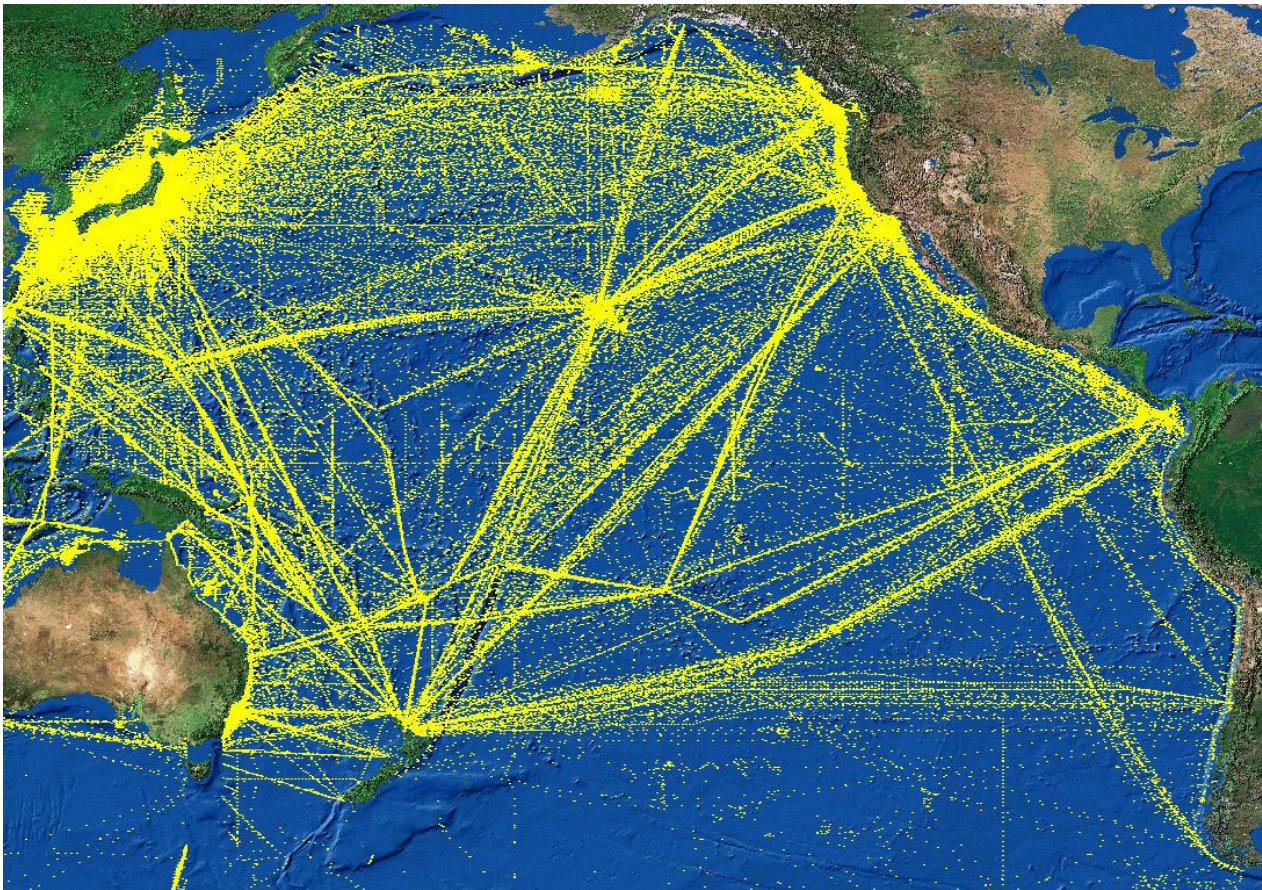


FIGURE 2: Total Traffic in the PACPLAN Area

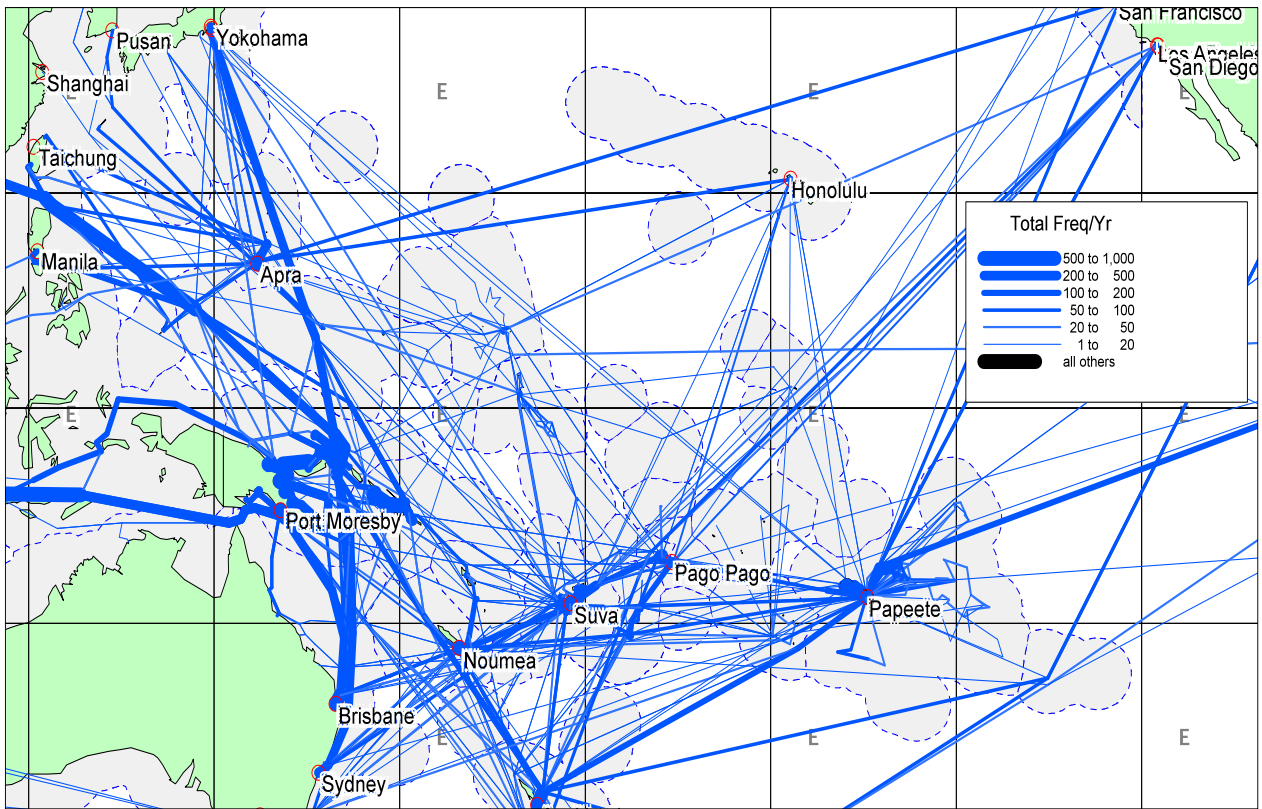


FIGURE 3: Container Vessels Traffic

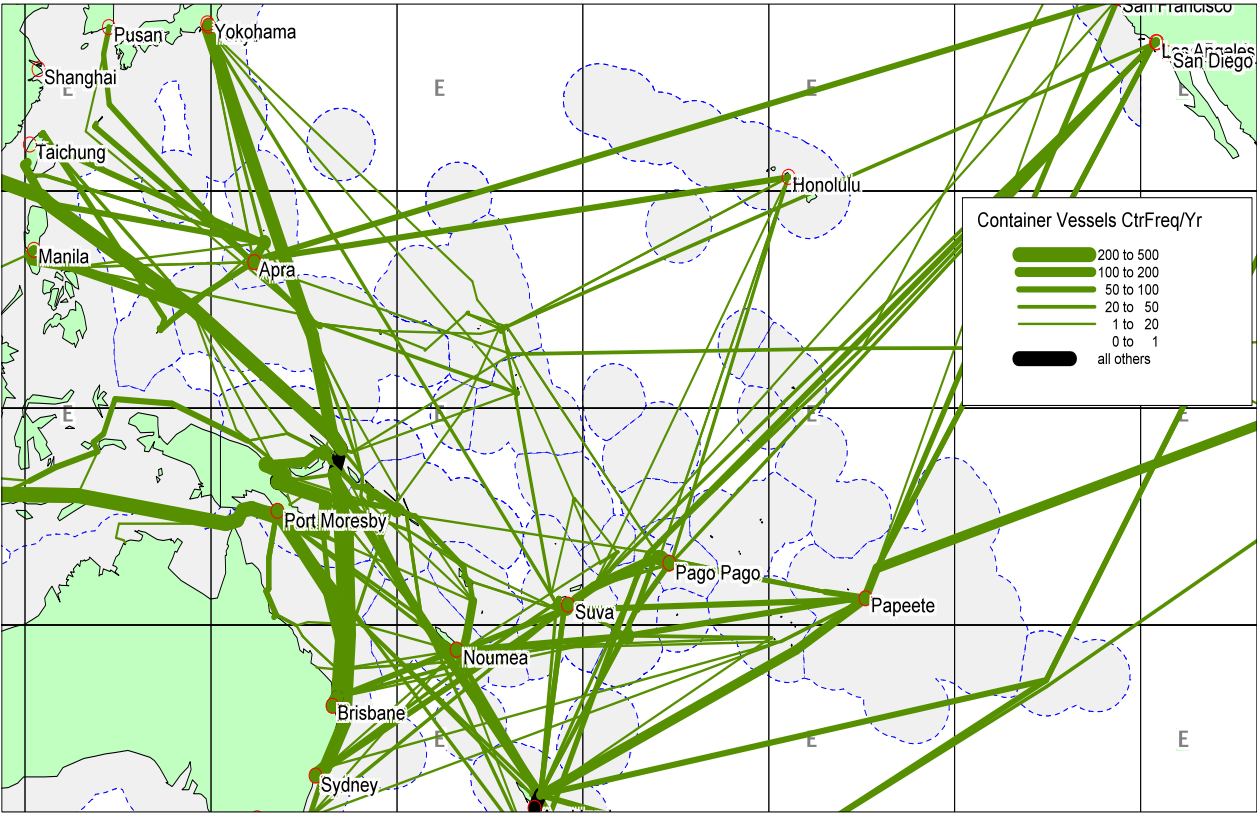


FIGURE 4: Longliners traffic in the PACPLAN Area

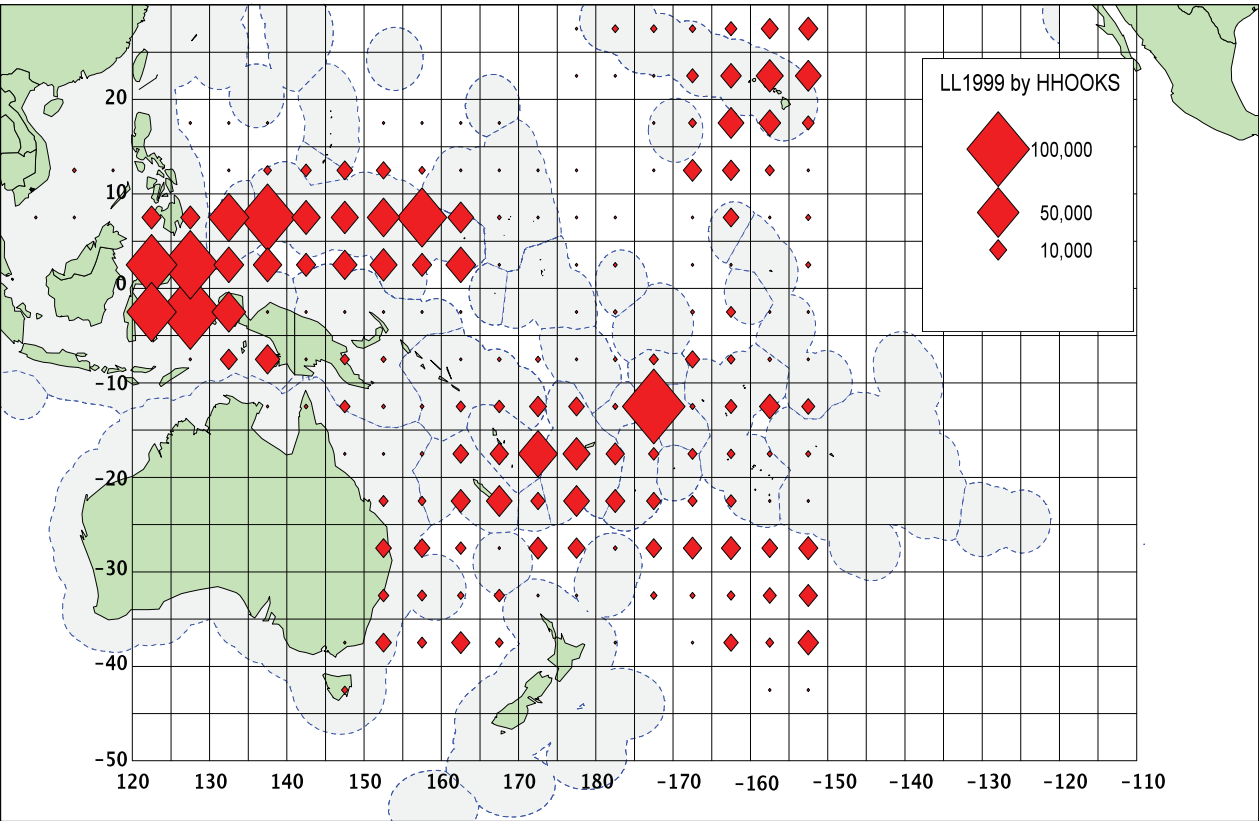


FIGURE5: Purse seiner traffic in the PACPLAN Area

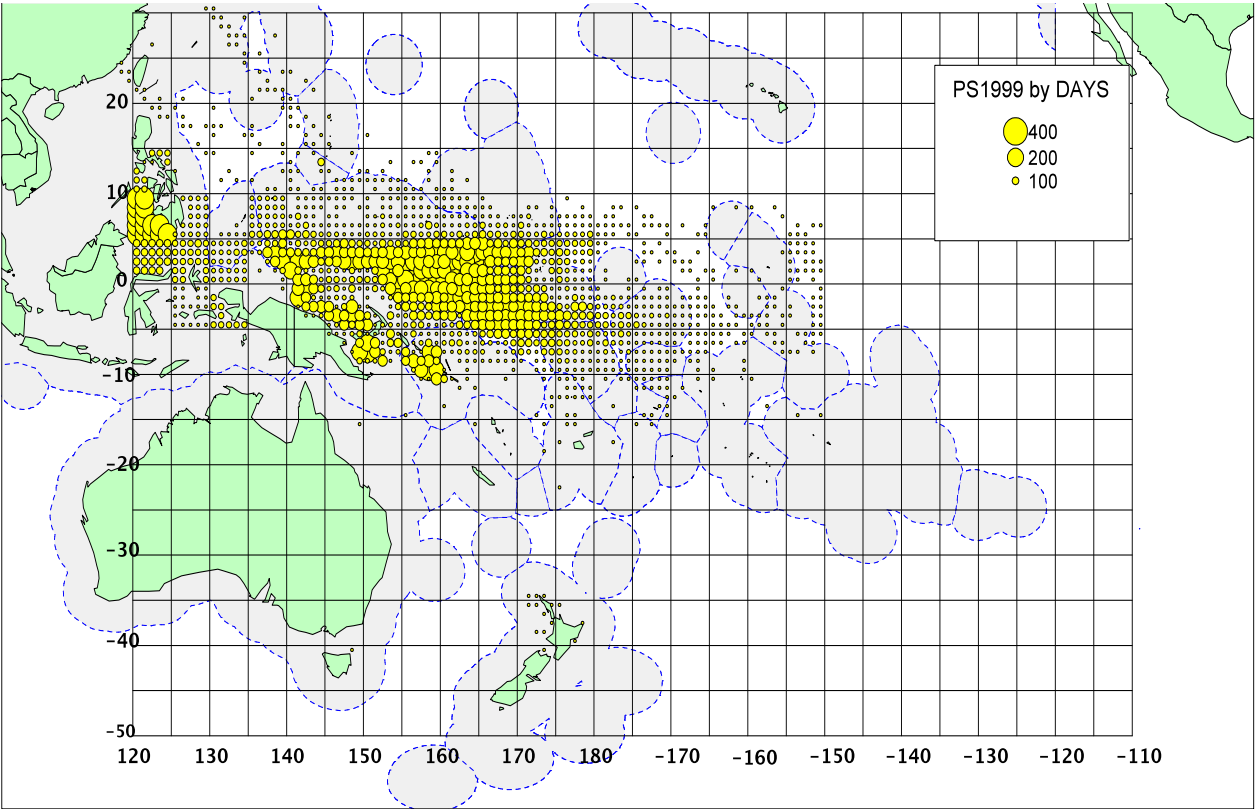


FIGURE 6: Oil Tanker Traffic in the PACPLAN Area

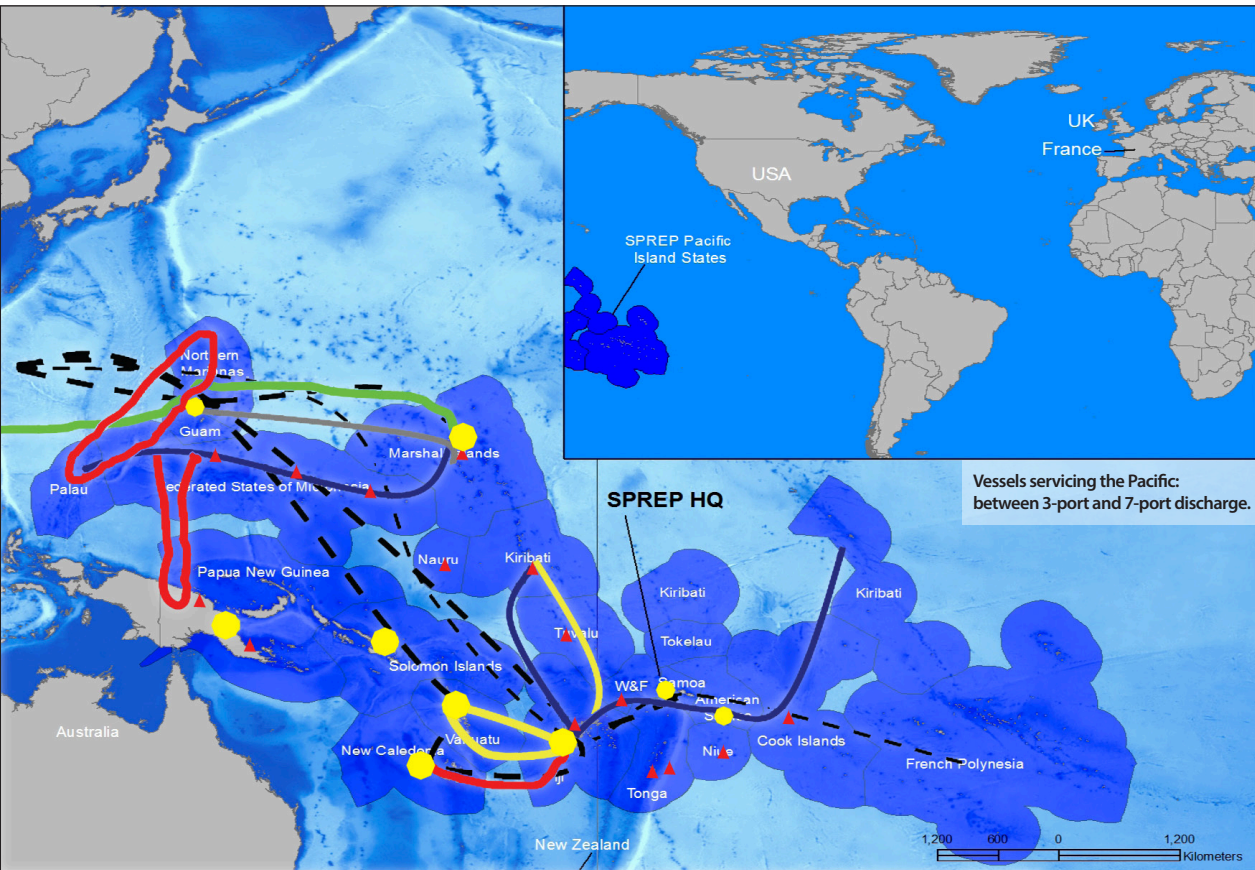


FIGURE 7: Nuclear Fuel and waste shipments by specialised vessels, world plan

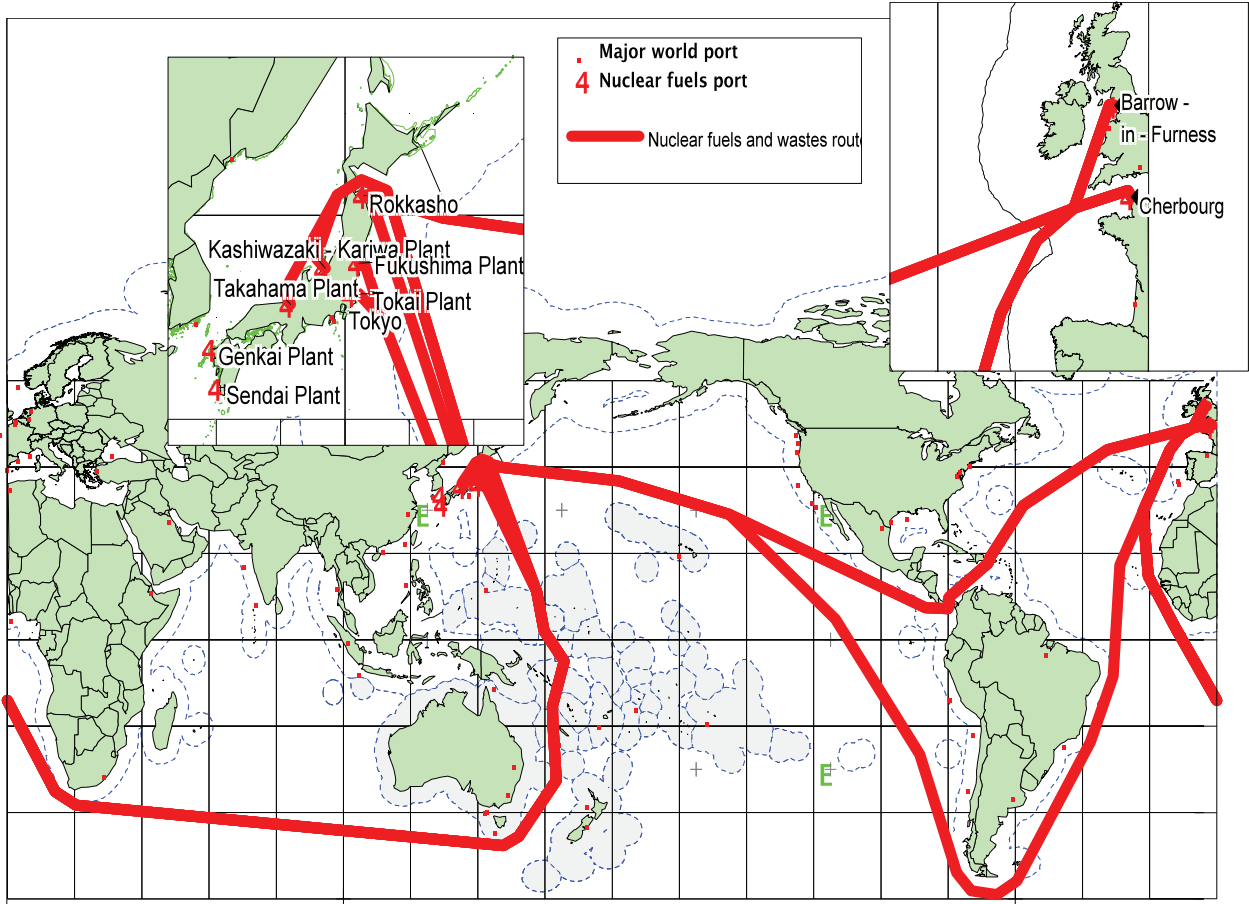


FIGURE 8: Grounding Risk Areas in the PACPLAN Area

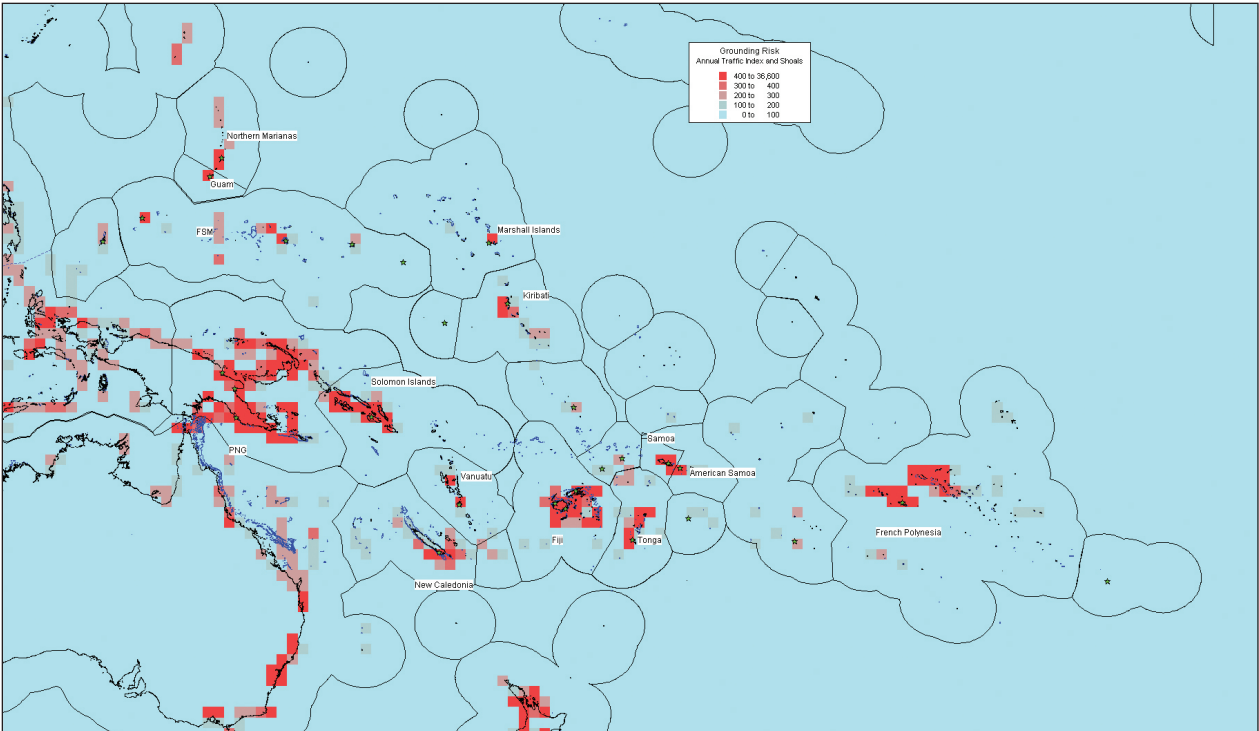


FIGURE 9: Total Casualties in the PACPLAN Area

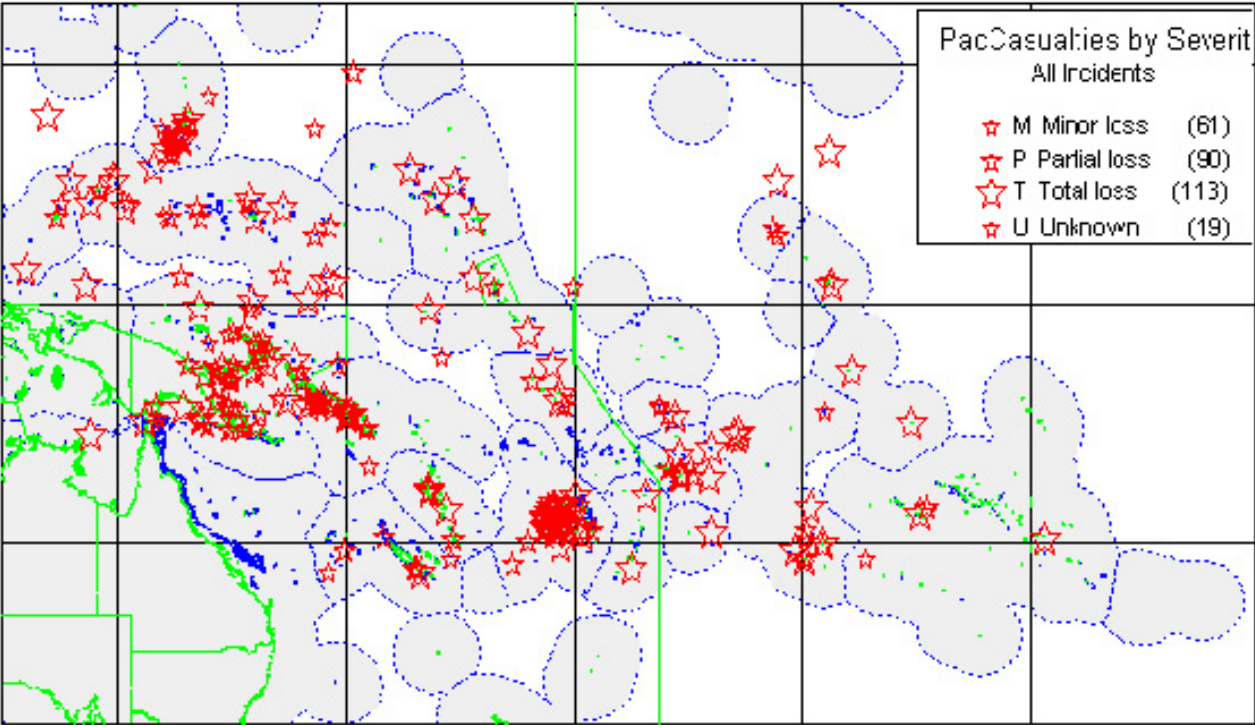
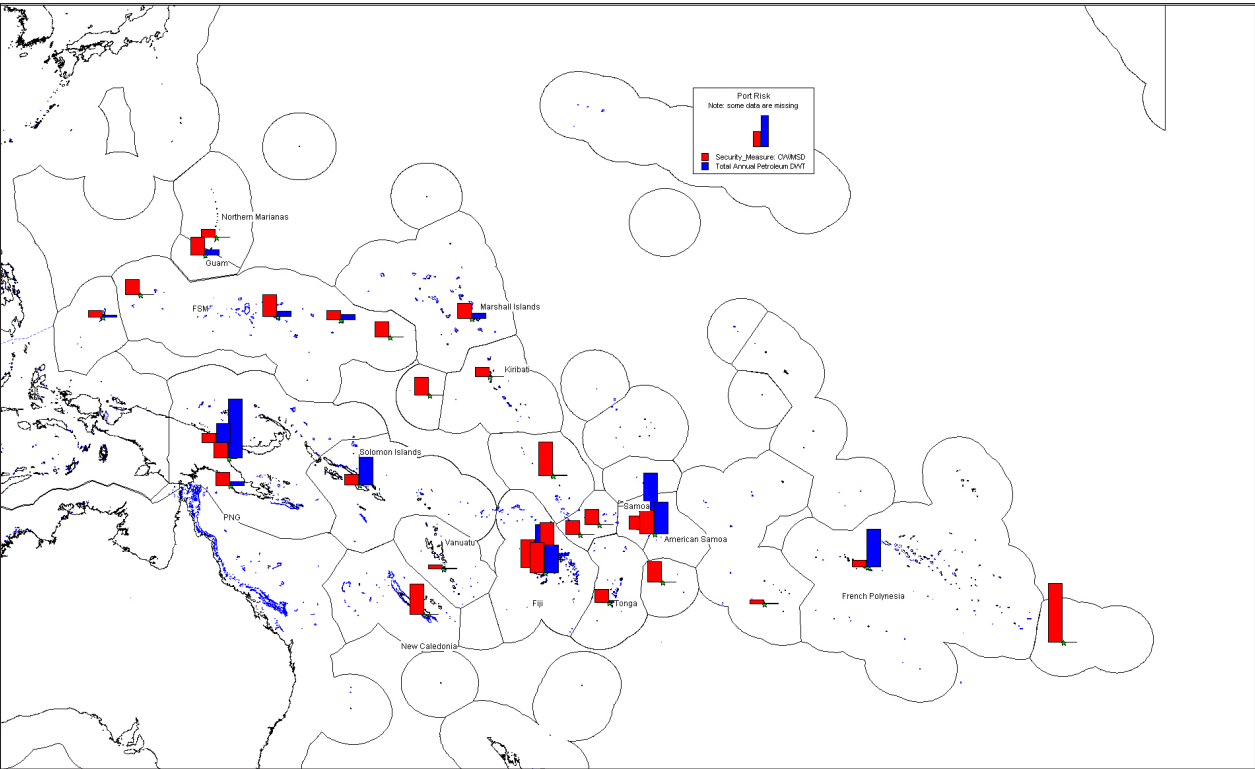


FIGURE 10: Regional Distribution of Port Risk



ATTACHMENT 7: LIST OF SPREP TRAINED MARINE SPILL RESPONDERS AS OF DECEMBER 2012

NO.	NAME	ORGANISATION	COUNTRY	TYPE OF TRAINING	PLACE OF TRAINING	DATE OF TRAINING
1	Jonetani Tawake	Fiji Ports Corporation Limited	Fiji	Level Ii	Amosc	Jun-08
2	Simione Teilai	Fiji Islands Maritime Safety Administration	Fiji	Level Ii	Amosc	Jun-08
3	Wallace Peter	Ministry Of Transport and Communications	Rmi	Level Ii	Amosc	Jun-08
4	Kalolo Bartley	Mwti	Samoa	Level Ii	Amosc	Jun-08
5	Tafaigata Toilolo	Mwti	Samoa	Level Ii	Amosc	Jun-08
6	Vuni Latu	Marine And Ports	Tonga	Level Ii	Amosc	Jun-08
21	Michael B. Livinai	Nmsa	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
22	Steven S. Fareho	Nmsa	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
23	Michael J. Pidi	Nmsa	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
24	Carl K. Kamang	Nmsa	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
25	Hanua Kora	Nmsa	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
26	Karo Guria	Nmsa	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
27	Thomas Semo	Nmsa	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
28	Morea Vavine	Png Ports Ltd	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
29	Gwema Salasie	Png Ports Ltd	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
30	Joseph John	Interoil Refinery	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
31	Eka Elore	Nmsa	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
32	Paul Malken	Interoil Refinery	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
33	Francis Aisi	Pngdf, Maritime	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
34	Kamilus M. Asil	Pngdf, Maritime	Png	Level I	Port Moresby	Feb-08
106	Bani Timbaci	Vanuatu Port And Harbor Department	Vanuatu	Level Ii	Suva	Oct-09
107	Lolesio Lavea	Samoa Port Authority	Samoa	Level Ii	Suva	Oct-09
108	Kemp Detanamo	Nauru Port Authority	Nauru	Level Ii	Suva	Oct-09
109	Nelperson Etse	Pohnpei Port Authority	Fsm	Level Ii	Suva	Oct-09
110	Bim Nooroa Tou	Cook Islands Port Authority	Cook Is	Level Ii	Suva	Oct-09
111	Ruoikabuti Tioon	Kiribati Port Authority	Kiribati	Level Ii	Suva	Oct-09
112	Sitalingi Payne	Tonga Port Authority	Tonga	Level Ii	Suva	Oct-09
113	Berry Willie Sofaea	Niue Bulk Fuel Corporations	Niue	Level Ii	Suva	Oct-09
114	William Barlie	Solomon Islands Port Authority	Solomon Is	Level Ii	Suva	Oct-09
115	David Deluckner	Bulk Fuel Installation	Nauru	Level Ii	Suva	Oct-09
116	Vinesh Kumar	Bp	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
117	Taito Taleimaibau	Bp	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
118	Dorine Singh	Mobil	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
119	Tawake Sakaia	Mobil	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
120	Praveen Sharma	Mobil	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
121	Meli Tokalauvere	Fimsa	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
122	Phillip Hill	Fimsa	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
123	Emosi Navusolo	Fpcl	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
124	Jolame Saukuru	Fpcl	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
125	Jeke Vakararawa	Fpcl	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
126	Michael Fong	Total	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
127	Kym Tausia	Total	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09

128	Isireli Sovau	Total	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
129	Roland Leong	Total	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
130	Viliame Kasanawaqa	Total	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
131	Tevita Qalo	Total	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
132	Rex Dodo	Solomon Is	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
133	Hakaumotu Fakapelea	Spc-Rmp	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
134	Panapasa Vakamino	Fimsa	Fiji	Level Ii	Suva	Oct-09
135	Mr. Nooroa (Bim) Tou	Cook Islands Port Authority	Cook Is	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
136	Mr. Vavia Tangatataia	Cook Islands Environment Services	Cook Is	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
137	Mr. Trevayne Esiel	Fsm Petroleum Corp	Fsm	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
138	Mr. Clayton Santos	Pohnpei State Epa	Fsm	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
139	Mr. Meli Tokalauvere	Fimsa	Fiji	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
140	Ms. Laisani Lewanavanua	Doe	Fiji	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
141	Capt. Koria Tamuera	Kiribati Port Authority	Kiribati	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
142	Mr. Noteti Karoua	Melad	Kiribati	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
143	Mr. Kemp Detanemo	Nauru Port Authority	Nauru	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
144	Mr. Emil Edesomel	Eqpb	Palau	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
145	Mr. Kalolo Bartley	Mwti	Samoa	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
146	Mr. Faleniu Alesana	Mwti	Samoa	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
147	Ms. Rose Babaua	Ministry Of Environment	Solomon Is	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
148	Mr. 'Onesi Tu'ifua	Ministry Of Transport	Tonga	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
149	Mr. Tevita Kaufusi	Tonga Port Authority	Tonga	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
150	Mr. Tepaukie Sotapu Paape	Ministry Of Transport	Tuvalu	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
151	Mr. John Markmon Ambong Baite	Ministry Of Infrastructure And Public Utilities	Vanuatu	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
152	Mr. Jason Martin	Otml/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
153	Mr. Simon Tarak	Nmsa/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
154	Mr. Fred Siroi	Nmsa/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
155	Mr. Nicholas Pion	Nmsa/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
156	Mr. Waroi Ulea	Nmsa/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
157	Mr. Danny Wame	Pngpcl/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
158	Mr. Steven Aisi	Pngpcl/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
159	Mr. Iamo Vere	Pngpcl/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
160	Mr. Ricardo Abrahan	Iol/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
161	Mr. Whally Hera	Iol/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
162	Mr. Vagi Reid	Iol/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
163	Mr. Gerald Ila	Iol/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
164	Mr. Kevin Holden	Iol/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
165	Mr. Job Opu	Pngpcl/Png	Png	Level Ii/Ili	Port Moresby	Dec-10
166	Mr. Nooroa (Bim) Tou	Cook Islands Port Authority	Cook Is	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
167	Mr. Vavia Tangatataia	Cook Islands Environment Services	Cook Is	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
168	Mr. Trevayne Esiel	Fsm Petroleum Corp	Fsm	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
169	Mr. Clayton Santos	Pohnpei State Epa	Fsm	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
170	Mr. Meli Tokalauvere	Fimsa	Fiji	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
171	Ms. Laisani Lewanavanua	Doe	Fiji	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
172	Capt. Koria Tamuera	Kiribati Port Authority	Kiribati	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
173	Mr. Noteti Karoua	Melad	Kiribati	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
174	Mr. Kemp Detanemo	Nauru Port Authority	Nauru	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
175	Mr. Emil Edesomel	Eqpb	Palau	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
176	Mr. Kalolo Bartley	Mwti	Samoa	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10

177	Mr. Faleniu Alesana	Mwti	Samoa	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
178	Ms. Rose Babaua	Ministry Of Environment	Solomon Is	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
179	Mr. 'Onesi Tu'ifua	Ministry Of Transport	Tonga	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
180	Mr. Tevita Kaufusi	Tonga Port Authority	Tonga	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
181	Mr. Tepaukie Sotapu Paape	Ministry Of Transport	Tuvalu	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
182	Mr. John Markmon Ambong Baite	Ministry Of Infrastructure And Public Utilities	Vanuatu	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
183	Mr. Jason Martin	Otml/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
184	Mr. Simon Tarak	Nmsa/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
185	Mr. Fred Siroi	Nmsa/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
186	Mr. Nicholas Pion	Nmsa/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
187	Mr. Waroi Ulea	Nmsa/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
188	Mr. Danny Wame	Pngpcl/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
189	Mr. Steven Aisi	Pngpcl/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
190	Mr. Iamo Vere	Pngpcl/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
191	Mr. Ricardo Abraham	Iol/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
192	Mr. Whally Hera	Iol/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
193	Mr. Vagi Reid	Iol/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
194	Mr. Gerald Ila	Iol/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
195	Mr. Kevin Holden	Iol/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
196	Mr. Job Opu	Pngpcl/Png	Png	Oprc-Hns	Port Moresby	Dec-10
197	Mr. John Tiegmai	Department Of Transportation, Comms and Infrastructure	Fsm	Level Iii	Apia	Oct-12
198	Mr. Leo Lokopwe	Department Of Transportation, Comms and Infrastructure	Fsm	Level Iii	Apia	Oct-12
199	Ms. Joann Komanta	Rmi Environmental Protection Authority	Rmi	Level Iii	Apia	Oct-12
200	Mr. John Kintaro, Jr	Palau Environmental Quality Protection	Palau	Level Iii	Apia	Oct-12
201	Mr. Telkal Sadang	Ministry Of Public Infrastructure, Industries And Commerce	Palau	Level Iii	Apia	Oct-12
202	Mr. Pawa Limu	National Maritime Safety Authority	Png	Level Iii	Apia	Oct-12
203	Mr. Simon Tarak	National Maritime Safety Authority	Png	Level Iii	Apia	Oct-12
204	Mrs. Vasa Tuisiga Saitala	Shipping / Port Officer	Tuvalu	Level Iii	Apia	Oct-12
205	Mrs. Tilia Tima	Department Of Environment	Tuvalu	Level Iii	Apia	Oct-12
206	Ms. Kelela Tonga	Ministry Of Infrastructure	Tonga	Level Iii	Apia	Oct-12
207	Mr. Patelesio Manukeu	Ministry Of Infrastructure	Tonga	Level Iii	Apia	Oct-12
208	Mr. Ioane Teburoro	Kiribati Police Service	Kiribati	Level Iii	Apia	Oct-12
209	Mr. Taulehia Pulefou	Melad	Kiribati	Level Iii	Apia	Oct-12
210	Mr. Muraai Herman	National Environment Service	Cook Is	Level Iii	Apia	Oct-12
211	Mr. Phillip Strickland	National Environment Service	Cook Is	Level Iii	Apia	Oct-12
212	Mr. Philip Hill	Maritime Safety Authority	Fiji	Level Iii	Apia	Oct-12
213	Mr. Laisenia Gade Tawalesu	Maritime Police	Fiji	Level Iii	Apia	Oct-12
214	Mr. Jeremie Kaltavara	Ministry Of Agriculture Quarantine, Forestry And Fisheries	Vanuatu	Level Iii	Apia	Oct-12
215	Mr. Erickson Sammy	Department Of Geology, Mines And Water Resources	Vanuatu	Level Iii	Apia	Oct-12
216	Mr. Kemp Detenamo	Director Maritime	Nauru	Level Iii	Apia	Oct-12
217	Ms. Samantha Kwan	Ministry Of Natural Resources and Environment	Samoa	Level Iii	Apia	Oct-12
218	Mr. Titimanu Simi	Ministry Of Natural Resources and Environment	Samoa	Level Iii	Apia	Oct-12
219	Mr. Muauasa Pau Ioane	Ministry Of Natural Resources and Environment	Samoa	Level Iii	Apia	Oct-12

220	Mr. Setoa Apo	Ministry Of Natural Resources and Environment	Samoa	Level Iii	Apia	Oct-12
221	Ms. Fuatino Leota	Ministry Of Natural Resources and Environment	Samoa	Level Iii	Apia	Oct-12
222	Mr. Matau Esau	Maritime Police	Samoa	Level Iii	Apia	Oct-12
223	Mr. Veli Lalogafau	National Fire Service	Samoa	Level Iii	Apia	Oct-12
224	Mr. Tafaigata Toilolo	Ministry Of Works Transport And Infrastructure	Samoa	Level Iii	Apia	Oct-12
225	Mr. Ulisese Ah Sam	Petroleum Product Supplies	Samoa	Level Iii	Apia	Oct-12
226	Mr. Matthew Passi	Petroleum Product Supplies	Samoa	Level Iii	Apia	Oct-12
227	Ms. Tutoatasi Setu	Petroleum Product Supplies	Samoa	Level Iii	Apia	Oct-12
259	Ilatia Tuisawau	Fiji Navy	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
260	Metuisela Railumu	Fiji Navy	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
261	Simione Qio	Fiji Navy	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
262	Sefanaia Bilivalu Tavura	Fiji Police Force	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
263	Laisenia Tawalesu	Fiji Police Force	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
264	Joseva Turagayawa	Fiji Ports Corporation Limited	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
265	Rusiate Lacarua	Fiji Ports Corporation Limited	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
266	Marika Koro	Fiji Ports Corporation Limited	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
267	Jone Kuruituku	Fiji Ports Corporation Limited	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
268	Makereta Usumaki Taoi	Fiji Ships and Heavy Industries Ltd	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
269	Jone Radrodrao	Fiji Ships and Heavy Industries Ltd	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
270	Sefanaia Fuakilau	Mobil Oil	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
271	Nemani Salu	Msaf	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
272	Sekope Uasolala	Msaf	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
273	Eugene Young	Msaf	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
274	Netani Seruwaqa	Msaf	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
275	Eseroma Cakacaka	Msaf	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
276	Praveen Kumar	Msaf	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
277	Dhiren Chand	Msaf	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
278	Koli Rakoro	Nfa	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
279	Timoci Tagicaki Nakaruru	Nfa	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
280	Ifereimi Vesikula	Nfa	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
281	Samuela Panapasa	Pacific Energy Swp Ltd	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
282	Ashendra Prasad	Pacific Energy Swp Ltd	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
283	Grey Edward Vaurasi	Pacific Energy Swp Ltd	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
284	Pritanshu Singh	Pacific Energy Swp Ltd	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
285	Rajnish Chand	Port Denarau Marina Limited	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
286	Leanne Mitchell	Port Denarau Marina Limited	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
287	Sikeli Naqoli	Port Denarau Marina Limited	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
288	Suneel Praveen Narayan	Total (Fiji) Ltd	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
289	Ronil Royindra Singh	Total (Fiji) Ltd	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
290	Savenaca Tamani	Total (Fiji) Ltd	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
291	Eroni Verevukivuki	Total (Fiji) Ltd	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
292	Tony Philp	Vuda Point Marina	Fiji	Level Ii	Suva	Jun-12
405	Capt. Etekieru Iotua	Marine Training Centre	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11
406	Teema Biko	Melad	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11
407	Arioka Kourataake	Marine Training Centre	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11
408	Raimon Kabobouea	Koil	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11
409	Kararua Temarebu	Koil	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11
410	Naibeata Moote	Koil	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11

411	Tiinoa Antonio	Koil	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11
412	Mererin Ioakim	Memrd	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11
413	Tenanoraoi Tokanang	Marine Division	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11
414	Ioteba Tebau	Marine Training Centre	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11
415	Tebuaua Itibwinnang	Kiribati Shipping Services Ltd	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11
416	Karure Tekarawa	Kssl	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11
417	Teweti Tetau	Kiribati Police Service	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11
418	Omorete Tabureka	Marine Division	Kiribati	Level I	Tarawa	Aug-11
419	Koria Tamuera	Kpa	Kiribati	Level Ii	Tarawa	Aug-11
420	Noketi Karoua	Melad	Kiribati	Level Ii	Tarawa	Aug-11
421	John Mote	Kiribati Police Service	Kiribati	Level Ii	Tarawa	Aug-11
422	Karure Tekarawa	Kiribati Shipping Services Ltd	Kiribati	Level Ii	Tarawa	Aug-11
423	Capt. Omorete Tabureka	Marine Division	Kiribati	Level Ii	Tarawa	Aug-11
424	Katangiman	Tuc	Kiribati	Level Ii	Tarawa	Aug-11
425	Neneia Tominiko	Kpa	Kiribati	Level Ii	Tarawa	Aug-11
426	Teema Biko	Melad	Kiribati	Level Ii	Tarawa	Aug-11
427	Arioka Kourataake	Maritime Training College	Kiribati	Level Ii	Tarawa	Aug-11
428	Mele Ifatonga Tauati	Fisheries Division	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
429	Siosifa Potesio Tu'angalu	Port Authority Tonga	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
430	Taufatofua Ngalu	Friendly Island Shipping Agency	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
431	Sosefo (Joe) Nginginiolofanga	South Seas Shipping	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
432	Latu Niumataevalu Lavaki	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
433	Kepueli Tupou	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
434	Ofa Lavemaavi	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
435	Saimone Taukolo	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
436	Taniela Pepe	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
437	Toavila Havili	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
438	Viliami Fotu	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
439	Finau Holami	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
440	Lominasa Kosema Funaki	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
441	Peni Finau	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
442	Ma'afu Tupou Hakekava Selupe	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
443	Sinamoni Kauvaka	Tonga Fire Service	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
444	Aisake Fifita	Ministry Of Labour and Commerce	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
445	Viliami Vaka	Pacific Energy	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
446	Sesimoni F. Tu'unga'a	Mafff	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
447	Senitua Lavaka	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
448	Kelepi Hafiafia	Police Force (Tactical Response Group)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
449	Samisoni Tuipulotu	Port Authority Tonga	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
450	Lofieni Halafuka	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
451	Paea Sole	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
452	Molitonil Lilopau	Ministry Of Transport (Marine Division)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
453	Fualapaha 'Aonga Fuavao	Ministry Of Transport (Marine Division)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
454	Setepano Fifita	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
455	Afoloka Lavaki	Friendly Island Shipping Agency	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
456	Roy Mafi	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
457	Takai Kaivelata	Tonga Defence Services (Navy)	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11
458	Siosifa Tuipulotu Hakaumotu	Ports Authority Tonga	Tonga	Level Ii	Nuku'alofa	Aug-11

459	Semisi Tapueluelu	Tonga Defence Services (Navy)	Tonga	Level II	Nuku'alofa	Aug-11
460	Soane Vakaahi Haseli	Ministry Of Transport (Marine Division)	Tonga	Level II	Nuku'alofa	Aug-11
461	Tevita Uata	Uata Shipping	Tonga	Level II	Nuku'alofa	Aug-11
462	Fine Tohi	Dateline Transam Shipping Agency	Tonga	Level II	Nuku'alofa	Aug-11
463	Serusi Lolohea	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level II	Nuku'alofa	Aug-11
464	Kula Tangimana	Tonga Maritime Polytechnical Institute	Tonga	Level II	Nuku'alofa	Aug-11
465	Tavita Koloi	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level II	Nuku'alofa	Aug-11
466	Bese Fonua	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level II	Nuku'alofa	Aug-11
467	Talafi Tuliluhakau	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level II	Nuku'alofa	Aug-11
468	Senita Puafisi	Port Authority Tonga (Floating Plant)	Tonga	Level II	Nuku'alofa	Aug-11
469	Patelesio Manukeu	Ministry Of Transport (Marine Division)	Tonga	Level II	Nuku'Alofa	Aug-11
470	Niu Fakakovikaetau	Ministry Of Health	Tonga	Level II	Nuku'alofa	Aug-11
471	Viliami Pua	Ports Authority Tonga	Tonga	Level II	Nuku'alofa	Aug-11
472	Sylvia 'Atiola	Crown Law Department	Tonga	Level II	Nuku'alofa	Aug-11
606	Mataio Tekinene	Environment Dept	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
607	Apisai Kilima	Tcs Shipping	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
608	Talafou Iosefa	Tcs Shipping	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
609	Fred Seluka	Marine Dept	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
610	Vasa Tuisiga	Marine Dept	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
611	Tupulaga Tausi	Marine Dept	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
612	Nito Lipine	Marine Dept	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
613	Tanielu Italeli	Marine Dept	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
614	Tepaukie Sotaga	Ministry Of Communications, Fisheries And Transport	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
615	Sumeo Silu	National Disaster Management	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
616	Tualua Tepoga	Police	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
617	Ken Sione	Police	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
618	Freda Homasi	Customs	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
619	Tusaga Iosefa	Tuvalu Maritime Training Institute	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
620	Puanita Taomia	Tuvalu Maritime Training Institute	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
621	Wilson Kaea	Tuvalu Maritime Training Institute	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
622	Katepu Malaga	Tuvalu Maritime Training Institute	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
623	Mika Elisaia	Pacific Energy	Tuvalu	Level I	Funafuti	Mar-11
624	Hesus Setsuo	Blue Bay	Palau	Level I	Koror	Sep-10
625	Manuel Daria	Kuniyoshi Fishing Company	Palau	Level I	Koror	Sep-10
626	Fennally Seklii	Div Of Marine Law Enforcement	Palau	Level I	Koror	Sep-10
627	Vincente Pua	Ppuc	Palau	Level I	Koror	Sep-10
628	Dominic Rekemsik	Ppuc	Palau	Level I	Koror	Sep-10
629	Flavin Tiaki	Bpw/Div Of Fire and Rescue	Palau	Level I	Koror	Sep-10
630	Doug Kesolei	Belau Transfer and Terminal Company	Palau	Level I	Koror	Sep-10
631	King Sam	Koror State Government	Palau	Level I	Koror	Sep-10
632	Mayleen Joshua	Nemo	Palau	Level I	Koror	Sep-10
633	Mathias Smus	Palau International Traders	Palau	Level I	Koror	Sep-10
634	Wilbert Kamerang	Palau Shipping Co	Palau	Level I	Koror	Sep-10
635	Flavin Tiaki	Div. Of Fire And Rescue	Palau	Level I	Koror	Sep-10
636	Harry Blesam	Koror State Government	Palau	Level I	Koror	Sep-10
637	Benraick Isaac	Palau Shipping Co	Palau	Level I	Koror	Sep-10

ATTACHMENT 8: MODEL MEMORANDUM OF UNDERSTANDING OR TECHNICAL AGREEMENT FOR BILATERAL CO-OPERATION

(This model MoU or TA is available in electronic format from SPREP)

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING (MOU) OR TECHNICAL AGREEMENT (TA) BETWEEN *(Responsible Authority for Government of) and (Responsible Authority for Government of)* on MARINE SPILL PREPAREDNESS AND RESPONSE

1. In accordance with the provisions of the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990 (OPRC 90), and the Protocol Concerning Co-operation in Combating Pollution Emergencies in the South Pacific Region (Noumea Pollution Protocol), *(insert name of Responsible Authority)* and *(insert name of Responsible Authority)*, hereafter the "Participants" which are the national Lead Agencies responsible for the overall command and control of the response to marine pollution incidents in *(country/territory)* and *(country/territory)* respectively, hereby place on record their intention to co-operate on marine spill preparedness and response.
2. In the event of a marine pollution incident, each national Responsible Authority can request assistance from the other Participant. The requesting Participant should be the sole judge of the need for such assistance.
3. Requests for assistance will be directed through *(channels to be agreed and details inserted)*.
4. The Participants intend to keep each other advised of the designations of officers authorised to request assistance under his MoU or TA.
5. Subject to availability of relevant resources under their direct control, each Participant should provide equipment, materials and personnel for the purpose of assisting the response to a marine pollution incident. The Participant receiving the request may also make equipment, materials and personnel not under the direct control of a Participant, for example those under the control of the oil industry, available following a special approach for those resources.
6. When requesting equipment, the requesting Participant should itemise the equipment by referencing the type, name, size etc. from the national equipment inventory lists as provided from time to time.
7. Reimbursement of costs of assistance will be determined in accordance with the provisions of OPRC 90.
8. Experienced personnel should accompany specialised equipment at the discretion of the providing Participant.
9. To facilitate Customs requirements all equipment and materials will be entered on behalf of the government of the requesting party.
10. Transport of equipment, materials and personnel should be by the most convenient means and should be arranged at the time of the incident after consultations between each Participant.
11. Each Participant intends to regularly consult on matters relating to marine spill response, including exchanging:
 - information on changes in equipment and materials;
 - copies of contingency plans and marine pollution laws;
 - information on significant pollution incidents;
 - and conducting joint exercises and training activities.
12. The Participants intend to co-operate in the enforcement of marine pollution laws.
13. This MoU or TA becomes operative at the date of signing and remains so unless discontinued by either Participant, in which event it should endeavour to give the other Participant six months notice in writing.

Signed in duplicate at *(insert location)* on this *(insert date)* day of *(insert month/year)*

.....
(insert name/ position of authorised signing officer)

.....
(insert name/position of authorised signing officer)

ATTACHMENT 9: STANDARD REQUEST FOR ASSISTANCE FORM*(This standard form is available in electronic format from SPREP if required)***PACPLAN****PACIFIC ISLANDS REGIONAL MARINE SPILL CONTINGENCY PLAN****REQUEST FOR ASSISTANCE**

Requesting Country/Territory:

Responsible Authority:

Contact person:

Phone:

Fax:

Email:

Request to:

Fax:

Nature of Pollution Incident:

Type of pollutant spilled:

Quantity:

Potential quantity of pollutant:

Location of spill (Latitude and Longitude):

Source of spill:

Environmental impacts (actual and threatened):

Action taken to date:

Assistance Required:

Technical Advice? ☐ If yes, in what areas?Personnel? ☐ If yes, what areas of expertise?:Equipment? ☐ If yes, what types and for what purpose?:Are customs, immigration and quarantine procedures cleared for incoming personnel and equipment? ☐

Details:

Are logistics, including transport and accommodation, in place for incoming personnel and equipment? ☐

Details:

(Attach additional information if required)

ATTACHMENT 10.1: GUIDELINE TO TIER 1 AND 2 EQUIPMENT STOCKPILE

MODEL TIER 2 KIT FOR SOUTH PACIFIC ISLAND PORTS

Item	Quantity	Comments
Fence boom	150m	Quantities of these may vary but a minimum of 300m total is recommended
Curtain boom	150m	
Shore sealing boom	150m	
Air inflation and water ballast pumps	1 set	
Towing ends	6 sets	
Anchor connections	4 sets	
Temporary storage	2	10,000 litre capacity self supporting or frame and tank design
Sorbent pads	300	e.g. 450mm x 450mm
Sorbent boom	200m	
Skimmer	1	Passive weir skimmer
Recovery pump*	1	
Anchor kits	15 x 20kg kits	Kit includes anchor, chain, rope, buoys and fittings.

** It would be preferable if water ballast pump can be fitted with oil resistant seals so they can double as recovery pumps*

MODEL TIER 2 KIT FOR NORTH PACIFIC ISLAND PORTS

Item	Quantity	Comments
Fence boom	100m	Quantities of these may vary but a minimum of 300m total is recommended
Curtain boom	200m	
Shore sealing boom	40m	
Air inflation and water ballast pumps	1 set	
Towing ends	6 sets	
Anchor connections	4 sets	
Temporary storage	3	10,000 litre capacity self supporting or frame and tank design
Sorbent pads	300 packages	e.g. 450mm x 450mm
Sorbent boom	200m	
Sorbent Sweep	200m	
Skimmer with suitable diesel pump	1	Passive weir skimmer
transfer pump	1	Peristaltic (none priming)
3" recovery pump hose	40m	
Anchor kits	15 x 20kg kits	Kit includes anchor, chain, rope, buoys and fittings.

MODEL TIER 1 KIT FOR PACIFIC ISLAND PORTS

Item	Quantity	Comments
Fence boom	100m	Quantities of boom may vary but a minimum total of 200m is recommended
Curtain boom	100m	
Shore sealing boom	100m	
Air inflation and water ballast pumps*	1 set	
Towing ends	4 sets	
Anchor connections	2sets	
Temporary storage	2	10,000 litre capacity self supporting or frame and tank design
Sorbent pads	200	e.g. 450mm x 450mm
Sorbent boom	100m	
Skimmer	1	Passive weir skimmer
Recovery pump*	1	
Anchor kits	10 x 20kg kits	Kit includes anchor, chain, rope, buoys and fittings

** It would be preferable if water ballast pump can be fitted with oil resistant seals so they can double as recovery pumps*

ATTACHMENT 10.2: EQUIPMENT INVENTORY

This is an inventory of oil spill equipment in each of the major stockpiles within the PACPLAN Area of operation:

- American Samoa (USCG and oil industry/contractor)
- Fiji (Oil Industry)
- Guam (USCG and oil industry/contractor)
- New Caledonia (French Navy).

And the most significant stockpiles of equipment adjacent to the PACPLAN Area of Operations:

- Auckland (New Zealand National Plan resources).
- Brisbane, Darwin, Melbourne, Sydney and Townsville (Australian National Plan resources)
- Geelong (AMOSC)
- Hawaii (USCG)
- San Francisco (USCG Pacific Strike Team)
- Singapore (OSRL)

GROUP A – American Samoa, Guam, Hawaii and San Francisco (To be updated)

EQUIPMENT DESCRIPTION <i>Inventory last revised: mm/dd/yy</i>	PAGO PAGO	GUAM	HAWAII	SAN FRANCISCO
SPILLED OIL RECOVERY				
Skimmer Vessel System				
Skimmer System e.g. Weir				
Booms (type, size and O/A length)				
Boom handling Boat (size and O/A length)				
Boom tending boats (size and O/A length)				
Oil Storage Bladders (size)				
CASUALTY OFFLOADING				
Pump transfer system (type)				
Floating hose system				
Fender system (size)				
ANCILLARY EQUIPMENT				
Command system (e.g. van, trailer)				
Communications system (satellite phones)				
Oil/water separator (size and type)				
Foreshore clean-up system (type and size)				

GROUP B – Brisbane, Darwin, Melbourne, Sydney, Townsville, Cairns, Geelong

The equipment listing for Brisbane, Darwin, Melbourne, Sydney, Townsville, and Cairns can be found below.
 Geelong (AMOS) stockpile list can be downloaded from the following site –
<http://www.amosc.com.au/equipment.php>

MOSES NUMBER	ITEM	CHILDREN ITEMS	QTY
BRISBANE – MACARTHUR AVENUE EAST, PINKENBA			
PDI76608	Containment-Boom-Shoreline-Structureflex Land Sea 1/5		320
PDJ6377	Containment – Sweep System – Nofi Vee		1
PAG106373		BOOM REEL RECOVERY NOFI 'V' SWEEP	
PAG106373		NOFI 'V' SWEEP EXTENDER – SHORT	20m
PAG106373		NOFI 'V' SWEEP EXTENDER – LONG	100m
PAG106373	Containment – Boom – Offshore – Rapid Response Ocean High Sprint Boom		300m
PAH5136	COMPRESSOR, PORTABLE, HONDA 3.5hp		1
PAK12471	DECONTAMINATION STATION – TOWN		1
PDA109481	DECONTAMINATION STATION REMOTE		1
PDA106115	DECONTAMINATION STATION REMOTE		1
PDA12612	DECONTAMINATION STATION REMOTE		1
BP111792	PUMP WATER ONGA/HONDA		1
PAH1171	PUMP, SHORELINE FLUSHING, LARGE		1
PAL107189	PUMP, TRANSFER, DISPERSANT PACIFIC/HONDA		1
PAM5473	PUMP, SALVAGE, AMSA PATTERN		1
PAM4340	PUMP, SALVAGE, AMSA PATTERN		1
PAM5128	PUMPING SET OFFLOADING MARFLEX		1
PAM5129	PUMPING SET OFFLOADING MARFLEX		1
PAM4319	PUMP SET OFFLOADING THUNE EUREKA		1
PAM105341	PUMP SET, SALVAGE, TSB OFFLOADING		1
PAM11983	PUMP SET, SALVAGE, TSB OFFLOADING		1
PAH105280	PUMP, SHORELINE FLUSHING, SMALL		1
PDD4379	SKIMMER, ROPE MOP, OMI 260		1
IP111776	INFLATOR, BOOM, BACK PACK, STIHL BR 420		1
	AFEDO single point spray system		1
	AFEDO single point spray system		1
WCE9900	Storage – Towable – Lancer Barge 25t		1
wce9901	Storage – Towable – Lancer Barge 25t		1
PBD109508	Storage – Stationary – Flexidam 10t, Structureflex		1
PBD109509	Storage – Stationary – Flexidam 10t, Structureflex		1
PBD105401	Storage – Towable – TSB, Canflex 10t		1

MOSES NUMBER	ITEM	CHILDREN ITEMS	QTY
PBD105400	Storage – Towable – TSB, Canflex 10t		1
PBD105399	Storage – Towable – TSB, Canflex 10t		1
PBD105398	Storage – Towable – TSB, Canflex 10t		1
PBD12519	Storage – Towable – TSB, Canflex 10t		1
PBD105402	Storage – Towable – TSB, Canflex 10t		1
PBD105407	Storage – Towable – TSB, Canflex 25t		1
PBD105404	Storage – Towable – TSB, Canflex 25t		1
PBD105403	Storage – Towable – TSB, Canflex 25t		1
PBD105397	Storage – Towable – TSB, Canflex 25t		1
PBD105405	Storage – Towable – TSB, Canflex 50t		1
PBD105396	Storage – Towable – TSB, Canflex 50t		1
PBD105395	Storage – Towable – TSB, Canflex 50t		1
PAL122098	PUMP, TRANSFER, DISPERSANT FIXED WING		1
PAL4919	PUMP, TRANSFER, DISPERSANT HONDA/PACIFIC		1
PDK4289	SPRAY BUCKET, DISPERSANT, HELI, SIMPLEX6810		1
WHYTE ISLAND – PORT OF BRISBANE 18 HOWARD SMITH DRIVE, PORT OF BRISBANE			
WCF4278	Recovery – Oil Recovery Vessel – Marco Harbour 28,"Alpha"		1
PAN105279		MOTOR, OUTBOARD, HONDA, 4 STROKE, 75HP, Port	1
PAN105278		MOTOR, OUTBOARD, HONDA, 4 STROKE, 75HP, Strb	1
VCA4282		TRAILER, MARCO, TANDEM AXLE	1
WCE5082	BARGE, RECOVERED OIL, ALUMINIUM, 9t, 'TIGRIS'		1
PDA5471	SKIMMER, WEIR, DESM1 250		1
		Power Pack	1
		Desmi Hydraulic and Dischage Hose Reel	1
		Boom Clearance Tube	1
DARWIN – OIL SPILL SHED, EAST ARM WHARF, BERRIMAH, DARWIN			
PDI107776	Containment – Boom – Shoreline – Structureflex Land Sea		100m
PDI11634	Containment – Boom – Shoreline – Structureflex Land Sea		100m
PDI12491	Containment – Boom – Shoreline – Structureflex Land Sea		140m
PDI12520	Containment – Boom – Shoreline – Structureflex Land Sea		200m
PDF7661A	BOOM, SELF BOUYANT, SLICKBAR, Mk32		600m
PDH4239	Containment – Boom – General Purpose – Self Inflating – Versatech Zoom 12/18		350m
PBD112594	TOWABLE STORAGE BAG 20t COVERTEX		1
BP111803	PUMP, BALLASTING, ONGA/HONDA		1
BP111802	PUMP, BALLASTING, ONGA/HONDA		1

MOSES NUMBER	ITEM	CHILDREN ITEMS	QTY
	PUMP, BALLASTING, ROBIN		1
	PUMP, BALLASTING, ROBIN		1
PAL13003	PUMP, DISPERSANT TRANSFER, DAVEY		1
PAL107856	PUMP, DISPERSANT TRANSFER, FIXED WING		1
PDD4463	SKIMMER, ROPE MOP, ORI PIRANHA 1000		1
PDK13008	BUCKET, SPRAY, DISPERSANT, HELICOPTER, SIMPLEX 6810		1
PDK5098	BUCKET, SPRAY, DISPERSANT, HELICOPTER, SIMPLEX 6810		1
PBD4475	Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t		1
PBD4385	Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t		1
VCA4229	TRAILER, BOX, TANDEM AXLE		1
	BOOM, INFLATABLE, GP, CANADYNE		100m
	BOOM, INFLATABLE, GP, CANADYNE		100m
	BOOM, INFLATABLE, GP, CANADYNE		100m
	BOOM, INFLATABLE, GP, CANADYNE		100m
	BOOM, INFLATABLE, GP, CANADYNE		100m
	Containment – Boom – Offshore – Rapid Response Ocean High Sprint Boom		300m
	Containment – Boom – Offshore – LAMOR Heavy Duty Open Water		
	Wild life kit		1
MELBOURNE – UNIT 5 10-16 SOUTHEY STREET, WILLIAMSTOWN NORTH			
PDJ11636	Containment – Boom – Shoreline – Structureflex Land Sea		
PDI2494	Containment – Boom – Shoreline – Structureflex Land Sea		
2494	Robin Water Pump		
PDG4265	BOOM, INFLATABLE VIKOMA OCEAN 1500		
PDH4279	Containment – Boom – General Purpose – Self Inflating – Versatech Zoom 12/18		
PDH4847	Containment – Boom – General Purpose – Self Inflating – Versatech Zoom 12/18		
	Containment – Boom – Offshore – Rapid Response Ocean High Sprint Boom		
	Containment – Boom – Offshore – Roulands Ro-Bay 1500		
	Containment – Sweep System -Current Buster		
PDI112606	BOOM, BEACH, CANADYNE SHORELINE BARRIER		
PDI112605	BOOM, BEACH, CANADYNE SHORELINE BARRIER		
PDI112604	BOOM, BEACH, CANADYNE SHORELINE BARRIER		
PDI112601	BOOM, BEACH, CANADYNE SHORELINE BARRIER		
PDI112600	BOOM, BEACH, CANADYNE SHORELINE BARRIER		
PDI112599	BOOM, BEACH, CANADYNE SHORELINE BARRIER		
PBD112593	TOWABLE STORAGE BAG COVERTEX 20t		
BP111796	PUMP, WATER, ONGA/HONDA		
BP111795	PUMP, WATER, ONGA/HONDA		
PAL12209E	PUMP, DISPERSANT TRANSFER FIXED WING		

MOSES NUMBER	ITEM	CHILDREN ITEMS	QTY
PAM10976	PUMP, SALVAGE, ELASTEC S3E		
SH5470	SKIMMER HEAD – WEIR – DESMI 250		
	Lamor 50T weir skimmer		
PDD4961	SKIMMER, ROPE MOP, OMI 140		
PDD4964	SKIMMER, ROPE MOP, OMI 260		
PDD4452	SKIMMER, ROPE MOP, ORI BARRACUDA 2000		
PDE4429	SKIMMER, BELT, ROADSIDE, SHARK 2000 SERIES		
PDK4257	SPRAY BUCKET, DISPERSANT, HELI, SIMPLEX 6810		
IP111780	Ancillary – Blower Back-Pack – Stihl BR420		
IP111779	Ancillary – Blower Back-Pack – Stihl BR420		
PBD5114	Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t		
PBD5115	Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t		
PBD4407	Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t		
PBD4992	Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t		
PBD5513	Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t		
PBD4415	Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t		
PBD4991	Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t		
PBD4990	Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t		
PBD4989	Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t		
VCA4361	TRAILER BOAT, Single Axle		
VCA4980	TRAILER, BOAT, SINGLE AXLE		
VCA	TRAILER, BOAT, SINGLE AXLE		
WCF4969	Recovery – Oil Recovery Vessel – Marco Harbour 28,"Charlie"		
	BEACH TECH Sweepy		
	LAMOR BEACH TECH SWEEPY		
	AFEDO single point spray system		
	AFEDO single point spray system		

GLEBE SYDNEY – SOMERVILLE RD GLEBE

ITEM	QTY
Containment – Boom – Offshore – Rapid Response Ocean High Sprint Boom	300m
AFEDO single point spray system	1
AFEDO single point spray system	1
Containment – Boom – Shoreline – Structurflex Land Sea	460m
PUMP, BALLASTING, BOOM, BEACH, STRUTURFLEX LAND SEA	1
Ancillary – Anchor – Large, Set of 6	1 set
Containment – Boom – Offshore – Roulands Ro-Bay 1500	600m
Containment – Boom – Offshore – Roulands Ro-Bay 1500	600m

ITEM	QTY
PUMP, BALLASTING, BOOM, BEACH, STRUTURFLEX LAND SEA	1
PUMP, BALLASTING, BOOM, BEACH, ONGA/HONDA	1
PUMP, DISPERSANT TRANSFER, FIXED WING	1
SPRAY BUCKET, DISPERSANT, HELICOPTER, SIMPLEX 6810	1
SPRAY BUCKET, DISPERSANT, HELICOPTER, SIMPLEX 6810	1
Containment – Boom – General Purpose – Inflatable, Structureflex GP	125m
Containment – Boom – General Purpose – Inflatable, Structureflex GP	125m
Containment – Boom – General Purpose – Inflatable, Structureflex GP	125m
Containment – Boom – General Purpose – Inflatable, Structureflex GP	100m
Containment – Boom – General Purpose – Inflatable, Structureflex GP	125m
Storage – Towable – TSB, Canflex 16t	1
Storage – Towable – TSB, Canflex 50t	1
Recovery – Oil Recovery Vessel – Marco Harbour 28,"Anadara"	1
Blower Backpack Sthil SR400	1
BackPack Blower	1
Skimmer Hoylet Power Pack	
29 Ton Towable Storage Bag	1
PORT BOTANY – INTERNATIONAL TERMINAL ACCESS ROAD	
Recovery – Oil Recovery Vessel – Marco Harbour 28,"Bravo"	1
TOWNSVILLE – 60 ROSS ROAD	
Containment – Boom – Offshore – Rapid Response Ocean High Sprint Boom	300m
AFEDO single point spray system	1
AFEDO single point spray system	1
Containment – Boom – Shoreline – Structureflex Land Sea	120m
Containment – Boom – Offshore – Roulands Ro-Bay 1500	600m
Containment – Boom – General Purpose – Self Inflating – Versatech Zoom 12/18	625m
Containment – Sweep System – Nofi Vee	1
PUMP, WATER, ONGA/HONDA ENGINE	1
PUMP, WATER, ONGA/HONDA ENGINE	1
PUMP, DISPERSANT TRANSFER, FIXED WING	1
PUMP, DISPERSANT TRANSFER, PACIFIC/HONDA	1
SKIMMER, WEIR, PHAROS GT185	1
SKIMMER, ROPE MOP, OMI 140	1
BUCKET, SPRAY, DISPERSANT, HELI, SIMPLEX 6810	1
Ancillary – Blower Back-Pack – Stihl BR420	1
Ancillary – Blower Back-Pack – Stihl BR420	1
Storage – Towable – TSB, Covetex 20t	1
Storage – Towable – TSB, Covetex 20t	1

ITEM	QTY
Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t	1
Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t	1
Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t	1
Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t	1
Storage – Towable – Recovered Oil Tank, Transpac 2.6t	1
Recovery – Oil Recovery Vessel – Marco Harbour 28 “Natica”	1
CAIRNS – 64-66 TINGIRA ST	
Containment – Boom – Offshore – Roulands Ro-Bay 1500	PDG
Containment – Boom – General Purpose – Self Inflating – Versatech Zoom 12/18	300m
PUMP DISPERSANT TRANSFER HONDA PACIFIC	PAH

GROUP C – Auckland, New Caledonia, Fiji and Singapore

Equipment Description Inventory last revised: 28/11/12

	AUCKLAND	NEW CALEDONIA	FIJI (SUVA AND VUDA)
SPILLED OIL RECOVERY			
Skimmer Vessel System	1 DIP Skimmer System		
Skimmer System e.g. Weir	2 Global Weir, 1 Minimax Weir, 2 Terminator Weir, 2 Terminator Disc/brush cassette attachment, 1 Komara 12K disc, 1 Komara 7K disc, 2 Ramjet Rope mop, 4 Omi and Aquaguard Rope mop, 2 Aquaguard Disc/brush	1 KOMARA 20 2 weir FOILEX TDS 200 1 brush LAMOR	PE: 3 Canadyne 12/18 multiskimmer brush and disc 3 Pacific weir MSAF: 2 weir skimmers Mobil: 2 Lamor minimax 20W brush skimmer
Pump Systems	6 – 5 hp x water pump 2 Framo TK5 150T/hr 3 Framo TK6 500T/hr 2 Spate pumps 30T/hr	2 AQUAFAST floating motor pump 1hydraulic power pack FOILEX TDS 200 1oil transfer pump KOMARA 20 1hydraulic power pack KOMARA 20	MSAF: 3 water pumps Mobil: 1 Honda pump
Booms (type, size and O/A length)	3 Ro-Boom 1500mm on reel 1 current buster on reel 10 Fence boom 750mm (100m lots) 10 land sea boom (80m lots) 5 Rapid deployment boom (99m lots) 10 General purpose boom 20m lengths		TOTAL: 360m fence booms PE: 240m land sea booms 520m fence boom DW600 220m fence boom DW800 MSAF: 210m fence boom 240m land sea boom Mobil: 400m fence boom DW600 60m land sea booms 180m fence boom 400m boom reel

Boom handling	1 x 5.5m RIB 60hp	30 boom on stainless steel reel	
Boat (size and O/A length)	1 x 4.5m Al hull 40hp	REYCAU 130 (High sea's boom)	
	1 x 8m oil recovery vessel 180hp	20 boom on stainless steel reel	
	6 x 2.5m hard plastic muck boat.	BROCHIER INF 600 (High sea's boom)	
		15 port boom STRUCTURFLEX	
		10 oil boom CANARIES 120 (Port boom)	
Boom tending boats (size and O/A length)			Total 1 small outboard PE: 2 x 70hp boats MSAF: 2 x 90hp boats
Oil Storage	4 Frame Tanks 25T	1 collapsible oil recovery tanks	PE: 3 x 5000Ltr tow tank
Bladders (size)	2 Frame Tanks 15T	10000L (FLEXIDAM)	Mobil: 1 x 5000Ltr tow tank
	2 Flexidams 25T	2 floating storage bladders 6m3	1 x 2000Ltr tow tank
	2 Flexidams 10T	4 floating storage bladders	1 x 5000Ltr fast tank
	1 Flexidams 5T	on stainless steel reel 16m3	
	2 Tow Tanks 5T	MUSTHANE	
	4 Tow Tanks 10T	3 storage rack STRUCTURFLEX	
	2 Inflatable barges 100T	1 containerised containainment recovery barge POLLUTANK 50M3	
	3 Sea Slugs 25T	1 containerised containainment boom systems REYCAU 130	
	2 Sea Slugs 10T	1 containerised containainment boom systems CANARIES 120	
		1 containerised containainment FOILEX TDS 200	
		1 oil spill recovery barge POLLUTANK 100M3	
		1 containerised containainment recovery barge POLLUTANK 100M3	
Dispersant systems	4 x 50L spray sets		
	2 x 1000L helo spray buckets		
	2 Afedo nozzle 50TS		
	1 Afedo nozzle 100TS		
Dispersants	12500ltrs Gamlen OSD LT		TOTAL 600ltres
	2260ltrs Shell VDC		
	26720ltrs Corexit 9500		
	10360ltrs Corexit 9527		
	61600ltrs Slickgone LTSW		
	16000ltrs Tergo 2-005		
CASUALTY OFFLOADING			
Pump transfer system (type)			
Floating hose system			
Fender system (size)	1 fender system 3mx1.5m		
	5 fender system 5mx2.5m		
ANCILLARY EQUIPMENT			
Command system (e.g. van, trailer)		none	

Communications system (satellite phones)	1 satellite phone 12 VHF, 6 charger pods	2 VHF Mobile phones
Oil/water separator (size and type)		
Foreshore clean-up system (type and size)	10 foreshore clean-up beach flush 5 inflatable blowers	none
	4 air shelters 1 wildlife trailer 10 vent covers 3 lighting sets	PE: 3 absorbent incinerators.

OSRL equipment list and status report can be downloaded from the following site:

<http://www.oilspillresponse.com/activate-us/equipment-stockpile-status-report>

ATTACHMENT 11: CLAIMS GUIDE

1. INTRODUCTION

This Manual is a guide for the filing of claims. Its purpose is to assist claimants by listing the particulars which a claim should contain and by explaining the nature of the supporting documentation which is required. It does not address legal questions but is intended to give information of a practical nature in respect of the presentation of claims. In case of doubt, it is recommended that claimants seek appropriate advice.

2. HOW SHOULD A CLAIM BE PRESENTED?

A claim should be made in writing (including telefax or telex). In all cases, a claim should be presented clearly and in sufficient detail so that it is possible to assess the amount of the damage on the basis of the facts and the documentation presented. Each item of a claim must be supported by an invoice or other relevant documentation, such as worksheets or explanatory notes. In the case of clean-up measures, it is essential that the expenses are linked with the actions taken at specified work sites.

It is essential that comprehensive records are kept detailing all operations and expenditures resulting from the incident. Daily work sheets should be compiled by supervisory personnel to record the operations in progress, the equipment in use, where and how it is being used, the number of personnel employed, how and where they are deployed, and the materials consumed. Records are facilitated by using standard worksheets (see Daily Worksheet attached) designed to suit the particular circumstances of the spill and the response organisation.

Major expenditures are often incurred for the use of aircraft, vessels, specialised equipment, heavy machines, truck and personnel. Some of these resources may be government owned and others may be the subject of contractual arrangements. Detailed records should be kept of actual time employed on clean-up and for what purpose. The appointment of a financial controller to the response team may be valuable, to ensure that adequate records are kept and that expenditure is controlled.

The speed with which claims are settled depends largely on how long it takes for claimants to provide the information required. It is in the interest of claimants, therefore, to follow this Manual as closely as possible.

3. WHAT PARTICULARS SHOULD A CLAIM CONTAIN?

3.1 GENERAL

Each claim should contain the following basic information:

- a) The name and address of the claimant or any representative;
- b) The identity of the ship involved in the incident;
- c) The date, place and specific details of the incident, the type of oil involved;
- d) The clean-up measures taken and/or the kind of pollution damage sustained, as well as the places affected, and
- e) The amount of the claim.

The following general criteria apply to claims:

- a) Any expense/loss must actually have been incurred;
- b) Any expense must relate to measures which are deemed reasonable and justifiable;
- c) A claimant's expense/loss or damage is admissible only if and to the extent that it can be considered as caused by contamination;

- d) There must be a link of causation between the expense/loss or damage covered by the claim and the contamination caused by the spill;
- e) A claimant is entitled to compensation only if he has suffered a quantifiable economic loss, and
- f) A claimant has to prove the amount of his loss or damage by producing appropriate documents or other evidence.

Pollution incidents may give rise to claims of different types. Examples of types of claims are given below, along with guidance on how each type may be broken down under various headings.

3.2 COSTS OF PREVENTIVE MEASURES AND CLEAN-UP OPERATIONS

- a) Delineation of the area affected describing the extent of pollution and identifying those areas which were most heavily contaminated. This should be presented in the form of a map or nautical chart, supported by photographs or video tapes.
- b) Analytical and/or other evidence linking the oil pollution with the tanker involved in the incident (e.g. chemical analysis of oil samples, relevant wind, tide and current data, observation and plotting of floating oil movements).
- c) Summary of events, including a description of the work carried out at sea, in coastal waters and on shore, together with an explanation of why the various working methods were selected.
- d) Dates on which work was carried out.
- e) Labour costs (number and categories of response personnel, regular or overtime rates of pay, hours or days worked, other costs).
- f) Travel, accommodation and living costs for response personnel.
- g) Equipment costs (types of equipment used, rate of hire or cost of purchase, quantity used, over what period).
- h) Consumable materials (description, quantity, unit cost and where used).
- i) In respect of purchased equipment and materials, any remaining value at the end of the operations.
- j) In respect of equipment not purchased for the incident in question, the age of the items.
- k) Transport costs (number and types of vehicles, vessels or aircraft used, number of hours or days operated, rate of hire or operating cost).
- l) Cost of temporary storage (if applicable) and of final disposal of recovered oil and oily material.

3.3 REPLACEMENT AND REPAIR COSTS

- a) Extent of pollution damage to property.
- b) Description of items destroyed, damaged or needing replacement, repair or cleaning (e.g. boats, fishing gear, roads, clothing), including their location.
- c) Cost of repair work, cleaning or replacement of items.
- d) Age of items to be replaced.
- e) Cost of restoration after clean-up, such as repair of roads, piers and embankments damaged by the clean-up operations.

3.4 ECONOMIC LOSS

- a) Nature of loss, including proof that the alleged loss resulted directly from the incident.
- b) Comparative figures for earnings in previous periods and during the period when economic loss was suffered.
- c) Comparison with similar areas outside the area affected by the oil spill.
- d) Method of assessment of loss.

Economic losses can include (but are not limited to): loss of income resulting from restriction of fishing activity or from closure of coastal industrial or processing installations, as well as loss of income by resort operators (hoteliers and restaurateurs). However, any saved overheads or other normal expenses not incurred as a result of the incident must be subtracted in the claims calculation.

If a claimant has received any extra income as a result of the incident, this should be indicated. For example, information should be given of any proceeds from the sale of recovered oil. Similarly, allowance should be made in the claims for income earned as a result of the incident, for instance, by fisherman through employment in the clean-up operations.

DAILY WORKSHEET (SAMPLE)

NAME OF INCIDENT

SHORELINE CLEAN-UP: DAILY WORKSHEET

DATE OF WORK:

ITEMS	EXECUTING BODY	REMARKS
Personnel	No.	
Project Manager	1	
Logistic Chief	1	
Administrator	-	
Foreman	2	
Team Leader	4	
50% Saturday overtime	-	
Worker (total 52)	45	
50% Saturday overtime	-	
In-water worker	1	
50% Saturday overtime	-	
Guard	1	
Driver	7	
50% Saturday overtime	-	
Mechanic	1	
Equipment		
High Pressure Washer	3	
Fresh Water Tank	3	
Generator 4	4	
Transfer Pump	7	
Motor pump	1	
Hoses	-	
Storage Tanks	15	
Transport		
Truck	3	
Bus	2	
Loader	1	
Excavator	-	
Pick up	4	
Van	1	
Automobile	2	
Other (Boat)	1	
Miscellaneous		
Sorbent Boom (m)	1143	Since beginning
Other		

Signed by Executing Body Date:





SPREP

Secretariat of the Pacific Regional
Environment Programme