REGIONAL MARINE POLLUTION EMERGENCY
RESPONSE CENTRE FOR THE MEDITERRANEAN SEA

CENTRE REGIONAL MEDITERRANEEN POUR L'INTERVENTION
D'URGENCE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE

MANOEL ISLAND
MALTA

Distr:
RESTREINTE

Séminaire sur les questions financières, de responsabilité et d'indemnisation liées aux conséquences des accidents entraînant des pollutions par les hydrocarbures ou par les autres substances nuisibles.

REMPEC/WG.2/5
16 octobre 1990

ORIGINAL: Français

Malte, 8 - 12 octobre 1990

RAPPORT
DU SEMINAIRE SUR LES QUESTIONS FINANCIERES, DE RESPONSABILITE ET D'INDEMNISATION LIEES AUX CONSEQUENCES DES ACCIDENTS ENTRAINANT DES POLLUTIONS PAR LES HYDROCARBURES OU PAR LES AUTRES SUBSTANCES NUISIBLES

MALTE, 8-12 octobre 1990

IMO

MEDITERRANEAN ACTION PLAN
PLAN D' ACTION POUR LA MEDITERRANEE

UNEP

TABLE DES MATIERES

	Page
Introduction	1
Participants	1
Ouverture du Séminaire	1
Organisation du Séminaire	3
Adoption de l'ordre du jour	3
Vue d'ensemble des questions financières, de responsabilité et d'indemnisation liées aux conséquences des accidents entraînant des pollutions par les hydrocarbures ou par les autres substances nuisibles.	3
Conclusions et propositions de recommandations concernant les aspects juridiques, administratifs et financiers liés à l'assistance mutuelle.	4
. Conclusions du Séminaire	4
. Propositions de recommandations	12
. Propositions de Principes et Lignes Directrices	12
Questions diverses	14
Adoption du Rapport	15
Clôture du Séminaire	15

ANNEXES

Annexe I : Liste des participants

Annexe II : Ordre du jour

Annexe III : Liste des documents

Annexe IV : Programme des conférences et liste des textes des conférences et documents distribués pendant le Séminaire

Annexe V : Propositions de recommandations concernant les principes qui devraient être appliqués et les actions qui devraient être entreprises tant au niveau national qu'au niveau régional pour faciliter et accélérer la coopération entre les Etats côtiers méditerranéens en cas de situation critique.

Annexe VI : Propositions de Principes et de Lignes Directrices concernant la coopération et l'assistance mutuelle (qui devraient être incorporées dans la Partie A: "Arrangements et Procédures Opérationnels" du Système Régional d'Information).

APPENDICES

Appendice I	:	Principes et Lignes Directrices concernant le rôle et les responsabilités des experts envoyés en mission par le Centre à la demande d'un Etat en cas d'urgence, et devoirs et obligations des Etats à leur égard.
Appendice II	:	Principes et Lignes Directrices concernant l'envoi, la réception et la réexpédition d'équipement en cas d'opération d'assistance internationale.
Appendice III	:	Principes et Lignes Directrices concernant les arrangements et procédures administratives qui pourraient être appliquées en cas d'opération d'assistance mutuelle.
Appendice IV	:	Principes et Lignes Directrices concernant les arrangements et procédures opérationnels qui pourraient être appliqués en cas d'opération conjointe.
Appendice V	:	Liste récapitulative des procédures à suivre et des personnes à contacter en cas de situation d'urgence.
Appendice VI	:	Liste récapitulative des principales dispositions institutionnelles visant à faciliter l'assistance mutuelle en cas d'accident majeur de pollution marine qui devraient être incorporées dans les plans nationaux d'urgence.
Appendice VII	:	Points à considérer lors d'une demande d'entrée dans un "port refuge".

INTRODUCTION

1. Le Séminaire sur les questions financières, de responsabilité et d'indemnisation liées aux conséquences des accidents entraînant des pollutions par les hydrocarbures ou par les autres substances nuisibles a été convoqué à Malte, du 8 au 12 octobre 1990, en application des recommandations concernant les activités futures du Centre adoptées par la Sixième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et aux Protocoles y relatifs, Athènes, 3-6 octobre 1989 (UNEP(OCA)MED IG.1/5 Annexe V).

2. Conformément aux Recommandations des Parties Contractantes et en se référant aux conclusions du Séminaire sur la lutte contre la pollution accidentelle de la mer Méditerranée par les substances nuisibles qui s'est tenu à Malte du 22 au 26 mai 1989 (ROCC/WG.1/5), l'objet principal de ce Séminaire a été:

a) de fournir aux participants une vue d'ensemble des questions financières, de responsabilité et d'indemnisation liées aux conséquences des accidents entraînant des pollutions par les hydrocarbures ou par les autres substances nuisibles;

b) de discuter et d'approuver des conclusions et des propositions de recommandations concernant les aspects juridiques, administratifs et financiers liés à l'assistance mutuelle.

3. Tous les Correspondants Officiels gouvernementaux du REMPEC ont été invités à désigner un participant au Séminaire, en tenant compte de son objet.

PARTICIPANTS

4. Les participants désignés par 12 Etats côtiers méditerranéens ainsi que les représentants de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) ont participé au Séminaire. Ont participé également en qualité de conférencier: Prof. P.W. BIRNIE, Directeur de l'Institut de Droit Maritime International de l'OMI (IMLI), M. C. DOUAY, Avocat Général Honoraire près de la Cour d'Appel de Paris, Membre de l'Académie de Marine, France, Dr. M.A. FAWZI, Conseiller à l'Agence Egyptienne pour les Affaires environnementales (EEAA), Egypte, M. M. JACOBSSON, Administrateur du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), M. D.L. JOHN, Administrateur Gérant de l'Offshore Pollution Liability Association Limited (OPOL), M. P.K. MUKHERJEE, Directeur Adjoint de l'IMLI, M. N.D. TONGE, Assistant Administrateur, North of England P & I Association Ltd., et Dr. I.C. WHITE, Administrateur Gérant, de l'International Tankers Owners Pollution Federation Limited (ITOPF). La liste des participants est reproduite à l'ANNEXE I du présent rapport.

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR: OUVERTURE DU SEMINAIRE

5. Le Séminaire a été ouvert par l'Honorable Dr. Stanley ZAMMIT, Secrétaire d'Etat, Chargé de l'Environnement, de la République de Malte.

6. M. K. VOSKRESENSKY, Directeur de la Division de l'Environnement Marin de l'OMI a accueilli les participants au nom du Secrétaire Général de cette Organisation, M. W.A. O'NEIL et a exprimé son appréciation et sa gratitude au Gouvernement de Malte pour le soutien qu'il n'a cessé de fournir au REMPEC en tant qu'Etat hôte.

7. Il a souligné que des accidents majeurs survenus récemment à des pétroliers avaient de nouveau attiré l'attention sur le fait que, outre les problèmes techniques, les questions juridiques et financières étaient importantes. En particulier dans le cas d'opérations d'assistance mutuelle, de telles questions juridiques, administratives et financières sont décisives.

8. Il a également fait ressortir qu'aucun pays n'était véritablement en mesure d'affronter une pollution marine accidentelle majeure en comptant uniquement sur ses propres moyens. Ainsi la coopération régionale et l'assistance mutuelle sont indispensables. Il a également mis en valeur l'importance des Conventions et Protocoles existant dans ce domaine et développés par l'OMI, à savoir la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969) et la Convention portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds 1971) ainsi que les Protocoles de 1984 s'y rapportant.

9. Le représentant du PNUE/PAM, M. I. DHARAT a accueilli les participants au nom du Coordonnateur du PAM, M. A. MANOS. Il a également remercié l'Honorable Dr. Stanley ZAMMIT, Secrétaire d'Etat chargé de l'Environnement de la République de Malte pour son discours d'ouverture ainsi que pour l'aide généreuse fournie par le Gouvernement maltais en hébergeant le Centre. Il a encore exprimé les remerciements du PNUE/PAM à l'OMI pour son assistance technique dans la mise en oeuvre des diverses activités du Centre ainsi qu'à toutes les autres organisations qui ont coopéré étroitement à la préparation du Séminaire. Enfin, au nom du PNUE, il a souhaité la bienvenue au participant de l'Albanie dont le pays a récemment adhéré à la Convention de Barcelone et à ses quatre Protocoles y relatifs.

10. M. I. DHARAT est revenu brièvement sur l'historique et les objectifs du présent Séminaire. Il a souligné la position délicate des pays en voie de développement qui souffrent gravement des pollutions par les hydrocarbures et les autres substances nuisibles. Il a souligné également l'importance des mesures de prévention ainsi que les besoins de formation, d'amélioration des systèmes de communication, de coordination et de coopération entre les Etats côtiers de la région.

11. Il s'est référé à l'Article 12 de la Convention de Barcelone, évoquant la nécessité d'élaborer et d'adopter des procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin. A cette fin, une étude concernant un Fonds de Garantie inter-Etats méditerranéens ainsi que la responsabilité et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin a été entreprise. Il s'est aussi reporté à la décision de la dernière réunion des Parties Contractantes (Athènes, octobre 1989), qui a autorisé le Secrétariat à développer des procédures concernant la responsabilité et l'indemnisation. Il a enfin exprimé l'espoir que les délibérations du Séminaire aideront le Secrétariat dans la préparation de ces procédures.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR: ORGANISATION DU SEMINAIRE

Réglement Intérieur

12. Sur proposition de M. I. DHARAT le Séminaire a accepté que soit adopté un réglement intérieur, et a à cette fin décidé d'appliquer, mutatis mutandis, celui des réunions et conférences des Parties Contractantes à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et aux protocoles y relatifs (UNEP/IG.43/6, annexe XI).

Election du Bureau

13. Les participants ont élu à l'unanimité, M. Loizos LOIZIDES (Chypre), Président du Séminaire; M. Malek SMAOUI (Tunisie), Vice-Président et M. Jean François LEVY (France), Rapporteur.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR: ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

14. Le Séminaire a adopté l'ordre du jour qui figure à l'ANNEXE II du présent rapport. La liste des documents soumis au Séminaire est reproduite à l'ANNEXE III.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR: VUE D'ENSEMBLE DES QUESTIONS FINANCIERES, DE RESPONSABILITE ET D'INDEMNISATION LIEES AUX CONSEQUENCES DES ACCIDENTS ENTRAINANT DES POLLUTIONS PAR LES HYDROCARBURES OU PAR LES AUTRES SUBSTANCES NUISIBLES

15. Le Directeur du REMPEC a présenté le document REMPEC/WG.2/3 décrivant le programme de conférences préparé par le Centre. Il a souligné que le programme proposé avait principalement pour objet de fournir aux participants au Séminaire une vue d'ensemble de la nature des problèmes juridiques et financiers rencontrés en cas de situation d'urgence due à une pollution marine accidentelle ainsi que des mécanismes existant en matière de responsabilité et d'indemnisation. Il a également transmis les regrets de M. A. BARISICH de la Commission des Communautés Européennes, empêché à la suite du décès brutal d'un de ses proches collaborateurs, ainsi que ceux de Mme. M. REMOND-GOUILLOUD retenue pour raisons professionnelles.

16. Le programme des conférences qui comprend la liste des textes des conférences et documents distribués pendant le Séminaire est reproduit à l'ANNEXE IV du présent rapport. Les conférences et panels ont été assurées par: Prof. P.W. BIRNIE, Directeur de l'Institut de Droit Maritime International de l'OMI (IMLI), M. C. DOUAY, Avocat Général Honoraire près de la Cour d'Appel de Paris, Membre de l'Académie de Marine, France, Dr. M.A. FAWZI, Conseiller à l'Agence Egyptienne pour les Affaires environnementales (EEAA), Egypte, M. M. JACOBSSON, Administrateur du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), M. D.L. JOHN, Administrateur Gérant de l'Offshore Pollution Liability Association Limited (OPOL), M. J.F. LEVY, Secrétaire Général de la Mission Interministérielle de la Mer, France, M. P.K. MUKHERJEE, Directeur Adjoint de l'IMLI, M. J.C. SAINLOS, Directeur, REMPEC, Malte, M. N.D. TONGE, Assistant Administrateur, North of England P & I Association Ltd., et Dr. I.C. WHITE, Administrateur Gérant, de l'International Tankers Owners Pollution Federation Limited (ITOPF).

17. Le Séminaire a estimé que les informations fournies par les divers conférenciers étaient d'un grand intérêt pour les responsables nationaux chargés des questions juridiques et financières liées aux accidents entraînant des pollutions par les hydrocarbures ou par les autres substances nuisibles ainsi que pour les autorités compétentes pour traiter des questions d'assistance mutuelle et il a demandé que le Centre publie, en français et en anglais, le texte des conférences afin que les Etats de la région méditerranéenne puissent disposer d'un ouvrage de référence.

POINTS 5 ET 6 DE L'ORDRE DU JOUR: CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS DE RECOMMANDATIONS, CONCERNANT LES ASPECTS JURIDIQUES, ADMINISTRATIFS ET FINANCIERS LIES A L'ASSISTANCE MUTUELLE

18. Le Directeur du REMPEC a présenté le document REMPEC/WG.2/4 qui contient:

a) Un projet de conclusions concernant les aspects juridiques, administratifs et financiers liés à l'assistance mutuelle en cas d'urgence;

b) Les recommandations proposées par le Centre concernant les principes qui devraient être appliqués et les actions qui devraient être entreprises tant au niveau national qu'au niveau régional pour faciliter et accélérer la coopération entre les Etats côtiers méditerranéens en cas de situation critique;

c) Des propositions de Principes et Lignes Directrices concernant la coopération et l'assistance mutuelle qui devraient être incorporés dans la Partie A: "Arrangements et Procédures Opérationnels" du Système Régional d'Information.

19. Les participants au Séminaire ont été invités à commenter et à exprimer leurs observations sur ces propositions figurant dans le document REMPEC/WG.2/4.

Conclusions du Séminaire

20. Sur la base des discussions qui ont suivi les conférences faites sous le Point 4 de l'Ordre du Jour, et après avoir examiné et débattu les projets de conclusions et les propositions contenues dans le document REMPEC/WG.2/4 les participants ont adopté les textes figurant aux paragraphes 20.1 à 20.5 comme conclusions du Séminaire. Celles-ci identifient les principes et les actions considérés comme essentiels et qui devraient être appliqués et engagés au niveau national et/ou régional dans les 5 domaines suivants:

1. Dispositif national de préparation à la lutte et de lutte contre les pollutions marines accidentelles.

2. Conventions internationales et législations nationales.

3. Accords bilatéraux opérationnels entre Etats côtiers voisins.

4. Remboursement des frais d'assistance.

5. Facilitation et coordination de l'assistance.

20.1 Dispositif national de préparation à la lutte et de lutte contre les pollutions marines accidentelles

i) L'expérience a montré que les mesures d'intervention et de lutte prises rapidement après un accident permettent de prévenir et de réduire les conséquences dommageables de celui-ci. Les dommages de pollution et les coûts des mesures d'intervention seront d'autant plus réduits que les opérations de lutte et de remise en état auront été engagées sans tarder avec ordre et méthode. A tous points de vue, il est donc important que la personne responsable de la pollution ou ses représentants et/ou les autorités compétentes du ou des Etats menacés par la pollution ou d'autres Etats, à la demande de l'Etat menacé, puissent intervenir rapidement après un accident. L'assistance internationale contribuera alors à réduire les dommages dans le pays menacé.

ii) Lorsque les Autorités publiques sont informées d'un accident, elles devraient établir immédiatement contact avec les parties liées au navire ou avec leurs représentants et les consulter, si elles décident d'intervenir, afin de mener les opérations de la façon la plus efficace d'un point de vue environnemental, technique et financier.

iii) Toute Partie au Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, confrontée à une pollution d'origine accidentelle par les hydrocarbures ou d'autres substances nuisibles doit prendre les dispositions permettant de lutter contre la pollution. Les Parties au Protocole doivent s'efforcer de maintenir et de promouvoir leurs plans d'urgence et leurs moyens de lutte, et enfin, elles s'engagent à faire tous les efforts possibles pour apporter leur concours à toute Partie qui demande assistance. Les Parties au Protocole devraient en outre disposer d'un système national de communication suffisamment efficace pour assurer une mise en oeuvre satisfaisante du plan national de préparation à la lutte et de lutte. Par ailleurs elles doivent prendre les mesures afin de coordonner dans le cadre de l'accord régional l'utilisation des moyens nationaux de communication pour assurer, avec la fiabilité et la rapidité nécessaires, la réception, la transmission et la diffusion de tous rapports et informations urgentes relatifs aux situations d'urgence.

iv) L'intervention des pouvoirs publics, la coopération et l'assistance mutuelle exigent que les Etats soient préparés, faute de quoi il ne peut pas y avoir d'action rapide et efficace et donc il ne peut pas être satisfait aux obligations du Protocole. Un dispositif national de préparation à la lutte et de lutte est donc indispensable. Il inclut une bonne organisation administrative avec la connaissance claire des autorités responsables de telle ou telle action et de leur coordination. Il inclut également l'existence d'équipements permettant aux Etats Parties d'engager la lutte, sans attendre l'arrivée d'une possible assistance d'autres pays, au cours de la période cruciale des premiers jours qui permet de protéger les sites les plus sensibles.

v) Afin que l'assistance d'autres Etats puisse être obtenue rapidement et pour que les opérations d'assistance mutuelle puissent être engagées avec le maximum d'efficacité, le dispositif national de préparation à la lutte et de lutte devrait comporter des dispositions institutionnelles

et administratives spéciales concernant les aspects de l'assistance mutuelle. Pour cela les Etats devraient d'une part se référer au Protocole ainsi qu'aux Lignes Directrices sur la coopération dans la lutte contre les pollutions marines adoptées en Septembre 1987 (UNEP/IG.74/5), et d'autre part prendre en compte lorsqu'elle aura été adoptée par les Parties Contractantes la liste récapitulative qui figure à l'Appendice VI de l'Annexe VI jointe au présent rapport.

vi) En désignant les autorités compétentes, notamment l'autorité habilitée à agir au nom de l'Etat pour demander une assistance ou pour décider de fournir l'assistance demandée, les Etats devraient avoir à l'esprit les difficultés liées au processus de prise de décision dans le domaine de l'assistance mutuelle et ils devraient s'assurer que la personne désignée ait bien le niveau approprié pour la prise de décision. La décision de mettre à la disposition d'une autre Partie Contractante le matériel acquis pour protéger le rivage de son pays est en effet une décision difficile.

vii) La mise en place d'un dispositif national, la préparation d'un plan d'urgence et surtout l'acquisition d'équipements d'intervention et de lutte nécessitent des investissements et des dépenses de fonctionnement et de maintenance souvent élevés. Certains pays méditerranéens ont des difficultés pour assurer ce type de financement. En vue d'aider ces Etats à se doter de l'équipement minimal de lutte et de communication, et à assurer la formation du personnel, les possibilités de financements internationaux (PNUD, Banque Mondiale ...) devraient être explorées. A l'instar du gouvernement maltais, certains pays méditerranéens pourraient, dans le cadre de leur coopération bilatérale avec la Communauté Economique Européenne, faire le choix d'employer une partie des fonds disponibles pour l'acquisition d'équipements et les actions de formation. Le Centre, à la demande des Etats, pourrait les aider à préparer des projets à soumettre pour financement aux éventuels donateurs.

viii) Bien souvent, les autorités nationales responsables ne pourront pas engager rapidement toutes les mesures nécessaires car elles seront limitées dans leurs actions par des contingences budgétaires ou les règles rigides des finances publiques. Aussi, pour pouvoir rapidement intervenir ou entreprendre des opérations de lutte, les autorités publiques devraient pouvoir disposer de sources de financement. Ces financements pourraient être obtenus par l'intermédiaire d'un fonds national pour les interventions d'urgence, créé spécialement à cet effet ou, selon les circonstances et en fonction des mécanismes de responsabilité et d'indemnisation applicables, par des facilités de paiement octroyées aux conditions de la Convention de 1971 portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dès lors que cette Convention s'applique, ou bien par des garanties de remboursement de la part de l'assureur responsabilité civile du propriétaire du navire.

20.2 Conventions internationales et législations nationales

i) Dans le cadre de l'OMI ont été élaborées des Conventions internationales ayant pour objectif:

a) De limiter les risques de pollution par les navires et de prévoir les obligations de rapport à l'Etat côtier en cas d'accident susceptible d'entraîner un risque de pollution:

* Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle qu'amendée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78).

b) De fixer les conditions du droit d'intervention des Etats côtiers en haute mer.

* Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 1969.
* Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, 1973.

c) De déterminer le régime de l'assistance, lequel régime, lorsque la convention de 1989 sera en vigueur, sera plus favorable à la protection de l'environnement.

* Convention internationale sur l'assistance, 1989 (non en vigueur).

d) D'assurer aux victimes de pollutions dues à des déversements d'hydrocarbures, une indemnisation pour les dommages subis.

* Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969), 1969.
* Protocole de 1984 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969), 1984 (non en vigueur).
* Convention portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, (Fonds 1971), 1971.
* Protocole de 1984 modifiant la Convention de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, (Fonds - 1971), 1984 (non en vigueur).

ii) Ces Conventions ont pour but de favoriser l'intervention rapide des pouvoirs publics et de rembourser dans le cas d'accidents de pollution par les hydrocarbures, aux conditions et dans les limites fixées par les Conventions, les mesures de sauvegarde et de lutte prises, y compris celles prises par un Etat prêtant assistance à un autre Etat, que ce soit à la demande de ce dernier ou de sa propre initiative. Ces mécanismes, dès lors qu'ils sont applicables, vont faciliter considérablement la coopération et l'assistance mutuelle entre Etats en cas de situation critique.

iii) Afin de faciliter l'assistance mutuelle entre les Etats côtiers méditerranéens en cas d'urgence, en particulier lors d'accidents de pollution par les hydrocarbures, les Etats méditerranéens qui ne sont pas Parties aux Conventions mentionnées ci-dessus devraient prendre les dispositions nécessaires pour ratifier ces Conventions ou y adhérer.

iv) A cette fin, l'OMI ou le FIPOL devraient aider les Etats qui le demandent, à préparer la législation nationale leur permettant de devenir Parties à ces Conventions et d'en assurer l'application au niveau national.

v) Par ailleurs des travaux sont en cours à l'OMI pour établir une Convention sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution par les substances dangereuses en vue, d'une part d'établir un régime de responsabilité analogue à celui de la Convention CLC 1969 ci-dessus, d'autre part de remédier à l'insuffisance des indemnisations résultant de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC 1976).

vi) Enfin, les Parties Contractantes devraient prendre en compte les principes établis par la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer.

20.3 **Accords bilatéraux opérationnels entre Etats côtiers voisins**

i) Dans le cadre de l'accord général régional, les accords bilatéraux opérationnels entre Etats côtiers voisins représentent incontestablement le moyen le mieux adapté pour déterminer à l'avance les conditions de la coopération et fixer les responsabilités au niveau approprié. Ces accords sont destinés à faciliter le déroulement des opérations d'intervention et de lutte, et à coordonner l'emploi des moyens dans une zone géographique déterminée.

ii) En général ces accords:

a) déterminent l'étendue de la coopération entre les autorités responsables de la mise en oeuvre de l'accord au niveau opérationel;

b) définissent, dans la zone géographique d'application de l'accord, les zones de responsabilité;

c) répartissent les responsabilités et prévoient le transfert de responsabilité d'un Etat à l'autre;

d) fixent les principes de commandement et de liaison et définissent les structures correspondantes;

e) comportent des dispositions concernant l'exploitation des navires et des aéronefs dans l'ensemble de la zone géographique d'application de l'accord.

Surtout, ces accords précisent à l'avance les conditions financières et les modalités administratives relatives aux actions qui seront engagées, ce qui permet des interventions rapides en cas d'urgence en supprimant les délais toujours longs des négociations à chaud lors de l'événement.

iii) Il serait particulièrement souhaitable qu'entre Etats côtiers méditerranéens voisins, des accords bilatéraux opérationnels soient conclus. En effet c'est la facon la plus systématique et la plus complète pour déterminer à l'avance les conditions et les modalités d'action. La négociation de tels accords permet de parvenir à un degré de précision qui éviterait d'éventuelles difficultés administratives ou financières. Le Centre, conformément à ses fonctions, peut aider les Etats qui le demandent à préparer de tels accords.

20.4 Le remboursement des frais d'assistance

i) En matière de pollution, le principe généralement admis est que le pollueur se voit imputer le coût des dépenses relatives aux mesures de prévention et de lutte contre la pollution prises par les pouvoirs publics. La pollution marine étant un risque assurable, les propriétaires de navire souscrivent une assurance.

ii) En ce qui concerne la fuite ou le déversement d'hydrocarbures persistant provenant d'un pétrolier, les Conventions internationales et les accords privés traitant des problèmes de responsabilité et d'indemnisation offrent un remboursement rapide des coûts des opérations de lutte entreprises par les Etats. Ainsi le coût des mesures de lutte entreprises par les pouvoirs publics peut être réclamé au cas par cas, et en fonction des régimes juridiques applicables, soit directement auprès de l'assureur du propriétaire du navire, soit auprès de l'administrateur du Fonds qui s'applique.

iii) En vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de celle portant création du Fonds, toute entité, y compris l'Etat, qui prend des mesures de lutte a le droit d'être indemnisé, si ces mesures sont jugées raisonnables. Ce même principe s'applique dans le cas d'un Etat fournissant de l'assistance à un autre Etat.

iv) Aussi, en cas d'assistance d'Etat à Etat, le principe qui devrait s'appliquer, à moins qu'il n'en soit convenu autrement par les parties intéressées, est celui du remboursement des coûts de l'assistance fournie par un Etat à la demande d'un autre Etat.

Ce principe présente en effet les avantages suivants:

a) la Partie requise ne sera pas tentée de limiter son assistance et elle s'efforcera plus volontiers de fournir rapidement toute l'assistance jugée nécessaire par la Partie requérante;

b) la Partie requérante sera incitée à demander uniquement l'assistance nécessaire et raisonnable en fonction des circonstances;

c) sachant que l'assistance ne sera pas gratuite, l'Etat côtier devra faire un effort pour développer son propre dispositif national de préparation à la lutte et de lutte et avoir un minimum d'équipement;

d) le pollueur saura qu'il aura aussi à payer les coûts de l'assistance;

e) la négociation des bases financières ne sera pas alors une cause de retard pour la réponse à une demande d'assistance.

v) Par ailleurs, un Etat partie à la Convention portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) qui demande de l'assistance à un autre Etat pourrait obtenir du FIPOL des facilités de paiement à cet effet, si sa demande satisfait aux conditions stipulées dans la Convention et à la règle 12 du règlement intérieur du FIPOL qui concerne l'attribution de facilités de crédit pour les mesures préventives.

vi) Si l'Etat menacé n'est pas Partie à la Convention sur la responsabilité civile ni à celle portant création du Fonds et si les accords TOVALOP ou CRISTAL s'appliquent, il pourra probablement obtenir, de la part de l'assureur responsabilité civile du propriétaire du pétrolier ou de la part du Fonds CRISTAL, un remboursement pour le coût de l'assistance demandée à un autre Etat, si cette assistance est raisonnable et justifiée.

vii) Dans le cas d'accords bilatéraux prévoyant que l'assistance sera gratuite, rien n'empêche l'Etat assistant de présenter une demande de remboursement au pollueur ou à l'Etat assisté d'agir en qualité de mandataire de l'Etat assistant.

viii) Aussi, les Etats engagés dans des actions d'assistance mutuelle ne devraient pas, par leur pratique concernant le remboursement des coûts de l'assistance, être en contradiction avec le "principe pollueur payeur". Au contraire, ces Etats devraient coopérer pour mener à bien toute action en demande d'indemnisation.

ix) Cependant, si les régimes juridiques internationaux en vigueur ou les accords privés TOVALOP et/ou CRISTAL ne permettent pas d'obtenir, ou d'obtenir dans un délai raisonnable, le total remboursement des coûts des mesures de sauvegarde et de lutte, l'Etat requérant une assistance peut demander à l'Etat assistant soit de renoncer en tout ou partie au remboursement, soit de surseoir à ce remboursement. En examinant de telles demandes, les Etats Parties au Protocole sollicités, devraient tenir compte des besoins spécifiques de certains Etats de la région méditerranéenne. A cet égard, ils s'efforceront de préserver les voies de recours possibles contre le responsable.

20.5 **Facilitation et coordination de l'assistance**

i) Au stade de la préparation à la lutte, tant dans l'établissement des plans nationaux d'urgence que dans le cadre de la coopération régionale, il y a lieu de mettre en place les structures permettant une assistance mutuelle, en particulier par la mise au point à l'avance des modalités de l'assistance et par la disponibilité des informations nécessaires à l'établissement et à l'envoi des demandes d'assistance.

ii) C'est un des objectifs principaux du Centre que de faciliter la coopération entre les Etats Parties au Protocole en cas de situation critique et il est dans ses fonctions d'entreprendre les activités de préparation à la lutte, en particulier dans la perspective d'opérations d'assistance mutuelle, et son rôle est essentiel à cet égard.

Dans le cadre du développement du Système Régional d'Information, le Centre recueille, diffuse et maintient à jour les informations nécessaires pour engager des opérations d'assistance mutuelle, notamment celles concernant les autorités nationales responsables, les équipements, les experts, les sociétés offrant des services.

D'autre part, le Centre aide les Etats qui le demandent, à développer leur dispositif national et à préparer des accords opérationnels bilatéraux. Il développe également un programme de formation et organise périodiquement des exercices afin de tester le système régional

de communication pour s'assurer que la transmission, la réception et la dissémination des alertes et informations relatives aux accidents impliquant des hydrocarbures ou d'autres substances nuisibles entre le Centre Régional et les Parties Contractantes à l'Accord, et entre les Parties Contractantes elles-mêmes peuvent rapidement et correctement s'effectuer. Enfin, il prépare des arrangements opérationnels et des lignes directrices visant à faciliter l'assistance mutuelle entre les Parties au Protocole.

iii) Mais les résultats et bénéfices de ces activités préparatoires dépendent largement de la participation des Etats. La réalisation et l'exploitation efficace du Système Régional d'Information repose pour certaines de ses parties sur la pertinence des informations fournies par les Etats, en particulier en ce qui concerne leur organisation nationale et l'autorité compétente pour traiter des questions d'assistance. Aussi, afin de faciliter les interventions rapides et l'assistance mutuelle en cas d'urgence, il est absolument nécessaire que les Parties au Protocole coopèrent et participent activement à l'exécution du programme de préparation à la lutte du Centre.

iv) En cas d'incident de pollution, l'assistance à une Partie Contractante ayant à mener cette lutte peut en particulier prendre la forme de la mise à disposition d'un ou de plusieurs experts destinés à aider les autorités compétentes de la Partie requérante à décider les mesures à prendre, à en évaluer les implications financières ou à déterminer les autres types d'assistance à demander.

A cette fin, à la demande de la Partie concernée, le Centre peut soit envoyer un de ses propres experts, soit aider cette Partie à obtenir l'assistance d'autres experts, soit uniquement dans les premiers jours de la lutte, soit pour l'assister tout au long des opérations.

v) Le rôle et les responsabilités des experts envoyés par le Centre, ainsi que les devoirs et obligations des Etats à leur égard, devraient être également précisés. Pour l'envoi de ces experts le Centre devrait avoir des arrangements et instructions permanents.

vi) Dans la majorité des cas, l'Etat concerné recevra directement les informations dont il a besoin pour organiser la lutte, qu'elles proviennent du navire en cause, de ses armateurs ou assureurs, ou de l'ITOPF; cet Etat pourra, grâce en particulier au Système Régional d'Information entretenu par le Centre, dialoguer avec les autres Parties Contractantes pour obtenir d'elles une assistance en personnel ou en équipement. Mais pendant le déroulement de l'ensemble de ces actions le Centre pourra apporter à l'Etat concerné l'assistance qu'il lui demandera et à cette fin, il rassemblera les informations nécessaires. Pour accomplir cette mission, le Centre doit pouvoir disposer des moyens de communications satisfaisants.

vii) Le Centre peut également, sur demande de la Partie concernée et/ou en liaison avec les autorités des divers pays concernés et avec les parties liées aux navires, aider à l'obtention de l'assistance internationale et à la coordination de sa fourniture, que les moyens fournis proviennent des autres gouvernements ou du secteur privé.

Propositions de recommandations

21. Après avoir adopté les conclusions ci-dessus et avoir examiné et commenté les propositions contenues dans le document REMPEC/WG.2/4 les participants ont approuvé des propositions de recommandations à soumettre à la Septième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes pour adoption. Ces propositions de recommandations concernent les principes qui devraient être appliqués et les actions qui devraient être entreprises tant au niveau national qu'au niveau régional pour faciliter et accélérer la coopération entre les Etats côtiers méditerranéens en cas de situation critique. Elles figurent à l'ANNEXE V du présent rapport.

Propositions de Principes et de Lignes Directrices concernant la coopération et l'assistance mutuelle en cas d'urgence

22. Le Directeur du REMPEC a présenté les avant-projets de Principes et de Lignes Directrices concernant la coopération et l'assistance mutuelle en cas d'urgence contenues dans le document REMPEC/WG.2/4, Partie III. Ces propositions ont été préparées par le Centre conformément aux nouveaux Objectifs et Fonctions du Centre tels qu'ils ont été approuvés par la Sixième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes (UNEP(OCA)/MED IG.1/5, Appendice 1), notamment la Fonction H qui demande que le Centre "prépare et maintienne à jour des dispositions opérationnelles et des Lignes Directrices afin de faciliter la coopération entre les Etats côtiers méditerranéens en cas d'urgence".

23. Le Directeur du Centre a indiqué que ces propositions de Principes et de Lignes Directrices, qui ont pour objectif de faciliter et accélérer la coopération entre les Etats côtiers méditerranéens en cas de situation critique, seront incorporés, lorsqu'ils auront été finalisés et approuvés, dans la Partie A: "Arrangements et Procédures Opérationnels" du Système Régional d'Information, comme cela est prévu par le programme d'activités du Centre approuvé par la Sixième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes (UNEP(OCA)/MED.WG.3/3/Add 1).

24. Les participants au Séminaire ont examiné, commenté et amendé les avant-projets de Principes et de Lignes Directrices contenues dans le document REMPEC/WG.2/4, Partie III. Ces Principes et Lignes Directrices sont les suivants:

- Principes et Lignes Directrices concernant le rôle et les responsabilités des experts envoyés en mission par le Centre à la demande d'un Etat en cas d'urgence, et les devoirs et obligations des Etats à leur égard.

- Principes et Lignes Directrices concernant l'envoi, la réception et la réexpédition d'équipement dans le cas d'opération d'assistance internationale.

- Principes et Lignes Directrices concernant les arrangements et procédures administratives qui pourraient être appliqués en cas d'opération d'assistance mutuelle.

- Principes et Lignes Directrices concernant les arrangements et procédures opérationnels qui pourraient être appliqués en cas d'opération conjointe.

- Liste récapitulative des procédures à suivre et des personnes à contacter en cas de situation d'urgence.

- Liste récapitulative des principales dispositions institutionnelles visant à faciliter l'assistance mutuelle en cas d'accident majeur de pollution marine qui devraient être incorporées dans les plans nationaux d'urgence.

- Points à considérer lors d'une demande d'entrée dans un "port refuge".

25. Les participants au Séminaire ont décidé de soumettre les Principes et Lignes Directrices figurant aux Appendices I, II et IV à la Réunion du Comité Scientifique et Technique de mai 1991 dans la version reproduite à l'Annexe VI au présent rapport.

26. En ce qui concerne les autres Appendices, les participants ont estimé que les textes figurant également à l'Annexe VI du présent rapport devraient être élaborés plus avant.

A cette fin ils ont proposé la constitution d'un groupe restreint composé de représentants de quatre Parties Contractantes au Protocole sur la coopération en cas d'urgence (deux représentants de pays du Sud et de deux représentants de pays du Nord). Le mandat de ce groupe est de mettre au point les Appendices en vue de les soumettre à la Réunion du Comité Scientifique et Technique de mai 1991.

27. Le représentant de l'Unité de Coordination du PAM a annoncé la possible prise en charge des frais de transport et de séjour des deux représentants de pays du Sud.

28. Les participants au Séminaire ont identifié Chypre, l'Egypte, la France et la Yougoslavie comme pouvant être les quatre Parties Contractantes qui designeront leur représentant qui participera à cette Réunion qui se tiendra au REMPEC les 18 et 19 mars 1991. Les participants au Séminaire ont invité les autorités compétentes de ces quatre Parties Contractantes à faire connaître au Centre, avant le 15 janvier 1991, le nom et les qualités de leur représentant.

29. Plusieurs participants au Séminaire ont exprimé le souhait que les représentants qui seront désignés par les autorités nationales compétentes des quatre Parties Contractantes nommées ci-dessus soient des personnes ayant participé à ce Séminaire afin d'assurer la bonne continuité du travail déjà entrepris.

30. Afin de faciliter les travaux du groupe, les correspondants officiels du Centre sont invités à lui faire connaître leurs propositions concernant ces Appendices avant le 15 décembre 1990.

31. Les participants au Séminaire attirent l'attention des Parties Contractantes sur la nécessité de mettre à la disposition du Centre les moyens financiers nécessaires pour l'accomplissement des missions décrites à l'Appendice I de l'Annexe VI au présent rapport.

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR: QUESTIONS DIVERSES

Projet de Convention sur la préparation et l'intervention contre la pollution par les hydrocarbures

32. Afin de répondre au souhait exprimé par plusieurs délégations durant la réunion conjointe du Comité Scientifique et Technique et du Comité Socio-économique (Athènes, 26 mai - 19 juin 1990, UNEP(OCA)/MED.WG.12/6) d'avoir un échange de vues sur le projet de Convention sur la préparation et l'intervention contre la pollution par les hydrocarbures (REMPEC/WG.2/INF.7), cette question a été incluse sous le Point 7 de l'Ordre du Jour "Questions Diverses".

33. M. K. VOSKRESENSKY, représentant de l'OMI, a donné des informations sur les progrès réalisés par l'OMI dans la préparation de la Conférence diplomatique sur la coopération internationale en matière de préparation et d'intervention contre la pollution par les hydrocarbures, qui doit se tenir au siège de l'OMI à Londres du 19 au 30 novembre 1990.

Il a souligné que le but de la Conférence était l'examen et l'adoption de la Convention internationale en matière de préparation et d'intervention contre la pollution par les hydrocarbures ainsi que les recommandations et résolutions y relatives. Il a aussi insisté sur le fait que l'objectif principal de la Convention était de faciliter l'assistance mutuelle et la coopération internationale concernant la préparation à la lutte et la lutte contre une pollution par les hydrocarbures.

34. M. K. VOSKRESENSKY a mis en évidence le fait que cette Convention comblerait une lacune qui existe dans le cadre des Conventions internationales qui se rapportent à la pollution marine. Il a aussi insisté sur le fait que, pour être effectifs, les accords régionaux dépendaient beaucoup de la capacité et des ressources des Etats concernés. La nouvelle Convention va jouer un rôle particulièrement important en offrant un cadre juridique qui facilitera la fourniture de conseils techniques et d'assistance aux pays en voie de développement, dans le cas d'une pollution majeure par les hydrocarbures.

35. M. K. VOSKRESENSKY a également fait savoir que l'OMI et l'industrie pétrolière avaient récemment entrepris une étude conjointe sur l'Evaluation de la formation et de l'entraînement en matière de lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Les buts de cette étude sont: l'évaluation des possibilités et des besoins, dans certaines zones à haut risque, en matière d'entraînement et de formation concernant les déversements d'hydrocarbures; l'assistance aux gouvernements dans le développement des plans d'urgence, et l'amélioration et la coordination des activités d'entraînement et de formation menées par l'industrie pétrolière, les administrations nationales et les organisations intergouvernementales, afin de minimiser la redondance des efforts et de maximiser la coopération en matière de préparation à la lutte et de lutte.

36. M. K. VOSKRESENSKY a souligné l'extrême importance de la participation des représentants des pays en voie de développement. Il a demandé aux participants au Séminaire d'attirer l'attention des autorités appropriées, dans leurs pays respectifs, sur l'importance pour elles d'être représentées à la Conférence OPPR.

37. Les participants au Séminaire ont pris note des informations fournies. Ils ont manifesté leur vif intérêt pour le projet de Convention tout en rappelant le rôle important joué par le REMPEC dans le cadre du Protocole à la Convention de Barcelone et ils ont souligné l'importance de la fourniture d'assistance technique en cas de situation d'urgence.

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

38. Le Directeur du REMPEC a présenté aux participants au Séminaire le projet de Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol (REMPEC/WG.2/INF.8), en particulier ses dispositions concernant la planification d'urgence et l'assistance en cas de situation critique. Il a également annoncé que la dernière Réunion du Bureau des Parties Contractantes a décidé la tenue d'une nouvelle Réunion d'experts du 8 au 11 janvier 1991 pour examiner le projet de Protocole.

39. Les participants au Séminaire ont pris note des informations fournies et ont souligné la nécessité d'assurer la compatibilité de ce Protocole d'une part avec le Protocole sur la coopération en cas de situation d'urgence, d'autre part avec les Conventions et recommandations adoptées sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR: ADOPTION DU RAPPORT

40. Les participants du Séminaire ont adopté le texte du présent document comme rapport du Séminaire, le 12 octobre 1990.

41. En conclusion les participants au Séminaire ont exprimé leur appréciation au Directeur du Centre et à son équipe pour l'excellente préparation et organisation du Séminaire; à l'OMI pour son action permanente concernant la gestion et le soutien du Centre ainsi que les conseils fournis; et au PNUE/PAM pour son appui.

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR: CLOTURE DU SEMINAIRE

42. Le vendredi 12 octobre 1990 à 13 heures, le Président a déclaré le Séminaire clos.

ANNEX(E) I

LISTE DES PARTICIPANTS
LIST OF PARTICIPANTS

ALBANIA
ALBANIE

Mr. Valter BEDINI
Director of Sea Transport
Ministry of Transport
Tirana.

Tel: +355 (42) 27766
Tlx: 4207 MINKOM AB
Fax: -

CYPRUS
CHYPRE

Mr. Loizos LOIZIDES
Fisheries Officer
Fisheries Department
Minisry of Agriculture and Natural Resources
Aeolou 13
Nicosia.

Tel: +357 (2) 303 576
Tlx: 4660 MINAGRI CY
Fax: +357 (2) 365 955

EGYPT
EGYPTE

Mr. Mohamed Abdul Azim MAHMOUD
Counsellor and Legal Consultant
Egyptian Environment Affairs Agency (EEAA)
11A Hassan Sabry Street
Zamelek
Cairo.

Tel: +20 (2) 341 6546
Tlx: 93794 WAZRA UN
Fax: +20 (2) 342 0768

FRANCE

M. Jean-François LEVY
Secrétaire Général
Mission Interministérielle de la Mer
3 Place de Fontenoy
75007 Paris.

Tel: +33 (1) 42 73 55 03
Tlx: 201052 F
Fax: +33 (1) 47 34 32 79

GREECE GRECE	Cdr. (HCG) Dimosthenis GEORGAKOPOULOS Head of Section Marine Environment Protection Division Ministry of Mercantile Marine 106 Notara Street 18535 Piraeus. Tel: +30 (1) 451 1437 Tlx: 213592 YEN GR Fax: +30 (1) 411 2500
ISRAEL	Advocate Ruth ROTENBERG Legal Adviser Ministry of the Environment P.O. Box 6234 Jerusalem 91061. Tel: +972 (2) 701 590 or +972 (2) 701 591 Tlx: 25629 ENVIL IL Fax: +972 (2) 385 038
ITALY ITALIE	Advocate Nicola VERRASCINA Counsellor Ministero della Marina Mercantile Ispettorato Centrale per la Difesa del Mare Viale dell'Arte 16 00100 Rome. Tel: +39 (6) 5908 44 28 Tlx: 612153 MIMERC I Fax: +39 (6) 5908 41 11
LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE	Mr. Giamal S. SHERIF Environment Engineer Salvage Marine Services Co. El Fath Street P.O. Box 1997 Tripoli. Tel: +218 (21) 48744 Tlx: 22006 SMS LY and 20874 SMS LY Fax: Mr. Arebi KHETALI Chemistry Department Marine Biology Research Centre P.O. Box 30830 Tajura. Tel: +218 (21) 690 001/2/3 Tlx: 20523 MBRC LY Fax:

Mr. Mahmoud SAKAL
Equipment Officer
Marine Wealth Organization
P.O. Box 315
Tripoli.

Tel: +218 (54) 51631
Tlx: 30175 LY
Fax: +218 (54) 5176

MALTA
MALTE

Mr. Lawrence MICALLEF
Principal Health Inspector
Office of the Parliamentary Secretary
for the Environment
Ministry of Education and the Interior
Belt is-Sebh.

Tel: +356 (-) 230 487 or
+356 (-) 221 401
Tlx: 1515 MEE MT
Fax: +356 (-) 243 759

Mr. Lino VASSALLO
Assistant Head
Office of the Parliamentary Secretary for
Offshore Activities and Maritime Affairs
"Four Winds", Hastings Gardens
Valletta.

Tel: +356 (-) 233 762
Tlx: 1397 MARAF MW
Fax: +356 (-) 243 024

Dr. Giovanni GRISCTI
Advocate
Office of the Parliamentarv Secretary
for the Environment
Ministry of Education and the Interior
Belt is-Sebh.

Tel: +356 (-) 230 487
Tlx: 1115 MEE MT
Fax: +356 (-) 243 759

SPAIN
ESPAGNE

Capt. Simon LOPEZ LOPEZ
Inspector for Maritime Safety
Direction General of the Merchant Navy
Ruiz de Alarcon, 1
28071 Madrid.

Tel: +34 (1) 580 1400/1
Tlx: 27298 MAMER E
Fax: +34 (1) 522 2752

TUNISIA
TUNISIE

Mr. Faycal MOKADDEM
Capitaine de Corvette
Ministère de la Défense
Armée de Mer
Tunis.

Tel: +216 (1) 240 260
Tlx: 14580 DEFNAT TN
Fax: -

Mr. Malek SMAOUI
Ingénieur
Officier de la Marine Marchande
Direction Générale de la Marine Marchande
24 Avénue de la République
1001 Tunis.

Tel: +216 (1) 253 936
Tlx: 15131 MARMAR TN
Fax: -

YUGOSLAVIA
YOUGOSLAVIE

Ms. Ana SIHTAR
Senior Legal Adviser in Maritime Law
Ministry of Mercantile Marine of the
Republic of Croatia
Gruska 20
41000 Zagreb.

Tel: +38 (41) 618 155
Tlx: 21275 YU
Fax: +38 (41) 518 113

REPRESENTATIVES OF THE UNITED NATIONS AND SPECIALIZED AGENCIES
REPRESENTANTS DES NATIONS UNIES ET INSTITUTIONS SPECIALISEES

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)
ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)

Mr. Konstantin VOSKRESENSKY
Director
Marine Environment Division
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
ENGLAND.

Tel: +44 (71) 735 7611
Tlx: 23588 IMOLDN G or
296979 IMOLDN G
Fax: +44 (71) 587 3210

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME (UNEP)
PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR L'ENVIRONNEMENT (PNUE)

Mr. Ibrahim DHARAT
Programme Officer
Co-Ordinating Unit for the
Mediterranean Action Plan (MEDU) UNEP
P.O. Box 18019
Vassileos Konstantinou 48
11610 Athens
GREECE.

Tel: +30 (1) 72 44 536
Tlx: 222611 MEDU GR
Fax: +30 (1) 729 1160

LECTURERS
CONFERENCIERS

Prof. Patricia W. BIRNIE
Director
IMO INTERNATIONAL MARITIME LAW
INSTITUTE (IMLI)
P.O. Box 20
St. Julians
MALTA.

Tel: +356 (-) 31 93 41/2/3
Tlx: 1565 IMLI MW
Fax: +356 (-) 34 30 92

Mr. Claude DOUAY
Avocat Général Honoraire
près la Cour d'Appel de Paris
28 rue de Chartres
92200 Neuilly
FRANCE.

Tel: +33 (1) 47 22 27 63
Tlx: -
Fax: -

Dr. Mohamed A. FAWZI
Consultant
EGYPTIAN ENVIRONMENT AFFAIRS AGENCY (EEAA)
11 Hassan Sabry Street
Zamalek, Cairo
EGYPT.

Tel: +20 (2) 341 6546
Tlx: 93794 WAZRA UN
Fax: +20 (2) 342 0768

Mr. Mans JACOBSSON
Director
INTERNATIONAL OIL POLLUTION
COMPENSATION FUND (IOPC Fund)
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
ENGLAND.

Tel: +44 (71) 582 2606
Tlx: 23588 IMOLDN G
Fax: +44 (71) 735 0326

Mr. David L. JOHN
Managing Director
THE OFFSHORE POLLUTION LIABILITY
ASSOCIATION LIMITED (OPOL)
2A West Street
Ewell
Surrey KT17 1UU
ENGLAND.

Tel: +44 (81) 394 2462
Tlx:
Fax: +44 (81) 394 2463

Prof. Proshanto Kumar MUKHERJEE
Senior Deputy Director
IMO INTERNATIONAL MARITIME LAW
INSTITUTE (IMLI)
P.O. Box 20
St. Julians
MALTA.

Tel: +356 (-) 31 93 41/2/3
Tlx: 1565 IMLI MW
Fax: +356 (-) 34 30 92

Mr. Jean Claude SAINLOS
Director
REGIONAL MARINE POLLUTION EMERGENCY RESPONSE
CENTRE FOR THE MEDITERRANEAN SEA (REMPEC)
Manoel Island
MALTA.

Tel: +356 (-) 33 72 96/7/8
Tlx: 1464 UNROCC MW
Fax: +356 (-) 33 99 51

Mr. Nicholas D. TONGE
Assistant Manager
NORTH OF ENGLAND P & I ASSOCIATION LTD.
2-8 Fenkle Street
Newcastle-upon-Tyne, NE1 5DS
ENGLAND.

Tel: +44 (91) 232 5221
Tlx: 53634 and 537316 NEPIA G
Fax: +44 (91) 261 0540

Dr. Ian C. WHITE
Managing Director
THE INTERNATIONAL TANKER OWNERS
POLLUTION FEDERATION LTD (ITOPF)
Staple Hall
Stonehouse Court
87-90 Houndsditch
London EC3A 7AX
ENGLAND.

Tel: +44 (71) 621 1255 (5 lines)
+44 (42) 691 4112 (24 hrs)
Tlx: 887514 TOVLOP G
Fax: +44 (71) 621 1783
+44 (71) 626 5913

SECRETARIAT
(REMPEC)

Mr. Jean Claude SAINLOS
Director / Directeur

Mr. Darko DOMOVIC
Technical Expert / Expert Technique

Dr. Stefan MICALLEF
Chemical Expert / Expert Chimiste

Mr. Philippe MEYNARD
Engineer / V.S.N.A.

Ms. Marie BENOIT
Information Assistant / Documentaliste

Ms. Josephine BONAVIA
Secretary / Secrétaire

Ms. Doreen STELLINI
Secretary / Secrétaire

Ms. Maryann BONETT
Secretary / Secrétaire

Mr. Anthony ZERAFA
Document Reproducer / Reproducteur de documents

ANNEXE II

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture du Séminaire.

2. Organisation du Séminaire.

3. Adoption de l'ordre du jour.

4. Vue d'ensemble des questions financières, de responsabilité et d'indemnisation liées aux conséquences des accidents entraînant des pollutions par les hydrocarbures ou par les autres substances nuisibles.

5. Conclusions et recommandations proposées par le REMPEC concernant les aspects juridiques, administratifs et financiers liés à l'assistance mutuelle.

6. Approbation des conclusions et recommandations.

7. Questions diverses.

8. Adoption du Rapport.

9. Clôture du Séminaire.

ANNEXE III

LISTE DES DOCUMENTS

Documents de travail

REMPEC/WG.2/1	Ordre du jour provisoire.
REMPEC/WG.2/2	Ordre du jour provisoire annoté.
REMPEC/WG.2/3	Introduction au programme et conférences concernant les questions financières, de responsabilité et d'indemnisation liées aux conséquences des accidents entraînant des pollutions par les hvdrocarbures ou par les autres substances nuisibles.
REMPEC/WG.2/4	Conclusions et recommandations proposées par le REMPEC concernant les aspects juridiques, administratifs et financiers liés à l'assistance mutuelle.
REMPEC/WG.2/5	Rapport du Séminaire.

Documents d'information

REMPEC/WG.2/INF.1	Liste des documents.
REMPEC/WG.2/INF.2	Liste des participants.
REMPEC/WG.2/INF.3	Emploi du temps.
REMPEC/WG.2/INF.4	Manuel des demandes d'indemnisation du FIPOL.
REMPEC/WG.2/INF.5	Rapports annuels du FIPOL.
REMPEC/WG.2/INF.6	TOVALOP et CRISTAL - guide pour l'indemnisation des pollutions par hydrocarbures.
REMPEC/WG.2/INF.7	Projet de Convention internationale sur la préparation et l'intervention contre la pollution par les hydrocarbures (OPPR/CONF/3) et projets de Résolutions de la Conférence (OPPR/CONF/4).
REMPEC/WG.2/INF.8	Projet de Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol (UNEP(OCA)/MED WG.15/4).

Documents de référence

PNUE	Convention pour la Protection de la Mer Méditerranée contre la Pollution et Protocoles y relatifs, 1976.
UNEP/IG.74/5	Lignes Directrices sur la Coopération dans la Lutte contre les Pollutions Marines par Hydrocarbures en Mediterranée, 1987.
UNEP(OCA)/MED.IG.1/5	Annexe révisée à la Résolution 7 "Objectifs et fonctions d'un centre régional de lutte contre la pollution de la Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles" (Annexe 5, Appendice 1).
UNEP(OCA)/MED.IG.1/5	Rapport de la Sixième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention pour la Protection de la Méditerranée contre la Pollution et aux Protocoles y relatifs (Athènes, 3 - 6 Octobre 1989).
ROCC/WG.1/5	Rapport du Séminaire sur la lutte contre la pollution accidentelle de la mer Méditerranée par les substances nuisibles, Malte, 22-26 mai 1989.
UNEP/WG.150/8	Rapport de la Réunion des structures focales nationales du Centre régional de Lutte contre la Pollution par les Hydrocarbures (ROCC), Malte, 23-27 février 1987.
UNEP(OCA)/MED WG.15/4	Rapport de la Réunion du Groupe de travail d'experts sur le projet de Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, mai 1990.
OMI	Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 1969.
OMI	Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, 1973.
OMI	Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969), 1969.
OMI	Protocole de 1984 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969), 1984.
OMI	Convention portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, (Fonds 1971), 1971.

OMI	Protocole de 1984 modifiant la Convention de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, (Fonds 1971), 1984.
OMI	Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires (NUCLEAR 1971), 1971.
OMI	Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC 1976), 1976.
OMI	Conférence internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de certaines substances, 1984.
OMI	Convention internationale sur l'assistance, 1989.
OMI	Convention sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin, 1 mai 1977 (pas encore en vigueur).
TOVALOP	Accord volontaire des propriétaires de navires citernes concernant la responsabilité liée aux pollutions par les hydrocarbures (TOVALOP) (tel que modifié le 20 février 1990).
CRISTAL	Accord volontaire complétant la responsabilité des propriétaires de navires citernes - CRISTAL.
OCDE	Recommandation du Conseil de l'OCDE en date du 26 mai 1972, sur les principes directeurs relatifs aux aspects économiques des politiques de l'environnement sur le plan international selon laquelle le pollueur devrait se voir imputer les dépenses relatives aux mesures de prévention et de lutte arrêtées par les pouvoirs publics pour que l'environnement soit dans un état acceptable. (C(72)128).
OCDE	Recommandation du Conseil de l'OCDE du juin 1981 concernant certains aspects financiers des actions des autorités publiques relatives à la prévention et la lutte contre les marées noires.
OMI/PNUE	Liste des alertes et accidents en Méditerranée, REMPEC, janvier 1990.
OMI/PNUE	Sociétés offrant des services en cas d'urgence en Méditerranée, REMPEC, janvier 1990.

OMI/PNUE	Guide de lutte contre les pollutions marines accidentelles en Méditerranée, 5ème édition, ROCC, juillet 1988.
OMI/PNUE	Rapport de l'accident "KHARK 5", REMPEC, janvier 1990.
OMI/PNUE	Actes du Séminaire sur la lutte contre la pollution accidentelle de la mer Méditerranée par les substances nuisibles, Malte, 22 - 26 mai 1989, REMPEC, juin 1990.
OMI	Manuel sur la pollution par les hydrocarbures.
OMI	Manuel sur la pollution chimique.
ITOPF	Lutte contre les pollutions marines par les hydrocarbures, ITOPF 1987.

ANNEXE IV

PROGRAMME DES CONFERENCES

1. INTRODUCTION

1.1 Problèmes rencontrés lors d'une pollution marine accidentelle et conséquences de celle-ci. M. J.C. SAINLOS, Directeur, REMPEC.

1.2 Rôles et fonctions des personnes privées impliquées dans une pollution marine accidentelle et ses conséquences. Prof. P.K. MUKHERJEE, Directeur Adjoint, IMLI.

1.3 Droits et devoirs des Etats côtiers et de l'Etat du pavillon impliqués dans une pollution marine accidentelle et ses conséquences. Prof. P.W. BIRNIE, Directeur, IMLI.

2. MESURES DE LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARINES ACCIDENTELLES

2.1 Les mesures de prévention - Le sauvetage et l'assistance. M. C. DOUAY, Avocat Général Honoraire près de la Cour d'Appel de Paris, Membre de l'Académie de Marine, France.

2.2 Les mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et le rôle de l'ITOPF. Dr. I.C. WHITE, Administrateur gérant, ITOPF.

3. RESPONSABILITE ET INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES CAUSES PAR UNE POLLUTION MARINE

3.1 Les Conventions internationales sur la responsabilité civile et l'indemnisation pour les dommages de pollution par les hydrocarbures et les activités du Fonds international d'indemnisation (FIPOL). M. M. JACOBSSON, Administrateur, FIPOL.

3.2 Les accords volontaires TOVALOP et CRISTAL. Dr. I.C. WHITE.

3.3 Etudes de cas - Rôle des P & I Club, de l'ITOPF et du FIPOL. Panel: M. M. JACOBSSON, Dr. I.C. WHITE et M. N.D. TONGE, Assistant Administrateur, North of England P & I Association Ltd.

3.4 Présentation des demandes d'indemnisation pour les dommages causés par une pollution par hydrocarbures dans le cadre des conventions internationales et des accords volontaires. M. M. JACOBSSON et Dr. I.C. WHITE.

3.5 Responsabilité et indemnisation pour les dommages causés par des substances nuisibles autres que les hydrocarbures. M. N.D. TONGE.

3.6 Responsabilité et indemnisation pour les dommages causés par les activités de forage en mer. M. D.L. JOHN, Administrateur gérant, The Offshore Pollution Liability Association Ltd. (OPOL).

4. ASSISTANCE INTERNATIONALE

4.1 Présentation du cas d'assistance au gouvernement portugais à l'occasion de la pollution provoquée par l'ARAGON. M. J.F. LEVY, Secrétaire Général, Mission Interministérielle de la Mer, France et Dr. I.C. WHITE.

4.2 Questions juridiques, administratives et financières liées à l'assistance mutuelle. Panel: M. J.F. LEVY, Dr. M.A. FAWZI, Conseiller à l'Agence Egyptienne pour l'Environnement, Egypte, M. J.C. SAINLOS et Dr. I.C. WHITE.

LISTE DES TEXTES DES CONFERENCES ET DOCUMENTS DISTRIBUES PENDANT LE SEMINAIRE

LIST OF LECTURES AND PAPERS DISTRIBUTED DURING THE SEMINAR

1. Problèmes rencontrés lors d'une pollution marine accidentelle et conséquences de celles-ci, J.C. SAINLOS, Directeur, REMPEC.
   Problems encountered in case of marine pollution emergency and its aftermath, J.C. SAINLOS, Director, REMPEC.

2. Roles and functions of private entities who would be involved in a marine pollution accident and its aftermath, Prof. P.K. MUKHERJEE, Deputy Director, IMLI.

3. Rights and duties of coastal and flag States which could be involved in a marine pollution emergency and its aftermath, Prof. P.W. BIRNIE, Director, IMLI.

4. Le régime juridique de l'assistance en mer et la Convention de Londres du 28 avril 1989, C. DOUAY, Avocat Général près de la Cour d'appel de Paris.

5. LLOYD'S Standard Form of Salvage Agreement - LOF 1990.

6. Response to marine oil spills and the role of ITOPF, I.C. WHITE, Managing Director, ITOPF.

7. The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. - Technical Services.

8. Liability and compensation for oil pollution damage and the operations of the International Oil Pollution Compensation Fund, M. JACOBSSON, Director, IOPCF.

9. Rapport annuel du FIPOL, 1989.
   IOPC Fund Annual Report, 1989.

10. TOVALOP AND CRISTAL - A guide to oil spill compensation - IOPCF, second edition, 1990.

11. TOVALOP - Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution (incorporating amendments as at February 20th, 1990).

12. CRISTAL - Contract regarding a supplement to tanker liability for oil pollution: Memorandum of explanation; CRISTAL contract; rules of CRISTAL Limited.

13. Manuel des demandes d'indemnisation du FIPOL.
    IOPC Fund claims manual.

14. Liability and compensation for damages caused by harmful substances other than oil, N.D. TONGE, Assistant Manager, North of England P & I Association Ltd.

15. Responsabilité et indemnisation pour les dommages causés par les forages pétroliers en mer - L'accord OPOL: accord sur la responsabilité pour la pollution en mer, D.L. JOHN, Administrateur Gérant, OPOL.
Liability and compensation for damages caused by offshore drilling - The offshore pollution liability agreement: OPOL (Part 1), D.L. JOHN, Managing Director, OPOL.

16. Liability and compensation for damages caused by offshore drilling - The offshore pollution liability agreement: OPOL (Part 2), D.L. JOHN, Managing Director, OPOL.

17. Existing frameworks for international co-operation in case of major accidental pollution in Europe, Commission of European Communities (CEC), Brussels, Belgium.

18. Cooperation in counter-pollution response: the European approach, T.G. JACQUES, Ministry of Public Health and Environment, Brussels, Belgium.

19. Faciliter l'obtention d'assistance et coordination de l'assistance internationale, J.C. SAINLOS, Directeur, REMPEC.
Facilitation in obtaining assistance and coordination of international assistance, J.C. SAINLOS, Director, REMPEC.

ANNEXE V

PROPOSITIONS DE RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES PRINCIPES QUI DEVRAIENT ETRE APPLIQUES ET LES ACTIONS QUI DEVRAIENT ETRE ENTREPRISES TANT AU NIVEAU NATIONAL QU'AU NIVEAU REGIONAL POUR FACILITER ET ACCELERER LA COOPERATION ENTRE LES ETATS COTIERS MEDITERRANEENS EN CAS DE SITUATION CRITIQUE

1. Les Parties Contractantes devraient prévoir, dans leur dispositif national de préparation à la lutte et de lutte, des dispositions institutionnelles et administratives spéciales concernant les aspects de l'assistance mutuelle. Pour cela, elles devraient tenir compte de la liste récapitulative des principales dispositions institutionnelles visant à faciliter l'assistance mutuelle en cas d'accident majeur de pollution marine figurant à l'Appendice VI des Principes et Lignes Directrices concernant la coopération et l'assistance mutuelle 1/.

2. Le Centre devrait s'efforcer d'aider les Etats qui le demandent dans la préparation de projets pour l'acquisition d'équipements de lutte, projets qui pourraient être présentés aux possibles sources de financements internationaux.

3. Les Etats méditerranéens qui ne sont pas Parties à la Convention sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC, 1969) et à la Convention portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, devraient prendre les dispositions nécessaires afin de devenir Partie à ces Conventions.

4. Préalablement à tout accident, les Etats voisins devraient s'efforcer de conclure des accords bilatéraux comportant, entre autres, des arrangements précisant à l'avance les conditions financières et les modalités administratives relatives aux actions qu'ils engageront en coopération en cas d'urgence. Le Centre, conformément à ses fonctions, s'efforcera d'aider les Etats qui le demandent à préparer de tels accords.

5. Les Parties Contractantes engagées dans des actions d'assistance mutuelle ne devraient pas, par leurs pratiques concernant le remboursement des coûts d'assistance, être en contradiction avec le "principe pollueur payeur" selon lequel le pollueur se voit imputer le coût des dépenses relatives aux mesures de prévention et de lutte contre la pollution prises par les pouvoirs publics.

6. Le principe qui devrait être appliqué en cas d'assistance d'Etat à Etat, à moins qu'il n'existe un accord bilatéral comportant des dispositions financières régissant cette question, est celui du remboursement des coûts de l'assistance fournie par un Etat à la demande d'un autre Etat. Si des mesures sont prises par une Partie de sa propre initiative, cette Partie assume le coût de ces mesures.

7. Toutefois, lorsque tout ou partie des frais ne peut pas être recouvré en vertu des régimes juridiques internationaux en vigueur ou grâce aux accords TOVALOP et CRISTAL, la Partie avant requis l'assistance peut demander à la Partie requise de renoncer au remboursement des frais non recouvrables. De même elle peut demander à surseoir au remboursement. En examinant de telles demandes les Parties au Protocole sollicitées devraient tenir compte des besoins spécifiques de certains Etats de la région méditerranéenne.

1/ La référence sera ultérieurement complétée.

ANNEXE VI

PROPOSITIONS DE PRINCIPES ET DE LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LA COOPERATION ET L'ASSISTANCE MUTUELLE

(qui devraient être incorporés dans la Partie A : "Arrangements et Procédures Opérationnels" du Système Régional d'Information)

Les propositions de Principes et de Lignes Directrices concernant la coopération et l'assistance mutuelle qui figurent aux Appendices I à VII à cette Annexe ont été préparées par le Centre conformément aux nouveaux Objectifs et Fonctions du Centre tels qu'ils ont été approuvés par la Sixième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes (UNEP(OCA)/MED IG.1/5), notamment la Fonction H qui demande que le Centre "prépare et maintienne à jour des dispositions opérationnelles et des Lignes Directrices afin de faciliter la coopération entre les Etats côtiers méditerranéens en cas d'urgence".

Appendice I	:	Principes et Lignes Directrices concernant le rôle et les responsabilités des experts envoyés en mission par le Centre à la demande d'un Etat en cas d'urgence, et devoirs et obligations des Etats à leur égard.
Appendice II	:	Principes et Lignes Directrices concernant l'envoi, la réception et la réexpédition d'équipement en cas d'opération d'assistance internationale.
Appendice III	:	Principes et Lignes Directrices concernant les arrangements et procédures administratives qui pourraient être appliquées en cas d'opération d'assistance mutuelle.
Appendice IV	:	Principes et Lignes Directrices concernant les arrangements et procédures opérationnels qui pourraient être appliqués en cas d'opération conjointe.
Appendice V	:	Liste récapitulative des procédures à suivre et des personnes à contacter en cas de situation d'urgence.
Appendice VI	:	Liste récapitulative des principales dispositions institutionnelles visant à faciliter l'assistance mutuelle en cas d'accident majeur de pollution marine qui devraient être incorporées dans les plans nationaux d'urgence.
Appendice VII	:	Points à considérer lors d'une demande d'entrée dans un "port refuge".

APPENDICE I

PRINCIPES ET LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LE ROLE ET LES RESPONSABILITES DES EXPERTS ENVOYES EN MISSION PAR LE CENTRE A LA DEMANDE D'UN ETAT EN CAS D'URGENCE, ET DEVOIRS ET OBLIGATIONS DES ETATS A LEUR EGARD

1. Les Parties Contractantes au Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Protocole à la Convention de Barcelone) peuvent, en cas d'accident causant ou susceptible de causer une pollution marine, demander, entre autres, de l'assistance sous forme de conseils d'experts, qu'il s'agisse d'un expert du Centre Régional ou d'experts d'une autre Partie Contractante.

2. Une liste d'experts et de centres d'expertise susceptibles de fournir ce type d'assistance en cas de situation critique a été établie par le Centre Régional et elle est régulièrement mise à jour.

3. A la demande d'un Etat en cas d'urgence, le Centre, si les circonstances l'imposent, peut envoyer un expert en vue de fournir aux autorités nationales les conseils et les avis techniques dont elles pourraient avoir besoin pendant la période initiale pour décider des mesures à prendre. Ces conseils et avis techniques peuvent porter:

- sur l'évaluation de la situation;
- sur l'adaption aux circonstances de l'accident de l'organisation nationale de lutte;
- sur les méthodes et les techniques de lutte;
- sur les experts, équipements et produits qui pourraient être demandés à d'autres Parties Contractantes ou à des organismes privés.

4. Le rôle et les responsabilités de l'expert sont d'aider les autorités nationales dans leur prise de décision. Dans cette perspective, ils ont uniquement un rôle de conseiller. Toutes les décisions opérationnelles ainsi que leurs conséquences relèvent de l'entière responsabilité des autorités compétentes de l'Etat demandeur.

5. Dans toutes ses activités de conseil, l'expert doit s'efforcer de protéger les intérêts de l'Etat requérant, notamment en matière d'environnement et de protection des ressources, et de prendre en considération les implications économiques et financières.

6. L'Etat requérant l'assistance d'un expert devrait s'efforcer de spécifier aussi précisément que possible, eu égard aux circonstances, le ou les champs d'expertise requis.

7. L'Etat requérant l'assistance d'un expert devrait prendre les mesures nécessaires concernant les procédures pour l'immigration de l'expert ainsi que les formalités douanières pour le matériel (y compris les documents écrits ou informatisés) que l'expert peut apporter avec lui afin de faciliter l'exécution de sa mission.

8. Les autorités de l'Etat requérant devraient prendre les mesures nécessaires afin de loger l'expert et de mettre à sa disposition un espace de travail suffisant ainsi que toutes les installations de bureau nécessaires. Elles doivent également permettre à l'expert d'avoir libre accès aux moyens de communication dont il peut avoir besoin (téléphone, télex, télécopie, radio...)

9. Les dépenses initiales de la mission de l'expert (billet d'avion, allocation, per diem, etc...) seront prises en charge par le Centre Régional.

APPENDICE II

PRINCIPES ET LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT L'ENVOI, LA RECEPTION ET LA REEXPEDITION D'EQUIPEMENT EN CAS D'OPERATION D'ASSISTANCE INTERNATIONALE

1. L'assistance internationale, par un ou plusieurs Etats, en cas d'accident entraînant une pollution marine grave, peut nécessiter le transfert d'équipements et de produits d'un pays dans un autre.

2. L'envoi, la réception et la réexpédition de tels équipements posent un certain nombre de problèmes logistiques, administratifs et juridiques qu'il convient de régler rapidement car le retard dans cette succession d'opérations peut réduire considérablement l'efficacité de l'assistance. Des dispositions générales à cet égard devraient être adoptées avant tout incident et pourraient avantageusement figurer dans le plan national d'urgence. Ainsi seuls les détails d'application resteront à régler au moment de l'exécution.

3. Aprés avoir procédé à une évaluation détaillée de la situation, l'Etat requérant l'assistance devrait spécifier de façon aussi précise que possible le type et la quantité des équipements et produits nécessaires.

4. L'Etat apportant son assistance devrait joindre à sa réponse une liste détaillée des équipements et produits disponibles comprenant les spécifications techniques indispensables (dimensions, poids, capacité), les spécifications exactes de puissance (type de combustible, consommation, etc) et les modalités de transport envisagées. Il devrait aussi indiquer l'équipement nécessaire à la manipulation de ces équipements dans le port ou aéroport d'arrivée, le nombre de personnes requises pour les opérations de déchargement et les moyens de transport nécessaires du matériel de lutte jusqu'au site de l'accident.

5. Afin de mettre en service ces équipements le plus rapidement possible, l'Etat requérant prendra les mesures nécessaires afin que les formalités douanières pour le matériel arrivant, et le cas échéant les autorisations d'emploi (permis de naviguer, par exemple), soient réglées immédiatement, de même que les formalités d'immigration concernant le personnel nécessaire à l'utilisation de ce matériel. Les mêmes dispositions devraient être mises en oeuvre lorsque le personnel ou le matériel sont fournis par les assureurs du navire.

6. L'Etat requérant se charge de réexpédier les équipements dès la fin des opérations si demande lui en est faite par leurs fournisseurs.

APPENDICE III

PRINCIPES ET LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES ARRANGEMENTS ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES QUI POURRAIENT ETRE APPLIQUEES EN CAS D'OPERATION D'ASSISTANCE MUTUELLE

(Avant-projet. Rédaction Provisoire)

Les dispositions concernant les arrangements et procédures administratives que la Partie Requérante devrait appliquer et qui figurent déjà dans les Lignes Directrices sur la Coopération dans la Lutte contre les Pollutions Marines par Hydrocarbures en Méditerranée pourraient être reprises ici et explicitées en détail, puis utilement complétées par des dispositions concernant:

a) l'assurance du personnel;
b) le traitement médical;
c) la responsabilité civile pour les dommages aux biens ou aux personnes résultant ou en relation avec les opérations d'assistance;
d) les relevés journaliers des mesures prises et des équipements et des personnels employés - (comprenant entre autre les pièces comptables justificatives pour le remboursement des coûts d'assistance);
e) la cessation d'assistance.

Rappel des dispositions figurant dans les Lignes Directrices déjà approuvées:

La Partie Requérante doit:

- exprimer son besoin de façon claire et précise, (quantité, types, etc) en indiquant les emplois prévus pour les équipements, les produits ou le personnel qui seront utilisés;

- nommer une autorité qui assurera la réception des équipements et des produits, l'accueil du personnel et en prendra charge, dès leur arrivée sur son territoire et pendant le transport vers le lieu d'utilisation et le retour;

- établir des arrangements préalables à l'arrivée des équipements, produits et personnel pour permettre leur entrée rapide et faciliter au maximum les formalités douanières. Les équipements devront être placés sous le régime de l'admission temporaire et les produits admis en franchise;

- fournir les moyens nécessaires au fonctionnement et à la maintenance des équipements, à l'hébergement et à la nourriture des personnels;

- s'assurer que, si au titre des équipements fournis par la Partie Assistante figurent des navires et aéronefs, toutes autorisations nécessaires pour les navires et de survol pour les aéronefs sont établies par la Partie Requérante. Le dépôt d'un plan de vol ou la notification du vol tiendra lieu d'autorisation pour les aéronefs qui seront autorisés à décoller, atterrir ou amerrir en dehors des aérodromes douaniers;

- restituer, à l'issue des opérations de lutte, les produits non utilisés et les équipements dans le meilleur état de fonctionnement.

APPENDICE IV

PRINCIPES ET LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES ARRANGEMENTS ET PROCEDURES OPERATIONNELS QUI POURRAIENT ETRE APPLIQUES EN CAS D'OPERATION CONJOINTE

A. STRUCTURE DE COMMANDEMENT EN CAS D'OPERATION CONJOINTE

La structure de commandement en cas d'opérations conjointes devrait comporter deux niveaux principaux de commandement et de coordination, à savoir le Contrôle Opérationnel à terre et le Commandement Tactique sur le théatre des opérations.

Le Contrôle Opérationnel devrait être exercé par le pays demandant l'assistance (pays coordonnateur), qui est normalement le pays sur le territoire duquel se déroule l'opération.

Quand cela est pratique, et à condition qu'il y ait accord entre les parties concernées, il peut y avoir des changements dans le Contrôle Opérationnel et le Commandement Tactique, si la principale partie des opérations de lutte se déplace d'une zone dans une autre.

Des officiers de liaison de tous les pays participants devraient être intégrés à l'état-major du Contrôle Opérationnel afin d'assurer une bonne connaissance des diverses ressources nationales mises à disposition.

Un Commandant sur zone/Coordonnateur Suprême (SOSC) sous l'autorité duquel le Commandement Tactique général est placé, est désigné dans le pays coordonnateur.

Les équipes d'intervention fournies par les pays assistants devraient opérer sous le commandement d'un Commandant National sur zone/Coordonnateur National (NOSC).

Les NOSC opérent sous le commandement du SOSC.

B. ARRANGEMENTS CONCERNANT LES RADIO - COMMUNICATIONS EN CAS D'OPERATION CONJOINTE

Afin d'éviter les perturbations et les encombrements au cours d'une opération conjointe, il est impératif d'utiliser des fréquences radio différentes, d'une part pour les communications entre le Contrôle Opérationnel à terre et le Commandant sur zone/Coordonnateur Suprême (SOSC), d'autre part pour les communications entre le SOSC et les Commandants sur zone/Coordonnateur Nationaux (NOSC) ainsi que pour les communications entre les différents NOSC et leurs équipes d'interventions respectives.

En accord avec le schéma provisoire des communications au cours d'une opération conjointe qui est présenté ci-dessous, les dispositions suivantes devraient être suivies:

APPENDICE VI

LISTE RECAPITULATIVE DES PRINCIPALES DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES VISANT A FACILITER L'ASSISTANCE MUTUELLE EN CAS D'ACCIDENT MAJEUR DE POLLUTION DES MERS QUI DEVRAIENT ETRE INCORPOREES DANS LES PLANS NATIONAUX D'URGENCE

(Avant-projet susceptible d'être complété)

Une intervention rapide et la facilitation de l'assistance mutuelle en cas d'accident majeur de pollution marine doivent être planifiées et organisées. A cette fin, des dispositions institutionnelles spéciales doivent avoir été adoptées et des arrangements administratifs et financiers doivent avoir été établis, tels que:

- des dispositions relatives à la désignation de l'autorité nationale compétente pour procéder ou faire procéder à l'évaluation de la situation et pour déterminer l'importance de l'assistance requise;

- des dispositions relatives à la désignation de l'autorité nationale habilitée à agir au nom de l'Etat et à demander une assistance ou à décider de fournir l'assistance demandée ainsi qu'à traiter des questions juridiques et financières liées à l'assistance mutuelle;

- des dispositions afin que l'autorité nationale compétente pour traiter des questions d'assistance mutuelle puisse être contactée rapidement en cas de demande urgente d'assistance;

- des arrangements concernant les principes et modalités financières applicables en cas d'assistance mutuelle qui tiennent compte des régimes en vigueur en matière de responsabilité et d'indemnisation en cas de dommages de pollution par les hydrocarbures et qui ne soient pas en contradiction avec le "principe pollueur payeur";

- des dispositions précisant les rôles et obligations de la Partie requérante et de la Partie assistante concernant la fourniture et la réception d'équipement;

- des dispositions précisant le rôle et les responsabilités des experts;

- des dispositions visant à faciliter l'exploitation de navires dans les eaux territoriales ou le survol du territoire national par des aéronefs;

- des dispositions administratives afin d'accélérer et faciliter les formalités douanières et d'immigration et autres sur le matériel et les personnes à l'entrée ou à la sortie;

APPENDICE VII

POINTS A CONSIDERER LORS D'UNE DEMANDE D'ENTREE DANS UN "PORT REFUGE"

(Avant-projet. Rédaction provisoire)

L'acceptation par un Etat dans ses eaux territoriales ou dans un de ses ports d'un navire en mauvais état est une décision souvent difficile à prendre qui dans certains cas sera prise au niveau politique.

Avant une telle acceptation il y a lieu de s'interroger d'une part sur les risques que pourraient encourir les habitants voisins du port, d'autre part sur ce qui est le moins nocif pour l'environnement: maintenir le navire au large avec un risque de pollution massive loin des côtes ou au contraire accepter un risque même faible pour le littoral.

Il y a également lieu de s'assurer que le risque de blocage du port en cas de mauvais déroulement de l'opération, avec toutes les conséquences économiques qui pourraient en résulter, est suffisamment faible. En tout état de cause, il peut être utile de subordonner l'acceptation au renoncement par le propriétaire du navire à son droit à limitation de la responsabilité pour les dommages encourus par le port qui accepte l'accueil du navire.

La réponse aux questions ci-après peut en outre aider à la prise de décision:

1. Vents dominants dans la région.

2. Marées et courants de marée.

3. Profondeurs maximale et minimale d'eau dans le port et dans ses approches. Indiquer également le tirant d'eau maximale du navire qui doit être admis.

4. Quelle est la formation du fond (dure, molle, sableuse, etc) ceci pour l'échouement éventuel du navire sinistré dans le port ou dans ses approches.

5. Quelle est la distance la plus proche par rapport aux centres urbains et aux centres industriels?

6. Le port est-il bien protégé contre les grands vents et les mers fortes?

7. Dans le cas où le port n'est pas bien protégé, les opérations de sauvetage et d'allégement peuvent elles se dérouler en toute sécurité?

8. Existe-t-il, dans les approches du port, des activités en mer et des pêcheries susceptibles d'être mises en péril par l'arrivée d'un navire sinistré?

9. Y a-t-il suffisamment de place pour manoeuvrer un navire sinistré, même moteurs en panne?

10. Quelles sont les contraintes dimensionnelles du navire sinistré, telles que la longueur, la largeur, etc?

11. Le pilotage est-il obligatoire, et y a-t-il des pilotes?

12. Y a-t-il des remorqueurs disponibles? Indiquer leur nombre, leur puissance, etc.

13. Description des mouillages dans le port.

14. Y a-t-il des installations de transfert, telles que pompes, tuyaux, allèges, pontons?

15. Existe-t-il des installations de réception des cargaisons dangereuses et nocives?

16. Existe-t-il des installations de réparation, telles que bassins de radoub, ateliers, grues, etc?

17. Y a-t-il des restrictions? Si oui lesquelles, en indiquant les types de navires sinistrés dont l'entrée au port refuge ne peut être autorisée (par exemple, fuite de gaz empoisonnés, danger d'explosion, etc.).

18. Le port et ses approches sont-ils situés dans des zones sensibles, telles que des zones de haute valeur écologique susceptibles d'être affectées par une pollution éventuelle?

19. Existe-t-il, du point de vue environnemental, un port refuge à proximité qu'il serait préférable de choisir?

20. Existe-t-il un plan d'intervention en cas de catastrophe dans la région?

21. Existe-t-il à l'heure actuelle un équipement de lutte contre la pollution dans la région?

22. Y a-t-il une brigade de sapeurs-pompiers?

23. Est-il possible de contenir une pollution à l'intérieur d'une zone confinée?

24. Une garantie bancaire est-elle exigée sur le navire avant qu'il ne soit autorisé à entrer dans le port?