

---

# PACPLAN

## PLAN RÉGIONAL OCÉANNIEN D'INTERVENTION EN CAS DE DÉVERSEMENTS EN MER 2019

---

*[Approuvé à la 29<sup>è</sup> réunion du PROE, septembre 2019]* [Les crochets seront retirés au moment de l'adoption]



---

Préparé par le Programme régional océanien de l'environnement sous les auspices de :

**PACPOL - Programme pour la prévention de la pollution marine dans le Pacifique**

PROE  
Vailima, Apia  
Samoa  
Tél. : + 685 21929  
Fax : +685 20231

Avec la participation financière de  
***l'Australie et de la Nouvelle-Zélande***

**Cette page est volontairement vierge**

PERSONNELLE

**Cette page est volontairement vierge**

## TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES .....	4
GLOSSAIRE DES TERMES .....	5
1. INTRODUCTION .....	7
1.1 Contexte .....	7
1.2 Mandat .....	8
1.3 Objet du PACPLAN .....	10
1.4 Portée technique et réponse étalonnée .....	10
1.5 Incident impliquant des substances dangereuses et nocives (HNS) .....	12
1.6 Portée géographique .....	12
1.7 Principes sous-jacents, buts et objectifs .....	14
1.8 Résumé des risques de déversements d'hydrocarbures .....	15
2. RÔLES & RESPONSABILITÉS .....	17
2.1 Gouvernements des Membres insulaires du PROE .....	17
2.2 Gouvernements des Membres métropolitains du PROE .....	17
2.3 Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement .....	18
2.4 Industrie .....	19
3. PLAN D'URGENCE RÉGIONAL DES ÉTATS-UNIS POUR L'OCÉANIE (ORCP) .....	20
4. SIGNALER LA POLLUTION .....	21
4.1 Système régional de signalement des déversements en mer dans le Pacifique .....	21
4.2 Rapports initiaux sur la pollution (POLREP) .....	21
4.3 Rapports de situation (SITREP) .....	21
4.4 Rapports post-incidents (POSTREP) .....	22
5. ADMINISTRATION ET FINANCE .....	23
5.1 Demande d'aide .....	23
5.2 Douanes, immigration & quarantaine .....	27
5.3 Financement des réponses aux déversements .....	27
5.4 Tenue à jour du PACPLAN .....	29
6. ADOPTION, CONTRÔLE & RÉVISION DU PLAN .....	30
6.1 Adoption du plan .....	30
6.2 Contrôle du plan .....	30
6.3 Révision du plan .....	30

## Tableaux et figures

Tableau 1 : Conventions régionales

Tableau 2 : Conventions internationales

Tableau 3 : États et territoires membres du PROE

Tableau 4 : Sources primaires et secondaires d'aide

Figure 1 : Cartes de la région des États et territoires du Pacifique insulaire

Figure 2 : Demande d'aide

## GLOSSAIRE DES TERMES

AIP	Institut australien du pétrole
AMSA	Autorité de sécurité maritime Australienne
AMOSC	Centre australien des déversements d'hydrocarbures en mer
OSRL Oil Spill Response Limited	
Convention FUND	Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution causée par les hydrocarbures (1992)
HNS	Substances nocives et dangereuses
OMI	Organisation maritime internationale
INTERVENTION	Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (1969)
ITOPF	Fédération internationale des armateurs pétroliers contre la pollution
Organisme responsable	Entité ayant la responsabilité opérationnelle de gérer la réponse à un déversement marin particulier. L'organisme responsable peut varier selon la taille et le lieu du déversement.
LOS	Droit (international) de la mer
Déversement en mer	Le PACPLAN aborde tous les types de déversements y compris le pétrole et les HNS
CP	Conseiller Pollution
POLFUND	Fonds national pour la pollution marine
NATPLAN	Plan d'urgence national pour le déversement en mer
Convention de Nouméa	Convention sur la protection des ressources naturelles et de l'environnement dans la région du Pacifique Sud et protocoles associés
Protocole de Nouméa sur le déversement	Protocole pour la prévention de la pollution par déversement dans la région du Pacifique Sud
Protocole de Nouméa pour les urgences en matière de pollution	Protocole relatif à la coopération dans la lutte contre les urgences en cas de pollution dans la région du Pacifique Sud
OPRC	Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (1990)
OPRC-HNS	Protocole sur la préparation, la lutte et la coordination en matière de pollution par des substances nocives et dangereuses (2000)
ORCP	Plan d'urgence régional pour l'Océanie
ORRT	Équipe régionale océanienne d'intervention
PACPLAN	Plan régional océanien d'intervention en cas de déversements en mer
PACPOL	Programme pour la prévention de la pollution marine dans le Pacifique
POLREP	Rapport sur la pollution
Autorité responsable	Département ou autorité gouvernemental ayant la responsabilité de l'administration et de l'application des législations nationales sur la pollution marine et de la gestion globale du NATPLAN
SITREP	Rapport sur la situation
CPS	Communauté de Pacifique
PROE	Programme régional océanien de l'environnement
Territoires et îles du Pacifique membres du PROE	Les 14 îles indépendantes et semi-indépendantes et les sept territoires (Territoires insulaires du Pacifiques)
Membres métropolitains du PROE	Les Membres du PROE ne faisant pas partie du Pacifique insulaire - Australie, France, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni et États-Unis d'Amérique
Déversement de niveau 1	Déversements pour lesquels la capacité d'intervention et de ressources d'un port ou terminal pétrolier est suffisante.
Déversement de niveau 2	Déversements pour lesquels la capacité nationale d'intervention et de ressources d'un pays membre du PROE est suffisante, et dont l'impact ou l'impact potentiel est limité aux eaux appartenant à la juridiction de ce Membre.
Déversement de niveau 3	Déversements d'une ampleur et/ou d'une sévérité dépassant la capacité d'intervention et de ressources du pays membre du PROE où ils ont eu lieu et/ou déversements qui ont un impact ou constituent une menace pour les eaux de la juridiction de deux Membres du PROE ou plus. <b>Le PACPLAN traite exclusivement les déversements de niveau 3</b>
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
É-U	États-Unis (d'Amérique)
GCEU	Garde côtière des États-Unis

**Cette page est volontairement vierge.**

PERSONNELLE

# 1. INTRODUCTION

---

## 1.1 Contexte

La pollution marine est largement reconnue comme étant l'une des quatre principales menaces pesant sur les océans du globe, les autres étant le changement climatique, la destruction de l'habitat et la surexploitation de la faune marine. Les déversements de carburants et d'autres produits chimiques dans l'environnement marin, qu'ils proviennent de navires ou de sources terrestres, sont une importante source de pollution.

Dans une région parfois appelée « Océanie », la santé de l'océan est essentielle à la pérennité des différents aspects de la vie insulaire dans le Pacifique. L'importance des environnements côtiers et marins pour chacun des aspects de la vie des habitants du Pacifique insulaire ne sera jamais assez répétée, et les conséquences des déversements en milieu marin constituent une préoccupation majeure des communautés des îles du Pacifique. Le manque de barrières terrestres dans le Pacifique combiné à des courants transocéaniques complexes font de l'océan Pacifique probablement l'océan le plus connecté et continue de la planète, en termes de mouvement des eaux. Cela renforce la gravité de la pollution marine pour la région. Les événements survenant dans une région peuvent avoir des conséquences dans d'autres endroits, puisque les polluants et les contaminants sont transportés depuis leur lieu d'origine par les mouvements océaniques.

La région n'est pas à l'abri des défis posés par le développement durable et est confrontée aux pressions liées au développement économique. Des activités liées à l'exploration gazière et pétrolière sont menées dans toute la région, et des raffineries se trouvent le long des littoraux ou sont alimentées par des navires pétroliers de haute mer.

Les îles du Pacifique doivent donc travailler de concert, par le biais d'accords régionaux, afin d'éliminer la pollution marine. Aucun pays de la région ne peut régler le problème seul. Il existe une série d'accords, de conventions, d'instruments, de politiques et d'autres initiatives qui obligent les pays à collaborer en vue d'éliminer la pollution marine et de protéger l'environnement marin. Au niveau international figurent notamment : la *Convention internationale sur le droit de la mer* (UNCLOS), la *Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990* (OPRC) et le *Protocole OPRC-HNS*. Au niveau régional ; la *Convention pour la protection des ressources naturelles et de l'environnement dans la région du Pacifique Sud* (convention de Nouméa de 1986) et les protocoles y associés.

Le *Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement* (PROE), pour répondre à son rôle de soutien à ses Membres insulaires pour régler les problèmes environnementaux et conformément au plan stratégique du PROE, a développé un programme complet pour éliminer la pollution marine. Ceci est réalisé par le biais du *Programme océanien de prévention de la pollution des océans* (version actuelle du PACPOL).

L'un des mécanismes principaux pour l'apport d'aide dans le cadre du PACPOL est le *Plan d'urgence régional des îles du Pacifique en cas de déversement marin* (PACPLAN) qui a été approuvé pour la première fois en 2000. Le PACPLAN fournit un cadre pour apporter une réponse régionale coopérative aux grands déversements en mer dans la région des îles du Pacifique, et donne des conseils sur les rôles et responsabilités des organisations concernées, les liens régionaux et les mécanismes permettant d'accéder à une aide régionale et internationale en cas d'incident de pollution.

## 1.2 Mandat

Le mandat principal du PACPLAN découle des conventions régionales et internationales détaillées ci-après.

Aucun élément contenu dans ce PACPLAN n'a pour vocation de donner lieu à des droits ou à des obligations en vertu du droit international.

### 1.2.1 *Protocole de Nouméa sur la pollution*

**Tableau 1 : Conventions régionales**

Conventions régionales	Application pour le PACPLAN
<i>Convention sur la protection des ressources naturelles et de l'environnement dans la région du Pacifique Sud</i> (Convention de Nouméa, 1986). <i>Protocole relatif à la coopération dans la lutte contre les urgences en cas de pollution dans la région du Pacifique Sud</i>	Donne un cadre pour : <ul style="list-style-type: none"><li>• prendre des mesures initiales au niveau national pour répondre aux incidents de pollution (déversement en mer) ;</li><li>• coopérer avec d'autres Parties dans la réaction aux incidents de pollution ;</li><li>• établir et maintenir, en fonction des capacités respectives des Parties, les moyens permettant de prévenir et de répondre aux incidents de pollution, notamment ;<ul style="list-style-type: none"><li>• promulguer les lois pertinentes ;</li><li>• élaborer et tenir à jour des plans d'urgence ; et</li><li>• désigner une autorité responsable.</li></ul></li><li>• échanger des informations et signaler tous les incidents de pollution aux autorités concernées et aux Parties dont les intérêts sont susceptibles d'être affectés ;</li><li>• fournir une aide, dans la mesure de leurs capacités, aux autres Parties qui font appel à cette aide, sur la base d'un accord conclu avec la Partie ou les Parties demandant l'aide et en tenant compte des moyens technologiques disponibles ;</li><li>• faciliter le mouvement du personnel et des matériaux nécessaires pour répondre à ce type d'incidents ; et</li><li>• élaborer et tenir à jour, le cas échéant, des modalités sous-régionales et bilatérales pour prévenir et répondre aux incidents de pollution.</li></ul>

### 1.2.2 *Conventions maritimes internationales*

Il existe plusieurs conventions internationales sur la responsabilité maritime qui permettraient aux États et territoires du Pacifique insulaire de tirer parti des fonds de responsabilité prévus pour les incidents de pollution marine. Elles sont reprises dans la liste ci-dessous :



**Tableau 2 : Conventions internationales**

Conventions internationales	Application pour le PACPLAN
<p><i>Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (1990)</i></p> <p><i>Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par des substances dangereuses et nocives, 2000 (Protocole OPRC-HNS)</i></p>	<p>Donne un cadre pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>développer un système national pour la lutte contre la pollution</li> <li>maintenir les capacités et ressources adéquates pour lutter contre les incidents impliquant du pétrole ou des substances dangereuses et nocives (HNS)</li> <li>faciliter la coopération internationale et l'assistance mutuelle lors de la préparation pour et la lutte contre les incidents liés au pétrole et aux HNS, et</li> <li>signaler sans délai aux États et territoires voisins dont les intérêts peuvent être affectés ou sont susceptibles d'être affectés par un incident de pollution par le pétrole ou les HNS.</li> </ul>
<p><i>Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL).</i></p>	<p>Contient des obligations relatives à la conception et à l'exploitation des navires afin de prévenir la pollution provenant des navires. Oblige les navires de plus de 400 tonnes brutes au moins de disposer de plans d'urgence en cas de pollution.</p> <p>Prévoit des exemptions aux restrictions de rejet (et aux poursuites) dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>un rejet est nécessaire pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver une vie en mer, ou pour prévenir d'un déversement plus vaste ou</li> <li>il est nécessaire, au cours d'une réponse à un déversement, de rejeter le pétrole ou les HNS ou d'utiliser des dispersants afin de minimiser les dommages généraux découlant de la pollution et est approuvé par le gouvernement concerné.</li> </ul>
<p><i>Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982)</i></p>	<p>L'article 221 habilite généralement les Parties à prendre et à faire appliquer des mesures au-delà de la mer territoriale afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables.</p> <p>L'article 198 stipule que « Tout État [État voisin] qui a connaissance de cas où le milieu marin est en danger imminent de subir des dommages ... du fait de la pollution, en informe immédiatement les autres États qu'il juge exposés à ces dommages ».</p>
<p><i>Convention internationale relative à l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que des hydrocarbures (1969)</i></p> <p><i>Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que des hydrocarbures (1973)</i></p>	<p>Habilite de manière générale les Parties à prendre des mesures en haute mer qui peuvent se révéler nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents posés à leur littoral ou aux intérêts connexes en cas de pollution par du pétrole ou des substances dangereuses et nocives résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables.</p>

<i>Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute</i>	Dispose du recouvrement des frais occasionnés par la pollution et du paiement de l'indemnisation par les propriétaires/exploitants des pétroliers.
<i>Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution causée par les hydrocarbures (1992)</i>  <i>Protocole de 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution causée par les hydrocarbures</i>	Dispose des indemnisations supplémentaires et des frais lorsque les limites de responsabilité des propriétaires/exploitants du pétrolier sont excédées, en utilisant des fonds issus de l'industrie pétrolière.
<i>Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute</i>	Dispose du recouvrement des frais occasionnés par la pollution et du paiement des indemnités par les propriétaires/exploitants de tous navires utilisant le pétrole comme carburant de soute et fait état des modalités en termes de responsabilités reprises dans la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité pour les sinistres maritimes (LLMC) et son Protocole de 1996.

### 1.3 Objet du PACPLAN

L'objet du PACPLAN est le suivant :

Prévenir/minimiser les dommages occasionnés aux environnements marins et côtiers, et aux ressources qu'ils abritent, à la suite d'un déversement marin, et proposer des systèmes, des cadres et des lignes directrices contribuant à la lutte et à la récupération de l'environnement et des ressources touchées par les déversements en milieu marin dans la région des îles du Pacifique.

Le PACPLAN vise à :

1. promouvoir et mettre en œuvre une coopération régionale en matière de planification et de formation pour la lutte contre les conséquences d'un déversement en milieu marin ainsi qu'en matière de prévention réelle de, et de réponse aux déversements en milieu marin ;
2. faciliter des actions et une coopération en ligne avec les conventions internationales au niveau opérationnel (notamment la législation nationale) par l'ensemble des Membres du PROE, y compris ceux qui n'y sont pas parties ; et
3. détailler les modalités pour la tenue à jour du PACPLAN et des systèmes associés par le PROE.

### 1.4 Portée technique et réponse étalonnée

Traditionnellement, les plans de réponse aux déversements s'axent exclusivement sur les déversements d'hydrocarbures. À l'échelle internationale, il est de plus en plus reconnu qu'il est plus efficace et efficient d'intégrer les modalités de la lutte contre les conséquences des déversements d'hydrocarbures avec celles établies pour l'ensemble des polluants, en ce compris les substances dangereuses et nocives (HNS) telles que définies dans le Protocole OPRC-HNS.

Le PACPLAN couvre donc la réponse aux déversements de tous les types de polluants dans l'environnement marin provenant d'un navire ou d'une installation portuaire.

En tant que plan régional, le PACPLAN s'applique uniquement aux déversements dans les cas où une coopération régionale et/ou suprarégionale se révèle nécessaire. Dans le cadre du PACPLAN, ces déversements sont classés dans les réponses de niveau 3. Le PACPLAN ne couvre pas les réponses de niveaux 1 et 2.

Dans le PACPLAN, les déversements de niveau 1, 2 et 3 sont définis comme suit :

#### Réponse de niveau 1

- Une réponse à un incident de déversement pour lequel les capacités et les ressources de réponse de l'industrie (comme le pollueur) sont suffisantes.

Les déversements de niveau 1 doivent être couverts par des sociétés individuelles, les administrateurs des ports et les exploitants de navires qui doivent développer, mettre en œuvre et tenir à jour des plans d'urgence.

#### Réponse de niveau 2

- Une réponse à un incident de déversement excédant les capacités de l'opérateur de l'industrie agissant seul. La réponse est exécutée par l'autorité responsable, telle que définis dans les Plans nationaux (NATPLAN), et nécessite les capacités et les ressources de réponse d'un gouvernement du pays insulaire membre du PROE dans lequel le déversement a eu lieu.

Les déversements de niveau 2 doivent être gérés via les NATPLAN. Chaque gouvernement du Membre insulaire du PROE doit développer, mettre en œuvre et tenir à jour un NATPLAN, au travers d'un Comité national en charge de la pollution marine ou d'un Comité de réponse aux catastrophes. Ce comité doit se composer, au minimum, des administrations nationales chargées du transport maritime, de l'environnement, de la pêche ou des ressources marines et de la gestion des catastrophes et de l'industrie pétrolière.

#### Réponse de niveau 3

- Une réponse à un incident de déversement plus complexe, d'un impact plus important et d'une durée plus longue, pour lequel les capacités et ressources nationales du gouvernement du Membre insulaire individuel du PROE où survient le déversement ne sont pas suffisantes ; et/ou
- Une réponse à un incident de déversement qui affecte ou menace d'affecter au moins deux juridictions insulaires du PROE.

Les déversements de niveau 3 doivent initialement être gérés comme stipulé dans le NATPLAN d'application, puis recevoir l'appui du PACPLAN. Le processus de remontée de l'information pour la réponse doit être détaillé dans les NATPLAN des gouvernements des Membres insulaires individuels du PROE.

Les définitions des différents niveaux ne comprennent pas, à dessein, de quantités et tailles fixées pour les déversements. Dans certains cas, un déversement relativement faible peut correspondre aux catégories de niveau 2, voire 3. La classification dépend de la composition et de la source du déversement, de l'endroit où il se produit et des capacités et ressources de lutte du Membre insulaire du PROE où survient le déversement, les conditions au moment du déversement, et les types d'environnement touchés ou menacés.

Il est important que les NATPLAN permettent d'identifier les questions prioritaires et les domaines tels que ceux touchant à la vie, à la santé et à la sécurité humaines (hautement prioritaires) et les domaines sensibles (environnemental, culturel et économique). Des conseils sur la manière de réaliser la classification sont fournis dans la publication IPIECA/OMI intitulée *Sensitivity Mapping for Oil Spill Response 2011* [Cartographie de la sensibilité pour la réponse aux déversements d'hydrocarbures 2011].

Définir un niveau particulier ne peut se faire qu'au moment du déversement, à la suite d'une évaluation réalisée par l'autorité responsable du Membre insulaire du PROE où survient le déversement.

En réalité, les déversements ne répondent pas à des catégories évidentes, et les limites entre les différents niveaux ne seront pas toujours claires. Les autorités responsables, en consultation avec l'agence principale, doivent toujours être prêtes à faire appel au niveau 3 dès le début. Il est en effet plus aisé de redescendre le niveau d'alerte que de renforcer la réponse en faisant appel au niveau d'aide supérieur.

### **1.5 Incident impliquant des substances dangereuses et nocives (HNS)**

Le PACPLAN est conçu de manière à englober la réponse aux déversements dans l'environnement marin de tous les types de polluants, notamment des substances dangereuses et nocives (HNS).

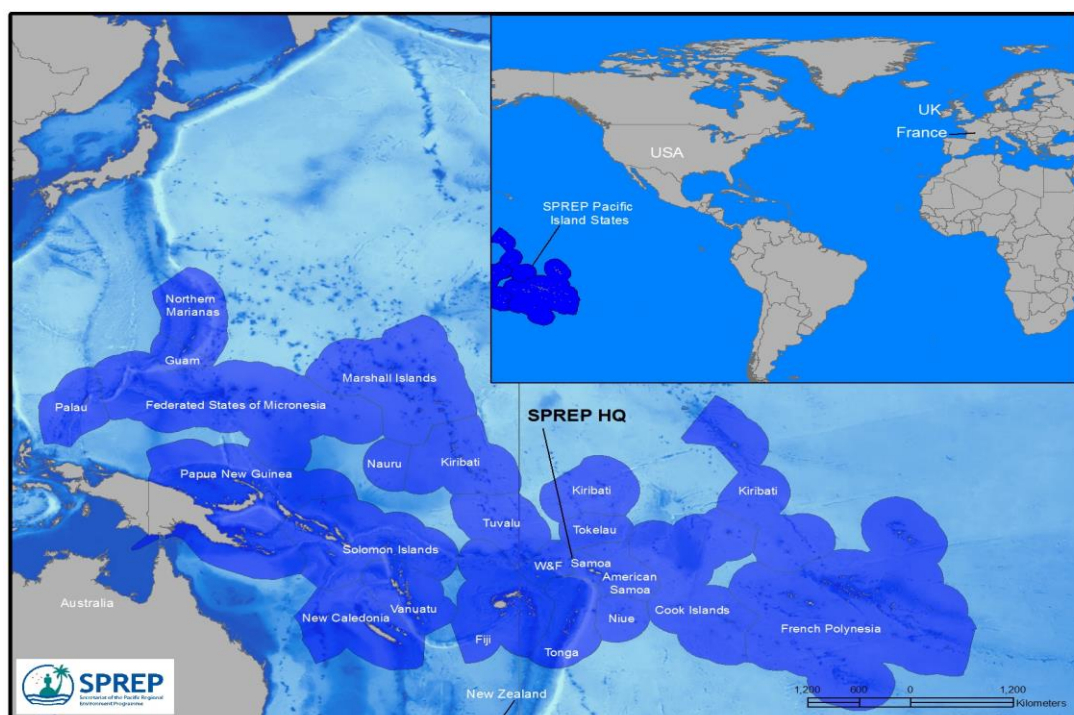
En cas de déversement de HNS dans la zone du PACPLAN, les procédures générales et les modalités du PACPLAN doivent être suivies. En outre, le NATPLAN de chaque Membre insulaire du PROE doit couvrir la lutte contre les déversements de HNS. Les NATPLAN ou les documents qui s'y rapportent doivent dès lors décrire les techniques et les équipements disponibles pour la réponse aux déversements de HNS dans chaque État/territoire.

Si un Membre insulaire du PROE a besoin d'un conseil ou d'une aide technique par rapport à la réponse, cela peut être demandé conformément au PACPLAN.

### **1.6 Portée géographique**

La zone du PACPLAN est la région du Pacifique insulaire, telle que définie par les lignes côtières et toutes les eaux marines comprises au sein des ZEE des 21 États et territoires des îles du Pacifique qui sont membres du PROE (voir la Figure 1, ci-dessous).

**Figure 1 : Région des États et territoires du Pacifique insulaire**



Les Membres insulaires du PROE sont regroupés en deux catégories, les 14 pays indépendants et semi-indépendants (États insulaires océaniques) et les sept territoires (territoires insulaires océaniques - Tableau 3).

En plus des 21 Membres insulaires du PROE, cinq pays métropolitains sont également Membres du PROE (Tableau 3). Ils ne font pas partie de la zone du PACPLAN pour les opérations de lutte contre les déversements, mais ils jouent un rôle essentiel dans la mise en œuvre du PACPLAN et de l'aide qui peut être apportée dans ce cadre.

**Tableau 3 : États et territoires membres du PROE**

Membres insulaires du PROE		Membres métropolitains du PROE
Pays du Pacifique insulaire	Territoires du Pacifique insulaire	
Îles Cook	Samoa américaines	Australie
Îles Fidji	Îles Mariannes du Nord (É.-U.)	France
Kiribati	Polynésie française (France)	Nouvelle-Zélande
Îles Marshall	Guam (É.-U.)	États-Unis d'Amérique
États fédérés de Micronésie	Nouvelle-Calédonie (France)	Royaume-Uni
Nauru	Tokélaou (Nouvelle-Zélande)	
Nioué	Wallis-et-Futuna (France)	
Palaos		
Papouasie-Nouvelle-Guinée		
Samoa		
Îles Salomon		
Tonga		
Tuvalu		
Vanuatu		

## **1.7 Principes sous-jacents, buts et objectifs**

Tous les efforts doivent être déployés par l'industrie et le gouvernement pour *éviter* que les déversements d'hydrocarbures et d'autres substances ne se produisent, et ce de manière prioritaire.

Malgré les mesures de prévention, des déversements surviendront, c'est pourquoi il convient de disposer de *plans* d'urgence nationaux (NATPLAN) en place pour gérer efficacement ces déversements, à l'échelle locale, nationale et régionale/internationale.

### **1.7.1 Principes**

Le PACPLAN est conçu pour gérer les déversements de niveau 3 au niveau régional et international de la manière la plus rentable, efficace et pratique possible. Le PACPLAN doit être mis en place via le NATPLAN d'un pays insulaire membre du PROE, une fois qu'une aide externe a été jugée nécessaire.

Les principes qui sous-tendent le PACPLAN sont les suivants :

- il s'agit d'un document habilitant qui décrit les modalités de coopération en place pour les réponses aux déversements de niveau 3 dans le Pacifique, c'est-à-dire que le PACPLAN n'est pas un « plan de réponse » ;
- il adopte une approche nationale, régionale et internationale, coopérative et commune, pour les activités de préparation et d'intervention en cas de déversement ; et
- la lutte contre les conséquences du déversement doit, dans la mesure du possible, être intégrée dans un cadre de gestion des réponses aux catastrophes régional et national ; et
- toute réponse à un déversement dans le milieu marin correspondra aux options les plus rentables, efficaces et pratiques disponibles.

### **1.7.2 Buts**

Le PACPLAN a trois buts principaux :

But 1 : Les Membres insulaires du PROE disposent de capacités de niveau 2 en termes de préparation et de réponse, qui correspondent au niveau de leur responsabilité et de risque.

But 2 : Les Membres insulaires du PROE (avec un appui) sont capables d'initier une réponse efficace de niveau 3 en cas d'incident majeur de déversement dans le milieu marin.

But 3 : Le PROE permet aux Membres insulaires du PROE de réaliser concrètement les objectifs des buts 1 et 2.

### **1.7.3 Objectifs**

Objectifs du but 1 :

1. Chaque Membre insulaire du PROE dispose d'un cadre de réponse aux déversements en milieu marin, notamment d'un comité national chargé de la pollution marine ou d'un comité de réponse aux catastrophes qui permet de disposer de capacités de réponse autonome pour les déversements de niveau 1 et 2.

2. Les Membres insulaires du PROE entreprennent des activités de préparation afin de maintenir et améliorer leurs capacités de réponse au niveau 2.
3. Les Membres insulaires du PROE ratifient les conventions maritimes internationales pertinentes afin de garantir qu'ils ont accès au fonds d'indemnisation international au-delà des limitations du pollueur.
4. Les Membres insulaires du PROE disposent des lois nationales qui permettent de poursuivre en justice les pollueurs et donnent accès au fonds international de responsabilité.

Objectifs du but 2 :

1. Le Comité national chargé de la pollution marine ou le comité de la réponse aux catastrophes est capable d'identifier et de gérer une demande d'aide pour un déversement de niveau 3.
2. Les Membres insulaires du PROE entreprennent des activités de préparation afin de maintenir et améliorer leurs capacités de réponse au niveau 3.
3. Les Membres insulaires du PROE disposent d'un cadre législatif favorable qui permet à un pays métropolitain de prêter son assistance rapidement, notamment grâce à un accès rapide à la zone du déversement.
4. Sur demande, les pays métropolitains apporteront une aide adéquate afin de gérer un déversement de niveau 3.
5. Les pays métropolitains développeront et tiendront à jour des plans et des procédures afin de prêter assistance dans le cadre de leur responsabilité de soutien primaire aux Membres insulaires du PROE.
6. Sur demande, les Membres insulaires du PROE voisins peuvent fournir de l'aide en cas de déversement de niveau 3.
7. Le PROE apportera son aide aux Membres insulaires du PROE et aux pays métropolitains pour gérer efficacement l'assistance au cours d'un incident de déversement en milieu marin de niveau 3.

Objectifs du but 3 :

1. Le PROE, avec l'aide des pays métropolitains, réalisera des activités PACPOL pour permettre aux Membres insulaires du PROE de développer leurs capacités de réponse et un cadre juridique.
2. Le PROE établira et mettra en œuvre un système efficace de veille et de communication d'informations pour déterminer la préparation des Membres insulaires du PROE en cas de déversement en milieu marin.

### **1.8 Résumé des risques de déversements d'hydrocarbures**

La zone du PACPLAN abrite plusieurs catégories de navigation en mer ; transit, internationale, nationale régionale, pêche étrangère et nationale et autres (marine, recherche, navires privés, etc.). L'échouement des navires est le type d'accident le plus courant, qui entraîne la perte des soutes contenant du fioul lourd, et est considéré comme la plus grande menace de déversement d'hydrocarbures pour la région.

Les incidents récents comprennent le *Solomon Trader*, îles Salomon (2019), le *MV Southern Phoenix*, Fidji (2017), le *Kea Trader*, Nouvelle-Calédonie (2017), le *M/V Rena*, Nouvelle-Zélande (2011), le *M/V Forum Samoa II*, Samoa (2009) et le *M/V Pacific Adventurer*, Australie (2009).

Le risque de pollution aux hydrocarbures de plus de 800 épaves de la Seconde Guerre mondiale est l'une des principales préoccupations pour nombre de pays des îles du Pacifique. La plupart des épaves de la Seconde Guerre mondiale se trouvent en Papouasie–Nouvelle-Guinée, aux îles Salomon, dans les États fédérés de Micronésie et aux Palaos. La réponse à un incident de pollution provenant d'une épave de la Seconde Guerre mondiale implique des problèmes particuliers, en raison du risque lié à des engins non explosés ; de la sensibilité puisque la plupart des navires sont des tombes de guerre, et de l'immunité souveraine. Cela nécessite une coordination entre les États intéressés (par exemple, l'État de pavillon et l'État côtier). Le PROE peut fournir une assistance technique sur demande pour les incidents de cette nature. La réponse à l'*USS Mississinewa* à l'atoll Ulithi en 2002 constitue une étude de cas des questions impliquées dans ces circonstances.

PERSON PRELIMINARY



## 2. RÔLES & RESPONSABILITÉS

---

### 2.1 Gouvernements des Membres insulaires du PROE

Chaque gouvernement insulaire membre du PROE endosse les rôles et responsabilités suivants dans le cadre du PACPLAN, en fonction de ses capacités nationales :

- adopter les conventions internationales et régionales pertinentes qui renforceront leurs capacités à appliquer et à demander réparation auprès des pollueurs pour les incidents de pollution marine ;
- promulguer les lois nationales pertinentes afin de renforcer les pouvoirs et les droits octroyés aux pays en vertu des conventions internationales et régionales, notamment l'établissement de POLFUND, et de garantir que l'industrie satisfait aux exigences environnementales nationales ;
- développer et maintenir un Comité national chargé de la pollution marine ou un Comité de réponse aux catastrophes dont les tâches incluront d'élaborer et de tenir à jour un NATPLAN, et les sous-plans nécessaires pour les zones locales comme les ports individuels, désignant une autorité responsable et une agence principale pour coordonner une réponse à un incident de déversement marin ;
- en cas d'incident de déversement en milieu marin ;
  - prendre des mesures efficaces pour répondre aux déversements en milieu marin qui surviennent au sein de sa juridiction ;
  - coopérer avec et aider les États et territoires voisins en réponse aux déversements marins ;
  - faciliter l'apport et la réception d'une aide externe qui peut être demandée ou fournie par les États régionaux ou métropolitains
- identifier, participer à et tenir à jour la formation et les capacités (notamment l'entretien de l'équipement) pour gérer un incident de déversement marin ;
- signaler tous les déversements en milieu marin au PROE (les déversements allant du niveau 1 au niveau 3) ;
- rendre compte des indicateurs relatifs à la préparation aux déversements d'hydrocarbures tels que déterminés par le PROE ;
- signaler au PROE tout changement de circonstances, notamment le niveau de risque des déversements en milieu marin, les capacités à gérer un déversement en milieu marin, les modalités administratives internes et les coordonnées ; et
- participer aux activités PACPOL, y compris les révisions et les exercices.

### 2.2 Gouvernements des Membres métropolitains du PROE

En fonction de leurs capacités et de la disponibilité des ressources concernées, chaque gouvernement Membre métropolitain du PROE (Australie, France, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni et États-Unis) assume les rôles et responsabilités suivants dans le cadre du PACPLAN :

- assister les Membres insulaires du PROE dans la prévention des déversements en milieu marin et la planification et la préparation pour la réponse aux déversements en milieu marin ; y compris ;
  - adopter les conventions internationales et régionales pertinentes qui renforceront leurs capacités à répondre aux incidents de déversements marins, garantir l'accès aux assurances et aux fonds d'indemnisation et à appliquer et à demander réparation auprès des pollueurs pour les incidents de pollution marine ;
  - adopter et mettre en œuvre les législations nationales relatives et développer des NATPLAN ~~en fournissant un modèle de législation et des conseils en matière de procédure~~ ; et
  - renforcer les capacités pour la gestion d'une réponse à un déversement.
- lorsqu'une demande d'aide est reçue, aider les Membres insulaires du PROE avec une réponse à un incident marin de niveau 3. Cette réponse peut comprendre l'apport d'un conseil technique expert, d'une aide au niveau de la coordination, du personnel formé et de l'équipement ;
- avoir des dispositions en place pour demander l'aide et le soutien d'autres Membres métropolitains lorsqu'il n'est pas en mesure de fournir une aide directe à un pays principalement bénéficiaire ; et
- participer aux activités du PACPOL.

### **2.3 Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement**

Dans le cadre du PACPLAN, le PROE a le rôle et les responsabilités listées ci-dessous. Bien qu'il ne soit pas un organisme d'intervention d'urgence, le SPREP soutient ses Membres insulaires dans leurs préparations globales aux incidents de déversements marins et peut fournir conseils et assistance dans la mise en place du PACPLAN. Le PROE devrait être contacté rapidement quand un déversement de niveau 3 a été identifié.

Le PROE remplit les rôles et fonctions suivants dans le cadre du PACPLAN :

- organiser et réaliser les activités du PACPOL et les obligations du PACPLAN qui facilitent et contribuent aux buts et intentions du PACPLAN, notamment l'aide dans l'élaboration des NATPLAN, l'équipement pour répondre aux déversements d'hydrocarbures, l'élaboration et la diffusion d'une législation type, et le renforcement des capacités ;
- aider les Membres insulaires du PROE ayant des demandes d'assistance externe en cas d'activation du PACPLAN et aider, le cas échéant, en prodiguant ou en coordonnant des conseils aux gouvernements membres si un déversement survient ;
- conserver et actualiser ;
  - les lignes directrices et les modèles du PROE ; et
  - un inventaire des autorités responsables pour chaque Membre insulaire du PROE.
- recevoir, coordonner et diffuser les rapports aux parties affectées et communiquer les statistiques annuelles relatives aux déversements ;
- fournir une plateforme pour l'échange d'informations et identifier et distribuer les informations pertinentes sur les déversements d'hydrocarbures, y compris les leçons tirées, les tendances et les risques ;
- donner des conseils de manière générale aux Membres insulaires du PROE dans la prévention, la planification et la réponse aux déversements en milieu marin ;

- établir des indicateurs et faire des rapports sur la préparation pour les Membres insulaires du PROE ;
- conserver et actualiser le PACPLAN, notamment ;
  - rester au fait des évolutions et des changements qui affectent le contenu du plan et notifier les pays membres avant d'amender le plan ;
  - gérer la diffusion du plan ;
  - s'assurer que tous les participants du PACPLAN reçoivent des actualisations du plan au moment où elles sont faites, et
- le PROE développera et entretiendra les ressources nécessaires en personnel et supports pour lui permettre d'assumer ses responsabilités, dans les limites des ressources mises à disposition dans le programme général du PACPOL.

## **2.4 Industrie**

Les installations industrielles comme les terminaux et les ports pétroliers, les sociétés de transport maritime et de pêche qui opèrent dans la région sont tenues d'avoir mis en place les arrangements adéquats pour prévenir, gérer et répondre à un incident de déversement en milieu marin. L'industrie est censée disposer des capacités nécessaires pour répondre de manière indépendante à un incident de déversement de niveau 1 et être un participant actif et responsable pour les réponses du niveau 2 et 3 dont elle est responsable.

L'industrie devrait également apporter son aide au gouvernement local (et plus largement, à la région) lors des déversements non industriels selon le principe du recouvrement des coûts, les coûts étant remboursés par le pollueur.

### 3. PLAN D'URGENCE RÉGIONAL DES ÉTATS-UNIS POUR L'OCÉANIE (ORCP)

---

Conformément à la loi américaine sur la pollution aux hydrocarbures de 1990 (Oil Pollution Act - OPA 90), les équipes de réponse régionales (RRT) sont mises sur pied pour plusieurs régions de la juridiction des États-Unis, qui comprennent une équipe de réponse régionale pour l'Océanie (Oceania Regional Response Team - ORRT) pour les territoires insulaires océaniques des États-Unis. Ceux-ci incluent le territoire des Samoa américaines, le territoire de Guam, l'État d'Hawaï et le Commonwealth des îles Mariannes du Nord.

L'ORRT est une équipe interagences composée d'agences gouvernementales fédérales, étatiques et locales américaines présidée conjointement par le District 14 des garde-côtes américains (USCG) à Hawaï et la région 9 de l'agence de protection environnementale des États-Unis (USEPA) à San Francisco. L'ORRT dispense des conseils en matière de planification et de réponses concrètes aux déversements en milieu marin dans les territoires insulaires océaniques des États-Unis.

L'ORRT a élaboré un plan d'urgence régional pour l'Océanie (ORCP), et les comités de zone locaux ont développé des plans d'urgence par zone pour Hawaï, les Samoa américaines, et les îles Mariannes (Guam et Commonwealth des îles Mariannes du Nord). Les réponses aux déversements en milieu marin dans les territoires insulaires océaniques des États-Unis sont menées en vertu de ces plans, conformément au plan d'urgence national fédéral, et non au PACPLAN.

Les territoires insulaires océaniques des États-Unis (à l'exclusion d'Hawaï) peuvent toutefois demander une aide extérieure à des participants non américains en vertu du PACPLAN, conformément à la [section 5](#). De même, les participants non américains peuvent demander de l'aide aux États-Unis et/ou aux territoires insulaires océaniques des États-Unis en vertu du PACPLAN, conformément à la [section 5](#).

## 4. SIGNALER LA POLLUTION

---

### 4.1 Système régional de signalement des déversements en mer dans le Pacifique

Conformément au PACPLAN, le PROE entretient un système de signalement des déversements en mer grâce à son bureau d'Apia, aux Samoa.

Tous les signalements doivent être transmis via l'adresse électronique du PROE, qui constitue un point de contact pour la réception et le relais d'informations relatives aux incidents de pollution marine dans la région. Cette information permettra ensuite de :

- signaler, par le biais des rapports sur la pollution (POLREP), tous les déversements en mer dans la région ;
- alerter d'autres entités potentiellement affectées par un déversement ; et
- suivre la progression d'un déversement grâce aux rapports de situation (SITREPS), qui permet d'informer les parties touchées des dernières évolutions.

Le PROE n'est PAS une instance de réponse d'urgence, et il n'est actif que dans les heures de bureau normales. Les signalements faits au PROE servent principalement à collecter, analyser et diffuser toutes les données sur les déversements. Les autorités responsables de chaque pays/territoire doivent s'assurer que les systèmes nationaux de signalement et d'alerte d'une urgence en cas de déversement en mer sont établis et entretenus de manière indépendante.

Tous les formulaires sont disponibles sur le site [www.sprep.org](http://www.sprep.org)

### 4.2 Rapports initiaux sur la pollution (POLREP)

Tout déversement doit être immédiatement signalé à l'autorité responsable du pays insulaire Membre du PROE (tel qu'identifié dans son NATPLAN).

L'autorité responsable doit réaliser un POLREP pour tous les types de déversements (niveau 1 à 3) pour leurs propres archives et pour les communiquer au PROE.

L'autorité responsable de chaque pays/territoire doit également diffuser les POLREP pour tous les déversements importants à toutes les parties affectées, notamment ceux dont les intérêts peuvent être touchés par le déversement, comme les gouvernements voisins, s'il semble probable que le déversement peut affecter leurs zones marines et/ou côtières.

~~L'Annexe 1 fournit les coordonnées des autorités responsables pour chaque Membre insulaire et pays métropolitain du PROE.~~

### 4.3 Rapports de situation (SITREP)

Afin de fournir des informations actualisées de manière régulière sur les incidents de pollution, l'autorité responsable dans le pays/territoire où le déversement est survenu, doit transmettre les SITREP

au PROE et au pays métropolitain et à toutes les parties affectées par courriel, à des intervalles réguliers tout au long du déversement.

#### **4.4 Rapports post-incidents (POSTREP)**

Après un incident de pollution, l'autorité responsable de chaque gouvernement affecté doit préparer des rapports qui :

- examinent l'opération de la réponse, y compris l'évaluation des techniques et de l'équipement utilisés et leur efficacité ;
- documentent les coûts de dépollution (y compris les heures du personnel) ;
- évaluent les dégâts environnementaux et économiques ;
- détaillent les problèmes rencontrés et les leçons tirées ; et
- formulent des recommandations concernant les amendements ou les révisions des NATPLAN ou du PACPLAN.

Lorsque chaque gouvernement a compilé ces rapports individuels, l'autorité responsable et d'autres membres du personnel entrent en contact avec le PROE pour examiner leurs expériences collectives et compiler un rapport post-incident général (POSTREP) qui reprendra les enseignements tirés pour l'ensemble des Membres du PROE, et, si cela se présente, des recommandations pour des révisions.

Communiquer ces informations est également important lors du recouvrement des coûts auprès du pollueur ou via le fonds de responsabilité de la convention internationale. Il est important de conserver autant d'informations que possible au cours de la réponse aux incidents marins afin de garantir que des leçons puissent être tirées de l'incident, que les coûts réels soient enregistrés, et afin de pouvoir demander un remboursement au pollueur.

## 5. ADMINISTRATION ET FINANCE

---

### 5.1 Demande d'aide

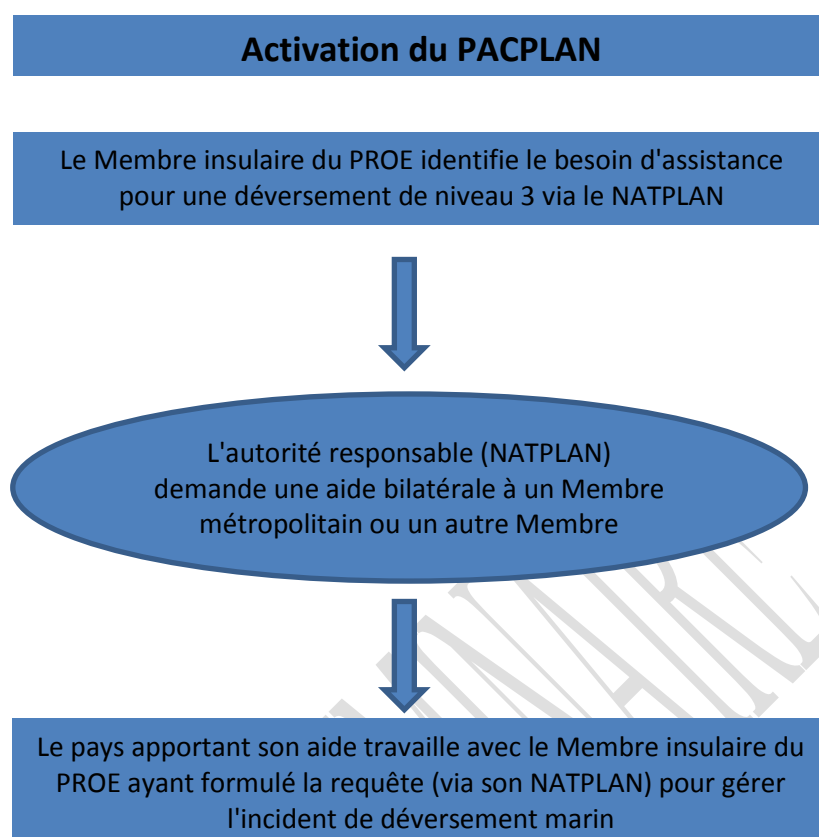
L'autorité responsable de chaque Membre insulaire est la seule autorité habilitée à introduire une requête pour recevoir une aide extérieure dans le cadre du PACPLAN. Une fois que l'autorité responsable a évalué qu'un déversement est de niveau 3, elle doit contacter l'ambassade locale du pays métropolitain dont l'aide est recherchée, et ensuite envoyer une note diplomatique et un formulaire de requête d'aide.

Lorsqu'ils demandent l'aide des États-Unis, les territoires insulaires océaniques des États-Unis (Samoa américaines, Guam et Mariannes du Nord) doivent procéder conformément à l'ORCP des É.-U., et non au PACPLAN. De même les territoires insulaires océaniques de France (Polynésie française, Nouvelle-Calédonie et Wallis-et-Futuna) doivent demander de l'aide conformément à « l'Orsec maritime contingency plan » (plan d'urgence maritime Orsec) et non au PACPLAN. Les territoires insulaires océaniques des États-Unis et de France doivent utiliser les procédures du PACPLAN lorsqu'ils demandent de l'aide à des participants non américains ou non français, respectivement.

Lors d'une demande d'aide, le pays/territoire requérant doit donner autant d'informations que possible sur la nature du déversement et être aussi précis que possible concernant le type d'assistance requis. Des discussions/communications entre le pays/territoire requérant et le fournisseur d'aide doivent être menées pour déterminer le meilleur programme d'aide à apporter. Le fournisseur d'aide peut être un pays métropolitain, un autre Membre insulaire du PROE ou un fournisseur industriel.

Il incombe à l'autorité responsable de son pays/territoire de gérer l'ensemble de l'effort de réponse en cas de déversement. Cela implique d'organiser les activités des fournisseurs d'aide en s'assurant que les aspects liés aux douanes, à l'immigration, à la quarantaine et à la logistique sont en place et d'apporter des éléments de commande et de contrôle de la réponse. Si les responsabilités présentées ci-dessus ne peuvent être satisfaites, l'efficacité de l'aide extérieure sera entravée.

**Figure 2 : Demande d'aide**



Il existe cinq sources d'aide : les gouvernements des pays insulaires Membres du PROE, le PROE, les gouvernements métropolitains, les organisations industrielles dans le pays et les sociétés industrielles externes de réponse. La façon de prendre contact avec eux devrait être déterminée dans le NATPLAN des pays insulaires Membres du PROE. Il peut être envisagé de combiner les sources pour la gestion d'un incident de déversement marin de niveau 3.

#### ***5.1.1 Aide des gouvernements insulaires du PROE voisins***

Les gouvernements insulaires du PROE peuvent demander de l'aide aux gouvernements insulaires voisins. Ces demandes d'aide doivent être directement adressées aux gouvernements voisins et une copie envoyée au PROE. Elles doivent respecter tout Mémoire d'entente ou accord technique pertinent entre les gouvernements voisins et tout plan de réponse conjoint que les pays voisins peuvent avoir en place.

#### ***5.1.2 Aide du PROE***

Dans le cas où un déversement en mer surviendrait dans un État/territoire insulaire Membre du PROE, ce dernier peut se voir demander de fournir ou d'obtenir des conseils techniques dans les domaines suivants :

- La disponibilité et l'application de systèmes de prévision des trajectoires des déversements ;
- L'utilisation de dispersants pour les marées noires, y compris l'application des lignes directrices du PROE sur l'utilisation de dispersants de déversements d'hydrocarbures ;
- Les informations sur la sensibilité environnementale et les priorités en matière de protection ;



- Les opérations liées à la faune enduite d'hydrocarbures ;
- La gestion des déchets pétroliers ; et
- Les questions environnementales et scientifiques liées à la réponse au déversement, en général.

Ces conseils techniques seront généralement fournis à distance par le PROE, depuis son bureau des Samoa.

En sus de l'apport d'avis techniques portant sur les domaines susmentionnés, le PROE doit également organiser l'apport de conseils techniques dans d'autres domaines non environnementaux. Ceux-ci comprennent les disciplines opérationnelles et l'aide aux pays et territoires lorsqu'ils demandent une aide extérieure.

### 5.1.3 Aide des gouvernements métropolitains du PROE

Si le déversement revêt une magnitude et/ou une gravité excédant les capacités de réponses et de ressources d'un Membre insulaire du PROE, alors les Membres doivent demander l'aide d'un Membre métropolitain.

Dans le cadre du PACPLAN, chaque Membre insulaire du PROE se voit associer un Membre métropolitain du PROE en tant que *source primaire ou secondaire d'aide* (voir Tableau 4). Ce tableau n'est qu'un guide puisque la décision d'approcher un Membre métropolitain, ou toute autre source d'aide éventuelle, se prendra en fonction des circonstances de chaque déversement et un Membre métropolitain ne sera peut-être pas en mesure de fournir l'aide requise.

**Tableau 4 : Sources primaires et secondaires d'aide - par participant**

Aide Source	Source primaire d'aide pour :	Source secondaire d'aide 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
		Îles Marshall
France	Polynésie française	Îles Cook
	Nouvelle-Calédonie	Nioué
	Wallis-et-Futuna	Vanuatu
Nouvelle-Zélande	Îles Cook	Samoa américaines
	Fidji	Nauru
	Nioué	Papouasie-Nouvelle-Guinée
	Samoa	Îles Salomon
	Tokélaou	Wallis-et-Futuna
	Tonga	
États-Unis	Samoa américaines	Polynésie française
	ÉFM	Kiribati

	Guam	Tokélaou
	Îles Marshall	Tuvalu
	Îles Mariannes du Nord	Samoa
	Palaos	

#### ***5.1.4 Aide de l'industrie pétrolière et des acteurs de la réponse aux déversements***

##### ***5.1.4.1 Industrie au sein du pays***

Dans le premier exemple, les gouvernements insulaires du PROE qui souhaitent recevoir l'aide des industriels doivent la demander aux industries qui opèrent au sein de leur juridiction. Ces demandes d'aide doivent être directement faites entre le gouvernement et l'industriel, et une copie doit être envoyée au PROE. Elles doivent respecter le NATPLAN d'application, qui doit préciser les mécanismes permettant l'intégration entre les capacités nationales du gouvernement et celles de l'industrie.

L'industrie doit également apporter son aide au gouvernement lors des déversements non industriels selon le principe du recouvrement des coûts, les coûts étant remboursés par le pollueur.

##### ***5.1.4.2 Centre australien des déversements d'hydrocarbures en mer (AMOSC)***

L'AMOSC est une organisation australienne de réponse aux déversements d'hydrocarbures financée par l'industrie basée à Geelong, à Melbourne. Le centre a été créé en 1991 pour organiser les réponses des industries aux déversements d'hydrocarbures. L'AMOSC détient le plus grand stock d'équipement de niveau 3 en Australie et dispose d'un groupe de base dans l'industrie composé de près de 100 personnes prêtes à intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures.

Le rôle de l'AMOSC est de soutenir et de conseiller les sociétés membres en matière de réponse aux déversements d'hydrocarbures et cela inclut de mener des sessions de formation à la réponse aux marées noires pour les niveaux 1, 2 et 3 de l'OMI. L'AMOSC fournit également soutien et assistance à l'AMSA par le biais du plan national australien pour la réponse aux déversements d'hydrocarbures. L'AMOSC peut proposer des formations, des conseils et un appui aux Membres du PROE comme requis et via des cours payants en Australie ou dans les îles du Pacifique.

L'AMOSC est également à la disposition de toutes les compagnies pétrolières opérant dans les îles du Pacifique par adhésion ou en téléphonant (il convient de s'acquitter des frais pour les non-membres). L'adhésion à l'AMOSC peut se faire par le truchement de l'Australian Institute of Petroleum (AIP - Institut australien du pétrole) : [www.aip.com.au](http://www.aip.com.au)

Le numéro de téléphone de l'AMOSC, ouvert 24h sur 24 est : (0061) 0438 379328

Le numéro de téléphone des bureaux de l'AMOSC est : (0061) 03 5272 1555

##### ***5.1.4.3 Oil Spill Response Limited (OSRL)***

OSRL est une coopérative au sein de l'industrie de réponse aux déversements de niveau 3. Elle a pour vocation de répondre efficacement aux déversements d'hydrocarbures où qu'ils se produisent dans le monde. Les membres d'OSRL se composent de plus de 120 corporations respectueuses de l'environnement (grandes compagnies pétrolières, sociétés pétrolières nationales/indépendantes et sociétés actives dans la chaîne d'approvisionnement du pétrole) dont les activités comptent pour plus de 60 % de la production mondiale de pétrole.

Au cours des 25 dernières années, OSRL était présent lors de plus de 350 incidents de déversements

d'hydrocarbures et détient l'expérience et l'expertise pour fournir un large éventail de services de préparation depuis ses bases au Royaume-Uni, à Singapour et à Bahreïn. Les services d'OSRL comprennent des conseils techniques, l'affectation de personnel spécialisé, la location et l'entretien d'équipements et des formations à la réponse aux marées noires.

OSRL veille, 24 heures sur 24, 365 jours par an, avec un équipement prêt à être déployé sur terre, à proximité des côtes ou au large. Les équipements de confinement et de récupération, les systèmes d'application de dispersants, l'équipement de combustion *in situ* et le matériel pour l'assainissement du littoral sont disponibles pour répondre à toute situation de déversement d'hydrocarbures.

#### *5.1.4.4 Aide provenant d'autres entités*

Les États/territoires insulaires océaniques peuvent souhaiter faire appel à des sources qui ne participent pas au PACPLAN, comme l'Organisation maritime internationale (OMI), le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) et à des groupes industriels internationaux comme l'International Tanker Owner Pollution Federation Ltd (ITOPF).

Les gouvernements membres du PROE doivent utiliser les canaux diplomatiques traditionnels lorsqu'ils requièrent l'aide d'autres sources. Le PROE pourrait être en mesure de faciliter ces requêtes, mais uniquement lorsque les efforts visant à obtenir de l'aide des participants au PACPLAN sont épuisés.

### **5.2 Douanes, immigration & quarantaine**

Pour fournir une aide efficace extérieure dans le cadre du PACPLAN, il est crucial de transporter l'équipement, les matériaux et le personnel sur place sans délai et sans formalités indus. Il est donc essentiel que tout gouvernement participant au PACPLAN ait mis en place des modalités administratives permettant d'accélérer les procédures douanières, d'immigration et de quarantaine pour l'équipement et le personnel qui entrent ou quittent le territoire afin de l'aider, lui ou un autre gouvernement, à répondre à un déversement en mer. L'OMI a développé des lignes directrices pour l'aide internationale en 2013, lesquelles peuvent être intégrées aux NATPLAN.

Les détails de ces modalités sont à inclure dans le NATPLAN de chaque Membre insulaire du PROE et doivent être promulgués par tous les gouvernements participant au PACPLAN, et aux autres parties auxquelles il peut être fait appel pour apporter leur aide en cas d'incident de pollution. Les détails doivent inclure les informations essentielles pour les douanes, l'immigration et la quarantaine qui sont requises par l'autorité nationale appropriée afin de faciliter les modalités spéciales. Idéalement, ces modalités incluront des dispositions pour la délivrance rapide ou l'exonération des visas d'entrée ainsi que des arrangements pour l'import temporaire d'équipement et de matériel permettant de répondre à un déversement d'hydrocarbures, en franchise et/ou sans taxes d'importation.

### **5.3 Financement des réponses aux déversements**

Il existe plusieurs possibilités pour couvrir les frais et demander un remboursement pour un incident de déversement dans la mer. Elles impliquent que les Membres insulaires du PROE aient des mesures et législations nationales en place et soient parties aux conventions maritimes sur l'indemnisation et la responsabilité. Un Membre ne disposant pas de telles mesures peut être mis dans une situation financière dangereuse, ainsi que le pays lui prêtant assistance.

Le remboursement des frais pour l'aide extérieure est géré conformément à la convention OPRC et au protocole OPRC=HNS, le cas échéant. En vertu des annexes à ces accords, sauf accord contraire, les Membres insulaires du PROE assument les frais des actions prises de leur propre initiative, et remboursent les autres Parties pour les actions entreprises à leur demande.

Un Membre insulaire du PROE peut demander au fournisseur d'aide de renoncer au remboursement des dépenses qui dépassent le montant récupéré auprès du pollueur ou en passant par des conventions internationales. Dans ces cas de figure, la convention OPRC et le protocole OPRC-HNS requièrent que les fournisseurs d'aide examinent comme il se doit les besoins des pays en développement.

De l'aide peut être demandée à un pays métropolitain qui ne figure pas parmi les sources primaires d'aide (c'est-à-dire un Membre métropolitain aidant non primaire). Dans ces cas, le Membre métropolitain constituant une source primaire d'aide doit officiellement demander l'aide et, en tant que partie requérante, accepte de rembourser le Membre métropolitain qui n'est pas une source primaire d'aide des frais engagés par l'aide qu'il apporte.

### ***5.3.1 Fonds pour la pollution (POLFUND)***

Un Membre insulaire du SPREP peut établir et utiliser un POLFUND (ou d'autres mécanismes financier) pour financer les opérations initiales de réponses. Le fournisseur d'assistance devrait fournir une souscription financière de toute aide financière externe subséquente, avec un recouvrement total des coûts réalisés une fois les opérations de réponse terminées.

### ***5.3.2 Détention des navires pour garantir le recouvrement des coûts***

Conformément à l'article 220 de la CNUDM, un navire peut être détenu dans certaines circonstances s'il est suspecté d'être impliqué dans un incident de pollution dans les eaux territoriales. Dans les pays de la région comme l'Australie, cette approche s'est avérée très utile pour s'assurer que les coûts du nettoyage soient remboursés et que le pollueur paye une amende pénale.

Lorsque cela est conforme à la loi internationale, l'autorité responsable peut arrêter un navire suspecté de pollution et demander une garantie sous forme de caution bancaire ou de lettre d'engagement délivrées par le Club P & I du navire. Le niveau de garantie est un montant que l'autorité responsable estime équivalant au montant de toutes les sanctions et autres sommes d'argent, coûts et dépenses que le capitaine et le propriétaire du navire pourrait avoir à payer s'il est jugé responsable de l'incident de pollution.

### ***5.3.3 Assureurs de navires et conventions internationales***

Les pays étant parties aux conventions maritimes sur l'indemnisation et la responsabilité comme la Convention sur la responsabilité civile (CLC), la Convention de 1992 portant création du Fonds (FIPOL) et la Convention "Hydrocarbures de soute", peuvent prétendre à une indemnisation pour des dommages dus à une pollution par les hydrocarbures payée par le propriétaire du vaisseau ayant causé le dommage (ou son assureur).

Plus de 90 % de la flotte marchande mondiale ont rejoint un Club de protection et d'indemnisation (Club P & I), qui couvre les risques relatifs à la perte ou au dommage causé directement par un agent polluant provenant d'un navire.

Conformément aux conventions maritimes sur l'indemnisation et la responsabilité comme la Convention sur la responsabilité civile (CLC) et la Convention "Hydrocarbures de soute", la demande de compensation peut être émise à l'encontre du propriétaire du navire qui a causé le dommage (ou son assureur). Dans certaines circonstances, pour ce qui est des déversements provenant de pétroliers, une demande de compensation peut être émise au FIPOL, si la responsabilité du propriétaire du navire est dépassée ou si celui-ci n'est pas assuré.

Il n'est possible d'introduire une réclamation au titre de ces conventions que si le Membre insulaire du PROE est partie de ces conventions. Les gouvernements qui n'ont pas encore ratifié les conventions internationales et régionales concernées doivent en faire une priorité. Il n'est pas possible de ratifier rétroactivement une convention et réclamer le remboursement des dépenses encourues lors d'un incident de déversement en mer.

L'autorité responsable doit maintenir des états financiers détaillés à jour, y compris toutes les informations de soutien nécessaires lorsqu'une demande est formulée au Club P & I des navires. Les assureurs P & I remboursent uniquement les dépenses raisonnables et peuvent être soutenus de manière satisfaisante avec une documentation adaptée.

#### **5.4 Tenue à jour du PACPLAN**

Le PROE est responsable du maintien à jour du PACPLAN et des systèmes connexes (y compris une boîte à outils pour des informations opérationnelles). Le PROE peut rechercher des ressources et soutiens supplémentaires pour exécuter ces fonctions parmi ses Membres insulaires et métropolitains.

Puisque le PACPLAN est axé sur la mise en œuvre du Protocole sur la pollution à la convention de Nouméa, les pays membres, grâce à leurs contributions volontaires annuelles, contribuent à la tenue à jour du PACPLAN. La tenue à jour du PACPLAN pourrait également être financée par le biais des contributions des membres POLFUND, ce qui est proposé dans la législation régionale type sur la prévention de la pollution marine.

PERSON PRELIMINARY

## 6. ADOPTION, CONTRÔLE & RÉVISION DU PLAN

---

### 6.1 Adoption du plan

[Le Plan régional océanien d'intervention en cas de déversements en mer 2019 a été adopté par consensus lors de la 29<sup>e</sup> réunion intergouvernementale du Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement (PROE) et des parties contractantes à la convention de Nouméa, organisée à Apia, aux Samoa en septembre 2019.] *[Les crochets seront retirés au moment de l'adoption]*

### 6.2 Contrôle du plan

Une copie vérifiée du PACPLAN sera tenue à jour sur le site Web du PROE, reprenant les coordonnées complètes des points de contact pour chaque participant au plan afin de faciliter la révision et la mise à jour.

### 6.3 Révision du plan

Le corps principal du PACPLAN ne sera révisé que par une réunion intergouvernementale du PROE et des parties contractantes à la convention de Nouméa.

Les propositions de révision du PACPLAN peuvent être présentées par tout Membre du PROE au PROE pour être transmises aux autres Membres pour examen. Pour être envisagée en vue d'une adoption lors d'une réunion intergouvernementale du PROE, toute proposition de révision du plan doit généralement être diffusée au moins 90 jours avant ladite réunion.