

Décision IG 17/10: Principes de prise de décision pour autoriser l'accès à un lieu de refuge pour un navire ayant besoin d'assistance

La 15^{ème} réunion des Parties Contractantes,

Rappelant l'Article 16 (Accueil des navires en détresse dans des ports et lieux de refuge) du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole "Prévention et Situation Critique") de la Convention de Barcelone pour la Protection de l'Environnement Marin et du Littoral de la Méditerranée, telle qu'amendée à Barcelone en 1995 ;

Rappelant également l'objectif spécifique 12 de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine des navires, qui identifie la question des lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance comme un élément important pour minimiser les risques de pollution à grande des navires et demande aux Etats de formuler des plans traitant des navires en détresse ;

décide d'adopter les Principes de prise de décision pour autoriser l'accès a un lieu de refuge pour un navire ayant besoin d'assistance, tels qu'avalisés par le huitième réunion des correspondants du REMPEC (Malte, 7 – 11 mai 2007), qui sont reproduits en Annexe à la présente décision ;

décide également que les Principes de prise de décision pour autoriser l'accès a un lieu de refuge pour un navire ayant besoin d'assistance complètent les "Points à considérer lors d'une demande d'entrée dans un port refuge" qui sont contenus dans la section VI des "Principes et lignes directrices concernant la coopération et l'assistance mutuelle ", adoptée par les Partie contractantes lors de leur septième réunion ordinaire (Le Caire, Octobre 1991);

Appelle les Etats côtiers méditerranéens, lorsqu'une requête pour accès à un lieu de refuge leur est adressée, à prendre dûment en compte ces Principes.

ANNEXE

PRINCIPES DE PRISE DE DÉCISION POUR AUTORISER L'ACCES A UN LIEU DE REFUGE POUR UN NAVIRE AYANT BESOIN D'ASSISTANCE

Introduction

1. C'est, pour un capitaine, suivre une pratique bien établie et faire preuve d'une bonne connaissance des choses de la mer, que de rechercher un abri ou un lieu sûr, désormais généralement désigné "lieu de refuge" dès lors que les passagers, l'équipage ou le navire sont confrontés à un danger grave et imminent. Ainsi, en raison de cet usage maritime bien établi, les gens de mer considèrent cela comme un « droit d'accès » à un lieu de refuge. Or, il est clair que cette pratique est bien plus un usage qu'un droit consacré par les instruments juridiques internationaux.

2. Les usages maritimes ont évolué au fil du temps et les Autorités des États côtiers sont de moins en moins enclines à permettre à des navires ayant besoin d'assistance l'accès à leurs eaux côtières ou territoriales.

3. En 2001, le Secrétaire général de l'OMI nous avait rappelé que *“pour ce qui est des navires ayant besoin d'assistance, il s'agit de leur trouver un endroit d'eaux abritées où la situation pourrait être stabilisée, la cargaison sauvée, les autorités et les assistants peuvent ainsi évaluer quelles autres mesures à mettre en oeuvre sans que la crise ainsi survenue ne puisse constituer une épée de Damoclès au-dessus de leurs têtes. Que les autorités portuaires expriment leur souci de ne pas être exposées à des risques de pollution, d'incendie ou d'explosion est tout à fait légitime et ne fait l'objet d'aucune contestation. Mais en même temps, nous sommes en présence d'une situation qui ne disparaîtra pas d'elle-même et qui doit, donc, être traitée. On ne saurait laisser une situation dégénérer et dans laquelle les assistants, intervenant sur un navire accidenté portant une cargaison potentiellement dangereuse, n'auraient nulle part où aller.”*⁴⁵

4. En décembre 2003, dans son allocution d'ouverture à la 23^{ème} Assemblée⁴⁶, le Secrétaire général de l'OMI avait souligné qu'il était nécessaire d'adopter une approche rationnelle devant toute situation susceptible de donner lieu à une demande d'accès à un lieu de refuge et qu'en définitive ce sont les faits, non pas les considérations subjectives, qui devront guider la décision. Au cours de la même Assemblée de l'OMI, le 5 décembre 2003, deux résolutions de l'Assemblée de l'OMI ont été adoptées, à savoir : la résolution A.949 (23) sur les Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ; et la résolution A.950 (23) sur les services d'assistance maritime.

Objectif

5. Les Lignes directrices sur le processus décisionnel pour l'octroi de l'accès à un lieu de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ("les Lignes directrices") visent à aider l'Administration maritime nationale à identifier des lieux de refuge adéquats où traiter des urgences maritimes qui ne peuvent être prises en charge en mer. Les Lignes directrices peuvent également aider le processus décisionnel permettant d'accorder ou rejeter une demande d'accès à un lieu de refuge.

⁴⁵ M. W. O'Neil, Secrétaire général, OMI, discours d'ouverture, 22^{ème} Conférence mondiale des ports de l'IAPH, Montréal (Canada), mai 2001

⁴⁶ Document A23/SR1, 7. juin 2004

6. Les Lignes directrices soulignent la nécessité de distinguer entre les situations d'urgence concernant la sécurité maritime et les autres situations d'urgence relevant de la sécurité nationale. Les Lignes directrices ont été conçues pour protéger le milieu marin, protéger les citoyens, le littoral et les industries maritimes, y compris les ports commerciaux.

Application

7. Les Lignes directrices visent à s'appliquer à tout incident en mer pouvant provoquer des circonstances où l'Administration maritime nationale pourrait avoir à recevoir une demande d'accès à un lieu de refuge dans les eaux où elle exerce sa juridiction.

8. Les Lignes directrices visent à garantir que les décisions rendues sur des demandes d'accès à des lieux de refuge sont prises suivant les mêmes critères, dans le respect du droit maritime national et international. Les Lignes directrices mettent en relief le nécessaire équilibre entre les intérêts du navire ayant besoin d'assistance et ceux du pays.

9. Les Lignes directrices visent à prendre en compte un large éventail de causes et de circonstances susceptibles d'apparaître lorsqu'un navire en situation de détresse a besoin d'assistance.

10. Les Lignes directrices proposent une approche au cas-par-cas pour l'analyse et la prise de la décision.

11. Les Lignes directrices reconnaissent qu'une approche consensuelle et fondée sur la coopération est souvent nécessaire pour résoudre la situation de détresse au cours de laquelle le navire pourrait avoir besoin d'assistance.

12. Le Capitaine ou la personne qui a la charge du navire, nécessitant assistance doit prendre contact avec le MAS de l'Etat côtier et lui demander permission d'accès à un lieu de refuge. Cette demande peut être faite aussi par le chef de l'équipe de sauvetage déjà engagée à bord du navire ou par le gérant du navire ayant besoin d'assistance.

13. Un navire peut se trouver contraint de demander l'accès à un lieu de refuge suite à:

- Une catastrophe maritime (ex. : incendie à bord, collision, échouage ou explosion)
- Une avarie (ex. : panne de machines ou d'instruments de navigation)
- Un problème de stabilité (ex. : désarrimage ou liquéfaction de la cargaison à bord)
- Un incident de pollution
- Cas de force majeure, c'est – à – dire un évènement attribuable à des phénomènes naturels incontrôlables et destructeurs (ex. : tempêtes, ouragans, ou autres catastrophes naturelles)
- Tout autre évènement non énuméré ci-dessus et qui peut mettre le navire en situation d'avoir besoin d'assistance.

14. En outre, les demandes d'accès à un lieu de refuge peuvent être faites alors que le navire exerce son droit de passage inoffensif dans des eaux territoriales et ce conformément à l'Art. 18(2) ou l'Art. 39.1(c) ou l'Art. 54 de la Convention UNCLOS; et a besoin de faire un arrêt ou de jeter l'ancre en cas de force majeure ou de détresse.

15. Ces Lignes directrices ne visent pas à s'appliquer aux navires de guerre ou autres bâtiments appartenant ou exploités par un Etat, déployés pour une mission gouvernementale, qui demandent accès à un lieu de refuge.

Définitions

16. **Navire ayant besoin d'assistance:** désigne un navire qui se trouve dans une situation, autre qu'une situation nécessitant le sauvetage de personnes à bord, susceptible d'entraîner son naufrage ou un danger pour l'environnement ou la navigation.

17. **Lieu de refuge:** désigne un lieu où un navire ayant besoin d'assistance peut prendre des mesures en vue de stabiliser son état, de réduire les risques pour la navigation et de protéger la vie humaine et l'environnement.

18. **MAS :** désigne un service d'assistance maritime, tel que défini dans la résolution A.950(23), chargé de recevoir les comptes rendus en cas d'événement, et de servir de point de contact entre le capitaine du navire et les autorités de l'État côtier en cas d'événement .

19. *Les expressions "lieu de refuge", "navire ayant besoin d'assistance" et "MAS", telles qu'utilisées dans ces Lignes directrices, ont la même signification que dans la Résolution A.949(23) de l'OMI:*

20. **Autorité compétente :** tout organe compétent chargé du processus décisionnel lorsqu'un navire ayant besoin d'assistance introduit une demande d'accès à un lieu de refuge. Ce peut être un comité ou organe ad hoc créé spécialement en cas d'évènement et chargé exclusivement d'étudier la demande et de décider d'accorder ou de refuser la demande d'accès à un lieu de refuge.

Pourquoi rechercher ou fournir un lieu de refuge ?

21. Lorsqu'on évalue une demande d'accès à un lieu de refuge, il est nécessaire de garder à l'esprit qu'il est rarement possible de traiter rapidement, efficacement et avec succès, une situation de détresse en mer alors que le navire est isolé en haute mer. L'expérience a montré que la situation des navires forcés à rester à la merci des événements en mer pendant une période prolongée se détériore au point de constituer potentiellement ou réellement un grave danger pour l'environnement côtier de l'État concerné.

22. Ces Lignes directrices plaident en faveur de l'octroi d'un lieu de refuge pour protéger et garantir:

- La sécurité de la vie et de la santé humaines dans le voisinage immédiat du navire ayant besoin d'assistance
- Les milieux marin, côtier et terrestre y compris les ressources halieutiques et l'aquaculture, aussi bien dans le voisinage immédiat du navire que dans les environs du lieu de refuge envisagé
- Les ressources marines et écologiques aussi bien dans le voisinage immédiat du navire que dans les environs du lieu de refuge envisagé

- Les infrastructures économiques, aussi bien dans le voisinage immédiat du navire que dans les environs du lieu de refuge envisagé, ainsi que dans les ports et les estuaires
- Le navire en tant que bien
- La cargaison du navire en tant que bien

Le droit international

23. Il y a lieu de relever qu'il n'existe – pour l'heure – aucun instrument international accordant aux navires le droit de demander refuge dans les eaux territoriales d'un État côtier. Il existe, cependant, un usage bien établi d'octroi de refuge à des navires en détresse y compris des bâtiments de guerre, quelle que soit la cause de leur situation. Cet accès aux eaux territoriales nationales a toujours été limité, dans son champ d'application, à la résolution de la situation de détresse (ex. : en effectuant des réparations rapides sur la coque ou les machines du navire).

24. Si l'État côtier qui applique ces Lignes directrices est signataire de la Convention internationale sur l'assistance (1989), les obligations imposées à l'État signataire aux termes de l'Art. 11 de cet Instrument doivent être satisfaites: *“ Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, un Etat Partie prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour prévenir les dommages à l'environnement en général..”*

25. Si l'État côtier qui applique ces Lignes directrices est signataire de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS, 1974) [modifiée], les dispositions de la Partie V de cette Convention pourraient s'appliquer à lui. De la même façon, si l'État côtier qui applique ces Lignes directrices est signataire de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR, 1979) [modifiée], les obligations imposées aux signataires de la Partie II de la Convention SAR s'appliqueraient à lui. Les deux Conventions imposent à leurs signataires d'apporter leur assistance aux navires en détresse, quoiqu'elles limitent cette assistance au sauvetage des vies humaines à bord du navire.

26. Si l'État côtier qui applique ces Lignes directrices est signataire de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), il devrait mettre en œuvre les Articles 2 et 25(2), articles qui accordent à l'État signataire le droit de régir l'entrée dans ses ports.

27. La Convention UNCLOS reconnaît, également, aux États signataires le droit de protéger leurs côtes et intérêts connexes de la pollution ou de risque de pollution à la suite d'un accident maritime (cf. les Articles 194, 195, 198, 199, 211, 221 et 225).

28. Si l'État côtier qui applique ces Lignes directrices a souscrit à la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (la Convention Intervention), modifiée par le Protocole de 1973, cet État peut: *“prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes.”* (Art. 1 de la Convention), mais on notera qu'il faut réunir deux conditions avant

que l'État côtier intervienne: (i) il faut qu'il y ait "accident maritime" et (ii) un danger grave et imminent de pollution. Cette Convention est formulée de telle sorte qu'une intervention est également justifiée si un danger grave et imminent découle d'actions "afférentes à l'accident" (ex. : lorsque les tentatives d'assistance se déroulent mal).

29. On notera qu'il se peut que les pouvoirs d'intervention dans les eaux intérieures d'un État côtier (ex. : ports, estuaires ou canaux) aient été inscrits dans la législation nationale et d'autres instruments juridiques. Dans ce cas de figure, ces Lignes directrices devraient être enrichies et modifiées pour refléter le régime juridique national applicable aux eaux intérieures.

Autorités habilitées à accorder l'accès au lieu de refuge

30. Un État qui applique ces Lignes directrices devrait promulguer une législation nationale conférant à un organe existant, ou à créer, ou à un responsable officiellement désigné à cet effet, pouvoir de décider sur toute demande d'accès à un lieu de refuge. Un tel organe pourrait être l'Administration maritime nationale, l'Administration nationale des ports ou l'Amirauté (Gardes-côtes) ou tout autre institution de l'Etat. La législation doit indiquer avec clarté et précision qui est habilité à prendre la décision et de quelle façon. Les décisions sur une demande d'accès à un lieu de refuge doivent, souvent, être prises sur le champ. Dans ces Lignes directrices, il est fait référence à l'organe de décision comme l'"Autorité compétente" et il est donc préférable de désigner un responsable qui, à l'issue du processus de consultation, se prononce définitivement sur l'octroi ou le refus de l'accès au lieu de refuge.

31. On pourrait se trouver dans un cas de figure où des lois nationales en vigueur ont déjà désigné une autorité et assigné des responsabilités à différents organes, en fonction du lieu où se trouve le navire ayant besoin d'assistance (dans les eaux où il exerce sa juridiction). Dans cette hypothèse, plusieurs fonctionnaires peuvent être investis du pouvoir de décision final selon le ressort de leur compétence territoriale.

Procédures de traitement d'une demande d'accès à un lieu de refuge

32. Dans un premier temps, les administrations nationales devraient dresser un inventaire détaillé de leurs côtes nationales et recueillir les informations citées à l'Appendice 1. De préférence, ces renseignements devraient être présentés accompagnés de références aux relevés cartographiques de la côte.

33. Ces Lignes directrices plaident pour une approche au cas par cas pour décider sur un lieu de refuge approprié, à l'inverse des lieux de refuge préalablement identifiés. Cette approche est fondée sur l'hypothèse qu'un lieu de refuge n'est pas un lieu fixe défini mais dépend du type et des caractéristiques du navire ayant besoin d'assistance, de la nature de l'évènement qui a donné lieu à la situation de détresse, aux conditions météorologiques et du vent et, finalement, aux conséquences potentielles de l'octroi à un navire particulier d'un lieu de refuge spécifique. Un lieu de refuge peut être jugé totalement inadéquat pour un évènement donné mais idéal pour un autre incident.

34. L'Autorité compétente devrait considérer comme une règle d'explorer d'abord la possibilité de traiter la situation d'urgence pendant que le navire est en mer et non pas accorder – automatiquement – l'accès à un lieu de refuge.

35. L'Autorité compétente devrait commencer par demander au MAS de recueillir des renseignements préliminaires sur le navire ayant besoin d'assistance, comme décrit à l'Appendice 2. La quasi-totalité de ces renseignements devraient provenir du Capitaine du navire ayant besoin d'assistance ou de la personne ayant introduit la demande d'accès à un lieu de refuge (ex. : le Chef des opérations de sauvetage).

36. Ensuite dans sa recherche des options possibles, l'Autorité compétente devrait compiler, étudier et analyser toutes les données pertinentes disponibles. Ainsi, elle pourrait comparer toutes les options à sa disposition et apprécier les risques que poserait le navire s'il restait en mer et les risques encourus s'il était admis dans un lieu de refuge situé sur la côte ou dans les eaux intérieures.

37. Pour arriver à une décision motivée sur la faisabilité de traiter la situation de détresse alors que le navire demeure en mer, l'Autorité compétente devrait étudier les renseignements supplémentaires prévus à l'Appendice 3. Certaines de ces données pourraient être fournies par le navire ayant besoin d'assistance, d'autres renseignements proviendraient d'autres institutions/organisations publiques compétentes.

38. Souvent, il est judicieux de demander à des experts relevant de l'administration nationale de procéder à une inspection du navire sur site et à une évaluation de la situation à son bord. S'il n'est pas dangereux de le faire, l'Autorité compétente pourrait envisager d'affecter un agent de liaison à bord du navire. Celui-ci pourrait aviser l'Autorité compétente des actions et des développements survenant à bord et l'informer des actions ou mesures proposées ou prises par le Capitaine ou l'équipe d'assistance. Cette fonction (d'agent de liaison) conviendrait tout à fait à un inspecteur des navires expérimenté ayant une parfaite connaissance des structures des navires, de leur stabilité et une expérience appréciable en matière d'assistance. Un schéma des procédures à suivre pour le traitement d'une demande d'accès à un lieu de refuge est fourni dans l'appendice 4 de ces Lignes directrices.

Le processus de décision

39. Il est préférable que toutes les communications avec le navire demandant accès à un lieu de refuge soient effectuées par le MAS et le navire. Si d'autres agences nationales sont destinataires d'une telle demande, elles doivent en informer le MAS immédiatement; ce dernier devra ensuite déterminer quelles institutions, agences ou autorités devraient être notifiées. Parmi celles-ci, il pourrait y avoir la capitainerie ou l'autorité portuaire si le port devait servir de lieu de refuge.

40. La responsabilité du processus décisionnel demeure une prérogative de l'Autorité compétente instituée conformément aux paragraphes 30 et 31 de ces Lignes directrices.

41. L'évaluation et le traitement de la demande d'accès à un lieu de refuge devraient se faire conformément à ces Lignes directrices. Ce processus de traitement des demandes doit bénéficier des consultations les plus larges avec les différentes agences citées et nommées dans le plan d'urgence pour les décisions relatives aux lieux de refuge. Les entités concernées devraient également y associer les autorités portuaires, les agences locales et régionales de protection de l'environnement et les agences de l'Etat responsables des régions affectées ou susceptibles d'être affectées.

42. La décision finale sur l'octroi d'un lieu de refuge ou son refus relève du pouvoir exclusif du représentant désigné dans la législation et dont la nomination s'est faite conformément aux paragraphes 30 et 31 de ces Lignes directrices.

43. Une fois la décision prise (octroyant ou refusant l'accès à un lieu de refuge), elle doit être communiquée sans tarder au MAS qui, à son tour, la transmettra à la personne qui a formulé la demande d'accès à un lieu de refuge. En outre, le MAS informera le Centre de coordination du sauvetage maritime (MRCC) national ou régional ainsi que les États voisins, dont les territoires ou les côtes risquent d'être affectées par l'accident, de la décision prise et des raisons qui ont conduit à répondre favorablement ou négativement à la demande d'accès à un lieu de refuge.

Conséquences d'un rejet de demande d'accès à un lieu de refuge

44. Lors de l'évaluation de la demande d'accès à un lieu de refuge, l'Autorité compétente devrait évaluer toutes les autres options qui se présentent au navire ayant besoin d'assistance. Ces options peuvent être limitées en raison de l'éloignement du lieu où se trouve le navire, des conditions météorologiques et océanographiques au moment de l'accident, voire de la densité du trafic maritime dans la zone de l'accident.

45. L'Autorité compétente devrait également tenir compte de l'effet qu'un rejet de la demande pourrait avoir sur le milieu marin et côtier des autres États côtiers voisins. La décision doit rechercher l'équilibre entre le droit de l'État côtier à protéger ses côtes et ses eaux intérieures, d'une part, et ses obligations de ne pas transférer – de manière directe ou indirecte – les dangers ou dommages d'une zone vers une autre, et ce conformément à l'Art. 195 de la Convention UNCLOS.

46. En cas de rejet de la demande, l'Autorité compétente devrait essayer, autant que possible, de rechercher des solutions alternatives susceptibles d'aider le navire ayant besoin d'assistance.

Transfert de la communication et de la prise de décision à une autre juridiction

47. Lors de l'intervention contre une situation de détresse suite à une demande d'accès à un lieu de refuge, il se peut que l'on soit amené à transférer le processus de coordination à une juridiction voisine. A titre d'exemple, un navire désemparé privé de propulsion pourrait, tandis qu'il est encore dans la ZEE et de la portée d'un remorqueur d'assistance, dériver tout au long de la côte et donc sortir de la juridiction d'un État côtier. Il est également possible de se trouver en présence d'une décision ordonnant la recherche d'un lieu de refuge plus adéquat ailleurs.

48. Dans tous ces cas, la procédure à suivre doit être claire et dénuée de toute ambiguïté, le transfert de la communication et du processus de coordination à un autre État voisin clairement détaillé. En règle générale, les États voisins devraient être toujours alertés par le MAS sur le fait qu'un navire a besoin d'assistance et qu'il a demandé accès à un lieu de refuge. Lorsque la situation évolue notablement, le MAS de l'État vers lequel le navire dérive devrait être alerté le plus tôt possible pour lui signaler que le navire pourrait entrer dans ses eaux territoriales ou sa ZEE.

49. Une fois que le navire n'est plus dans la juridiction de l'État qui applique ces Lignes directrices, le MAS de ce pays devrait contacter son homologue de l'État voisin et lui fournir toutes les informations qu'il avait recueillies.

50. Les États voisins qui se trouvent sur les grandes routes de navigation, et où la probabilité d'une demande d'accès à un lieu de refuge est élevée, pourraient décider de passer un Protocole d'entente définissant comment ces cas devraient être pris en charge et traités, à quel moment l'État voisin devrait être contacté et quelles procédures suivre dans le processus de « transfert ».

Responsabilité et indemnisation

51. L'OMI a élaboré plusieurs conventions régissant les questions de responsabilité et d'indemnisation suite à un incident de pollution. L'État côtier appliquant ces Lignes directrices devrait revoir toutes les conventions qu'il a ratifiées et ainsi déterminer le (s) régime(s) de responsabilité qui s'applique(nt). Toutes les conventions pertinentes contiennent des dispositions spécifiant les frontières géographiques au sein desquelles chaque convention s'applique ainsi que le type de navire et/ou sa cargaison. Cette convention continuerait à s'appliquer si une pollution survenait dans un lieu de refuge.

52. Toutefois, si l'administration veut faire montre de prudence, elle demandera à savoir si le navire dispose d'une police d'assurance en cours de validité le couvrant en cas de pollution. En outre, L'État qui accorde l'accès à un lieu de refuge pourrait exiger de l'armateur ou du gestionnaire du navire ayant besoin d'assistance de fournir une garantie financière ou un engagement similaire pour couvrir les coûts nécessaires et les demandes d'indemnisation liées à l'accès par le navire au lieu de refuge. Cependant, l'absence d'une telle police d'assurance ou de garantie financière ne devrait pas empêcher ou retarder le processus de décision pour l'octroi d'un lieu de refuge.

53. Les plans d'urgence devraient contenir des renseignements de base sur les différentes polices d'assurance ou garanties financières pour faciliter la prise de décision. De même, une procédure idoine, déterminant le type de caution recherché, devrait être conçue et versée aux plans d'urgence.

Appendice 1

Inventaire du littoral national pour identifier d'éventuels lieux de refuge

Conditions physiques et naturelles	Écologie	Facteurs socioéconomiques
<p>Conditions météorologiques et océaniques favorables ou défavorables au choix du lieu (dans quelles conditions météorologiques le site est-il à l'abri des vents, des vagues ou des courants)</p> <p>Conditions de surface selon les changements météorologiques</p> <p>Bathymétrie</p> <p>Effets saisonniers</p> <p>Conditions des fonds marins (fond de mouillage)</p> <p>Conditions à terre</p> <p>Conditions sur la ligne de rivage</p> <p>Accessibilité, du côté terre et du côté mer</p> <p>Obstacles pour recevoir de gros navires à capacités de manœuvre limitées</p>	<p>Plancton</p> <p>Benthos</p> <p>Espèces de poissons</p> <p>Oiseaux marins</p> <p>Oiseaux d'eau</p>	<p>Aire côtière de conservation</p> <p>Aire marine de conservation</p> <p>Archéologie sous-marine</p> <p>Pêcheries</p> <p>Aquaculture</p> <p>Autres utilisateurs de la mer</p> <p>Préoccupations de parties prenantes</p> <p>Voies de navigation passant par la zone ou dans ses environs</p> <p>Câbles sous-marins</p> <p>Proximité avec des zones résidentielles</p> <p>Usage militaire</p> <p>Agréments et tourisme côtier</p> <p>Installations vulnérables (ex. : entrées d'eau de refroidissement de centrales électriques)</p> <p>Existe-t-il des plans d'urgence pour la zone?</p> <p>Existe-t-il du matériel d'intervention d'urgence ?</p> <p>Existe-t-il des remorqueurs, des chalands, du matériel de sauvetage ou des entrepôts/dépôts ?</p> <p>Existe-t-il des installations de réception des déchets</p> <p>Existe-t-il des installations de réparation</p> <p>Impacts d'une éventuelle fermeture du port sur l'économie locale ou nationale</p>

Appendice 2

Renseignements préliminaires à fournir avec la demande d'accès à un lieu de refuge

Tout navire demandant accès à un lieu de refuge doit fournir les renseignements suivants pour informer le processus de prise de décision:

- Nom du navire
- Pavillon du navire
- Numéro OMI du navire
- Indicatif d'appel
- Numéro MMSI
- Type de navire
- Nombre de passagers à bord du navire
- Classification de la cargaison à bord
- Cause du dommage, sa nature et son ampleur
- Nature et quantité des substances nocives ou potentiellement dangereuses à son bord
- Type et quantité des hydrocarbures de soute à bord
- Pollution réelle ou potentiel de pollution
- Risque/présence du feu, explosion émission ou déversement de substances dangereuses; dans l'affirmative, la source, la nature et la quantité de telles substances
- Le navire est-il en charge ? (état des citernes et ballasts)
- Taille (jauge), longueur, largeur et tirant d'eau du navire
- Puissance du moteur, type et nombre de propulseurs
- Si le navire est à flot ou échoué; ancre(s) prête(s) à être utilisée(s)
- S'il est désemparé ou ayant sa pleine capacité de manœuvre, s'il dispose d'un moteur auxiliaire, si l'appareil à gouverner est en bon état de fonctionnement
- Données concernant l'équipage (effectifs, nationalité, etc.)
- Nom(s) de l'(des) armateur(s) inscrit(s), du/des affréteur(s) inscrit(s) en coque nue, et leurs domiciliations
- Nom de la société gestionnaire, au sens du Code ISM, sa domiciliation et l'adresse à partir de laquelle elle mène ses activités de gestion de la sécurité ainsi que ses coordonnées complètes
- Nom(s) et coordonnées du "Représentant désigné à terre" (DPA)
- Nom et adresse de l'agent local (le cas échéant)
- Coordonnées des assureurs P&I du navire
- Noms et coordonnées des assureurs de la coque et des machines du navire
- Nom(s) et coordonnées du représentant local du P&I Club
- Position du navire (et comment celle-ci est déterminée: GPS, navigation à l'estime, supposition)
- Cap et vitesse (navigant de ses propres moyens, à la dérive ou mouillant)
- A-t-il besoin d'un pilote ou d'une escorte
- Conditions météo et océanographiques sur la position du navire
- Renseignements détaillés sur un éventuel sinistre/accident à bord ou dans le voisinage du navire
- Type d'assistance immédiate requise
- L'évacuation de l'équipage est-elle nécessaire ?
- Faut-il abandonner le navire ou pas? Quelles autres alternatives?

- Actions d'intervention/mesures de précaution entreprises par l'équipage du navire (ex. : si des assistants ont été contactés ou appelés à la rescousse; qui est l'entrepreneur ? HAP de l'entreprise d'assistance)
- Ces actions d'intervention/mesures de précaution ont-elles donné des résultats ou pas ?
- Prochaines étapes prévues
- Quelle est la situation de sécurité opérationnelle à bord ?
- Informations détaillées figurant dans la demande de lieu de refuge (site, coordonnées géographiques, etc.)
- Distance au lieu de refuge préféré, contraintes
- Personne, à bord, ayant formulé la demande
- Langue de communication
- Toutes les coordonnées de contact du navire par satellite (ex.: INMARSAT C / Satphone / cellulaire/ fax, etc.)
- Date et heure de la demande
- Mesures d'aides demandées par ordre de priorité
- Durée prévue pour la formulation de décisions
- Type d'expertise et de matériel requis pour les mesures d'intervention/lutte
- Toute autre forme d'aide qui devrait être mise en alerte

Appendice 3

Aspects à suivre pendant au cours de l'intervention contre l'accident en mer

L'Autorité compétente devrait d'abord envisager l'option d'intervention contre l'accident pendant que le navire est en mer.

Dans ces circonstances, les aspects dont il faudrait tenir compte sont :

- Les conditions météorologiques prévues pour la période que le navire aura à passer en mer
- L'intégrité structurelle du navire, en particulier de la coque en proximité des réservoirs ou des cales de cargaison
- La navigabilité du navire, notamment sa flottabilité et sa stabilité.
- La disponibilité de moyens de propulsion et de génération électrique.
- Si le navire est sans propulsion, peut-on stabiliser sa position en mer en utilisant des remorqueurs ou d'autres embarcations de soutien ?
- L'espace marin et profondeur d'eau adéquats pour permettre au navire de dériver
- La densité du trafic dans la zone de l'accident
- Le navire peut-il jeter l'ancre à l'endroit où il se trouve ?
- État des courants marins et des marées
- Personnes compétentes (leur nombre et leurs qualifications) à bord chargées de toutes les tâches et de l'appréciation des facteurs humains tels que la fatigue. Sinon, peut-on déployer ce personnel à partir de la côte et peuvent-ils monter à bord sans danger?
- Y a-t-il un assistant sur place et les parties concernées ont-elles conclu un contrat d'assistance ?
- Dispose-t-on d'un matériel d'assistance et peut-il être transporté sur le navire en détresse pendant qu'il est en mer?
- Si le matériel d'assistance est disponible, peut-il être utilisé pour stabiliser la condition du navire afin de réduire les risques de pollution ?
- Le navire est-il accessible par hélicoptère ?
- Dispose-t-on d'un nombre suffisant de remorqueurs et de navires de soutien ? où sont-ils stationnés ?
- Y a-t-il d'autres mesures de sécurité à prendre pour que le navire puisse rester en mer sans danger
- Comment faire respecter les mesures de précaution et de prévention imposées telles que les instructions de navigation, les renforts de pont, et l'armement de la salle des machines, le nombre de remorqueurs, etc. (ex. : représentants, inspecteurs ou sauveteurs à bord)
- Possibilité d'alléger en mer et disponibilité du matériel (ex. : barges, grues, engins, etc.) et du personnel adéquat
- Dispose-t-on de personnel suffisant et de matériel anti-incendie, de moyens de lutte contre la pollution par des hydrocarbures ou des substances chimiques
- Ce matériel de lutte, peut-il être utilisé en mer ou est-ce que son usage est limité aux eaux intérieures et aux zones mitoyennes des côtes ?
- Peut-on transporter, en un laps de temps court, ce matériel de lutte vers le lieu de l'accident?
- Option limitant ou interdisant l'accès de navires/embarcations, et de personnel, et capacité à faire respecter ces mesures si les circonstances l'exigent (création de zones de sécurité maritimes)

- Mesures de restrictions à l'utilisation de la zone maritime proche du navire et de l'utilisation de l'espace aérien au-dessus ou près du bâtiment. De telles mesures ont-elles été décidées par les autorités compétentes et comment en assurent-elles le respect ?
- Disponibilité/viabilité d'un poste de mouillage ou d'amarrage au port et existence d'effets écologiques ou autres
- Quelles garanties ou cautions financières ont été exigées pour couvrir les cas de blessures corporelles et autres dommages tels les effets sur l'environnement, les chenaux et installations portuaires, les coûts des opérations de lutte contre l'accident, les frais d'entrée au port (pilotage, remorqueurs, équipage, etc.), les droits portuaires, les retards causés à d'autres navires/cargaisons dans l'enceinte du port, l'utilisation des postes de mouillage loués, le traitement du fret, les réparations à effectuer, l'évacuation des déchets, l'enlèvement des épaves, etc.
- Doit-on recourir à des garanties/cautions financières pour couvrir les coûts des évaluations environnementales, socioéconomiques et culturelles?
- Comment et à quel montant ces garanties ont été souscrites (ex. : cautions, garanties bancaires, lettre de garantie, etc.).

Appendice 4

Schéma: Procédures à suivre pour le traitement d'une demande d'accès à un lieu de refuge

