



Programme  
des Nations Unies  
pour l'environnement



Distr.  
RESTREINTE  
UNEP/WG.4/2  
22 juillet 1975

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS

Consultation d'experts sur un Centre régional de lutte  
contre la pollution par les hydrocarbures à convoquer  
par le PNUE

Malte, 15-19 septembre 1975

CREATION D'UN CENTRE REGIONAL DE LUTTE  
CONTRE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES  
EN MEDITERRANEE

Document de travail rédigé par le Secrétariat de l'Organisation  
intergouvernementale consultative de la navigation maritime à  
l'intention du Programme des Nations Unies pour l'environnement

CREATION D'UN CENTRE REGIONAL DE LUTTE  
CONTRE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES  
EN MEDITERRANEE

1. INTRODUCTION

1. La Réunion intergouvernementale sur la protection de la Méditerranée tenue à Barcelone du 28 janvier au 4 février 1975 a recommandé, dans la partie IV.A.4 de son Plan d'action (UNEP/AG.2/5) que le Directeur exécutif du PNUD ait, à bref délai des consultations avec les gouvernements de la région méditerranéenne au sujet de la possibilité de créer un Centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, et a noté que Malte avait proposé d'accueillir ce Centre régional.
2. Comme suite à cette recommandation, des dispositions vont être prises pour organiser une consultation entre Etats méditerranéens en vue de définir les objectifs et les fonctions de ce Centre régional.
3. Pour faciliter les travaux de cette consultation, le secrétariat de l'OMCI a rédigé le présent document, où sont exposés les aspects techniques de la création du centre envisagé.

II. LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - NATURE DU PROBLEME

1. Avant d'évaluer les objectifs et les fonctions d'un Centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, il n'est pas inutile d'étudier brièvement la nature des problèmes que peuvent poser des déversements d'hydrocarbures plus ou moins importants.

a) Déversements de peu d'importance : Les incidents entrant dans cette catégorie sont de loin les plus nombreux. Des carburants ou des huiles de graissage s'infiltrent jusqu'au fond de la coque des yachts et des barges et sont rejetés à la mer par pompage. Une manutention négligente des tuyaux aux postes de mazoutage et de transbordement d'hydrocarbures peut entraîner chaque année des dizaines de rejets de peu d'importance. La pollution par les hydrocarbures qui en résulte se limite généralement au voisinage immédiat de la source de pollution, et les autorités nationales ou locales sont en mesure de prendre les dispositions nécessaires pour y remédier.

b) Déversements importants : Il n'est pas possible de définir exactement ou même approximativement le volume à partir duquel un déversement devient important. Quelques tonnes d'un hydrocarbure persistant répandues à proximité d'une plage très fréquentée peuvent avoir des effets plus graves que plusieurs centaines de tonnes d'hydrocarbures légers déversés loin des côtes. De façon générale, les déversements qui sont en

eux-mêmes considérés comme ayant des conséquences sérieuses au niveau national, ou même parfois international, entrent dans cette catégorie. Dans la plupart des cas ce sont normalement les autorités nationales qui interviennent mais, lorsque plus d'un pays est menacé, une certaine coopération est souhaitable.

c) Déversements catastrophiques : Des événements tels que la catastrophe du pétrolier Torrey Canyon ou l'éruption du puits de Santa Barbara entrent dans cette catégorie. Dans bien des cas, les côtes de plus d'un pays sont menacées et, le plus souvent, les ressources nécessaires pour parer à la situation dépassent les moyens du pays, généralement pris au dépourvu. Une coopération internationale est donc souhaitable pour mettre en commun les ressources dont disposent plusieurs pays menacés et formuler des plans d'intervention adéquats de façon à tirer des ressources un parti aussi efficace que possible.

5. Des hydrocarbures sont aussi déversés dans le milieu marin par des installations côtières et des raffineries, dans des eaux de refroidissement, etc. ainsi que par des rejets résultant du déballastage de certains types de navires. La prévention et le contrôle de ces déversements, auxquels est imputable en grande partie le niveau général de pollution de la Méditerranée, par les hydrocarbures, ont fait l'objet de certaines initiatives internationales, telles que la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires. Les moyens d'empêcher les rejets de caractère opérationnel ou les déversements accidentels sont donc hors du domaine de compétence d'un Centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, mais, ce centre pourrait jouer un rôle utile en encourageant les activités internationales exercées dans ce domaine par d'autres organisations telles que l'O.M.C.I.

### III. DOCUMENTATION

#### a) Le protocole

6. Comme on l'a vu à la section II, une coopération internationale est fréquemment nécessaire pour remédier efficacement aux pollutions importantes ou catastrophiques. Le projet de Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nocives en cas de situation critique est la base juridique sur laquelle peuvent se fonder des arrangements efficaces en matière de lutte contre les déversements d'hydrocarbures et d'autres substances nocives résultant d'accidents survenus à des navires. Ce texte détermine la gravité de la menace au milieu marin, et astreint les Parties à préparer des contre-mesures efficaces.

7. Afin de faciliter une action internationale coordonnée axée sur ce problème, les Parties au Protocole se mettront d'accord pour s'informer mutuellement de leur état de préparation et leur aptitude à faire face à des situations critiques particulières lorsqu'elles surgissent. Le Protocole souligne également la nécessité, en cas d'urgence, de moyens de communication rapides et sûrs, qui seront évidemment nécessaires si l'on veut que des contre-mesures associant plusieurs pays soient efficaces. Dans ce contexte (voir les articles 6 et 7), le projet de Protocole introduit l'idée de centres opérationnels régionaux ou sous-régionaux qui faciliteraient la communication entre les Parties, et (voir articles 8 à 11) assurerait que l'assistance mutuelle entre pays puisse efficacement intervenir en cas de menace.

b) Le document de l'OMCI soumis à la Réunion de Barcelone

8. Un document soumis par le secrétariat de l'OMCI à la rencontre de Barcelone, relatif à la prévention et au contrôle de la pollution causée par les navires en Méditerranée, expose en détail d'autres considérations pratiques qui pourraient aussi entrer en ligne de compte dans une approche régionale du problème de la pollution de la mer par les navires. On a fait valoir qu'une meilleure connaissance des caractéristiques de la Méditerranée, tant du point de vue des ressources que de celui des agréments à protéger de la pollution marine, des principaux mouvements de navires et des dangers qui peuvent en résulter, aiderait à déterminer les besoins concrets de matériel et de personnel destinés à lutter contre la pollution sur une base régionale. On a fait valoir aussi que la prise de conscience d'un de ces besoins inciterait alors à élaborer un plan régional d'intervention, qui définirait les points optimaux d'implantation du matériel, des moyens de transport et du personnel qualifié. Dans ce contexte, il a été proposé de choisir un point central où l'on déciderait du matériel nécessaire, de son origine, de son mode de transport, et aussi de la façon de traiter d'autres questions liées à des situations particulières.

#### IV. OBJECTIFS ET FONCTIONS D'UN CENTRE REGIONAL

9. Dans la lettre d'information qu'il a adressée aux Etats méditerranéens, le Directeur exécutif du PNUE a exprimé, au sujet des objectifs et des fonctions d'un Centre régional, quelques idées préliminaires qui sont indiquées ci-après :

Objectifs :

- A. Création, développement et gestion d'activités opérationnelles de prévention et de maîtrise de la pollution massive par les hydrocarbures et d'autres substances nocives dans la région méditerranéenne, et de lutte contre cette pollution notamment en cas de situation critique.

- B. Aide aux Etats riverains de la région méditerranéenne soucieux de se doter des moyens nationaux nécessaires pour résoudre effectivement les problèmes de pollution par les hydrocarbures (échange d'information, coopération et formation techniques).

Fonctions

- A. Elaboration et révision périodique de plans d'intervention pour la Méditerranée qui devraient comporter notamment les éléments suivants :
- i) Désignation de zones devant faire l'objet d'une protection spéciale;
  - ii) Mise à disposition et mise en place d'experts, de produits et d'équipements pour les activités de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en cas de déversements importants;
  - iii) Arrangements de coopération entre le Centre régional et les services sous-régionaux et nationaux de lutte contre la pollution en Méditerranée.
- B. Création d'un groupe bien équipé de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, intervenant au niveau de la région ou de la sous-région, pour des activités de nettoyage en haute mer et pour surveiller les déversements et coordonner des opérations importantes à la demande des Etats riverains.
- C. Création et exploitation d'un système de communications et d'information.
- D. Elaboration de programmes de coopération et de formation techniques en rapport avec la prévention et le contrôle de la pollution par les hydrocarbures, les techniques de nettoyage, etc.
- E. Création et entretien d'un centre régional d'information sur la pollution par les hydrocarbures dans le cadre du réseau du Système international de référence du PNUE.
- F. Maintien de relations de travail étroites avec d'autres centres méditerranéens, notamment avec l'établissement scientifique principal du réseau régional mis au point par le PNUE et la COI/UNESCO pour les études de lignes de base et la surveillance des hydrocarbures dans les eaux maritimes.
- G. Promotion d'activités visant à empêcher les accidents maritimes et autres générateurs de déversements importants, ou à en réduire la gravité.

10. Les caractéristiques du problème de la pollution par les hydrocarbures et le contenu des documents évoqués aux sections II et III semblent justifier pleinement les objectifs et fonctions assignés à un Centre régional, tels que les envisage le Directeur exécutif du PNUF. Les suggestions formulées dans les sections suivantes sur les moyens pratiques de créer un tel centre correspondent donc à ces fonctions.

11. Bien que les objectifs du Centre visé au paragraphe 5 portent aussi sur la lutte contre la pollution par d'autres substances nocives, il sera surtout question, dans les paragraphes qui suivent, de son rôle en matière de pollution par les hydrocarbures. La lutte contre la pollution causée par d'autres substances pose des problèmes nombreux et complexes et nécessite des moyens différents et des compétences spécialisées différentes. Il semble donc plus commode de se concentrer initialement sur les hydrocarbures pour envisager ultérieurement la création d'un centre capable de lutter contre la pollution par d'autres substances.

12. Nous n'entendons nullement suggérer ici qu'un même centre devrait s'acquitter de toutes les fonctions évoquées au paragraphe 5; nous n'entendons pas non plus définir l'ordre de priorité des tâches que le Centre pourrait assumer. C'est aux Etats riverains qu'il appartiendra de se prononcer à cet égard, en tenant compte des possibilités pratiques de prendre les dispositions appropriées pour l'exercice des diverses fonctions, ainsi que des ressources disponibles, financières et autres.

13. Nous parlons ici de l'hypothèse que les Etats méditerranéens décideraient d'établir un Centre régional, secondé éventuellement par un ou plusieurs centres sous-régionaux. S'ils préféreraient d'autres arrangements (plus d'un centre dans la région, par exemple), les idées exposées dans les sections suivantes garderaient leur validité générale.

#### V. CREATION D'UN CENTRE REGIONAL

14. Chacune des fonctions envisageables pour un Centre régional nécessiterait, dans une mesure variable, des arrangements propres à lui assurer les moyens matériels et le personnel nécessaires. Même si l'on part du principe qu'à long terme le centre devrait s'attacher à exercer toutes les fonctions prévues pour lui, il ne serait pas réaliste de vouloir, dès l'abord, l'équiper suffisamment pour qu'il puisse les assumer toutes ensemble. En partant de cette idée, le présent document indique quelles pourraient être les phases logiques du développement d'un Centre :

PHASE I Identifier les tâches dont le Centre sera chargé en ce qui concerne la préparation de ses interventions et la formation nécessaire à son personnel. Le Centre établirait, avec les pays européens, des moyens de communication qui permettraient de l'avertir rapidement des déversements importants, et faciliteraient ensuite sa tâche de coordination des efforts communs dans les opérations de nettoyage. Les fonctions A, C, D et G exposées au paragraphe 9 relèvent de cette phase.

PHASE II Etudier les moyens additionnels requis pour donner au Centre un rôle d'information sur les aspects techniques et scientifiques de la pollution marine. Les fonctions E et F exposées au paragraphe 9 relèvent de cette phase.

PHASE III Etudier de manière assez détaillée les incidences de la création d'un groupe opérationnel chargé de lutter contre la pollution par les hydrocarbures. (fonction B du paragraphe 9).

15. Ces phases constituent un simple regroupement des fonctions envisageables pour le Centre et ne correspondent pas à un calendrier de mise en place des installations ni, nécessairement, à l'ordre d'importance de fonctions, encore que des idées ne manqueront pas d'être mises en avant sur ce point. Il se pourrait même que ces trois phases soient menées de front mais cette façon de procéder retarderait l'entrée en service du Centre.

#### VI. TACHES DE LA PHASE I :

16. La phase I comporterait les tâches suivantes :

- a) Etablir des relations de travail entre le Centre régional et les gouvernements des pays méditerranéens, ainsi qu'avec le ou les centres sous-régionaux s'il en est créé;
- b) Elaborer un plan d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures;
- c) Etablir des moyens de communication entre les navires, les avions, les gouvernements et le Centre régional pour l'alerte en cas de dépistage d'une pollution de la mer et les contre-mesures auxquelles elle doit donner lieu;
- d) Elaborer des programmes de coopération et de formation techniques.

a) Relations de travail entre le Centre régional et les gouvernements

17. Il est recommandé que chaque gouvernement désigne un responsable approprié chargé de la liaison avec le Centre régional ou les centres sous-régionaux.

b) Plan d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures

18. L'élaboration d'un plan d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures en Méditerranée conduirait :

- 1) à identifier les zones côtières à protéger, par exemple :
  - a) du fait d'un risque élevé de déversement;
  - b) du fait de la vulnérabilité de la côte;
- 2) Evaluer le niveau actuel de préparation à la lutte contre un déversement massif éventuel d'hydrocarbures en Méditerranée, en tirant parti des plans d'intervention des pays participants. Il faudrait, notamment, dresser un inventaire du matériel, des stocks de dispersants chimiques et du personnel qualifié qui seraient disponibles en cas d'urgence;
- 3) Recommander, compte tenu des résultats des études visées plus haut en 4 a) et b) les niveaux d'équipement souhaitables et indiquer les besoins de formation dans la région;
- 4) Indiquer, dans l'optique de la constitution d'un organisme d'intervention, si des groupes de lutte contre la pollution par les hydrocarbures devraient être créés sur une base régionale, ou sur une base sous-régionale, en s'appuyant d'études sur ces deux options.

19. Il est souligné que le Centre devrait être conçu de telle façon qu'il atteigne ses objectifs grâce à la complémentarité des plans nationaux d'intervention et des équipements nationaux. Sauf peut-être en ce qui concerne les préparatifs prévus par les gouvernements pour faire face à un déversement d'une ampleur catastrophique, le Centre ne devrait en aucune façon perturber ou annuler les préparatifs effectués par un gouvernement pour résoudre ses problèmes de pollution nationaux.

c) Réseau de communications

20. Le réseau de communications entre les navires, les gouvernements et le Centre régional comporterait :

- 1) un arrangement par lequel les navires victimes d'accidents maritimes ou ayant observé un déversement alerteraient la station de radio littorale la plus proche;
- 2) un arrangement par lequel la station littorale ainsi alertée avertirait à son tour un centre national de coordination ou un autre organisme de chaque Etat exposé, ainsi que le Centre régional ou les centres sous-régionaux;

- 3) un arrangement par lequel le centre régional qui recevrait cette information la communiquerait aux autres gouvernements ou centres sous-régionaux, afin d'organiser ou d'appuyer les opérations de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

21. Un système de communications similaire pourrait être établi par liaison radio entre les avions qui repèrent les déversements et les centres de contrôle du trafic aérien.

22. Les communications terrestres se feraient par les moyens existants : téléphone, télégraphe, télex, etc.

d) Programmes de coopération et de formation techniques

23. Il est recommandé que le personnel du Centre régional comprenne un responsable de la formation techniquement qualifié et particulièrement intéressé aux aspects pratiques de la lutte qui aurait pour tâche d'établir un programme de formation pour les responsables et le personnel subalterne chargés de la lutte contre la pollution dans la région.

24. La première priorité de ce programme de formation pourrait être la mise en oeuvre d'un arrangement en vertu duquel trois responsables de pays méditerranéens, par exemple, suivraient, chaque année, des cours spécialisés dans certaines institutions pour se préparer à diriger sur place des activités anti-pollution.

25. Concurrément, ce responsable de la formation pourrait organiser des stages pratiques pour le personnel, en liaison avec un ou plusieurs pays coopérants. Pour des raisons de commodité, ces stages pourraient avoir lieu dans le pays où serait établi le Centre régional; une subvention serait alors versée à ce pays pour l'utilisation de ses aménagements et de son matériel.

26. Grâce aux moyens décrits aux paragraphes 24 et 25, les pays acquerraient eux-mêmes, en définitive, la somme de connaissances et d'expérience pratique qui permettrait à la région de pourvoir elle-même à ses besoins en matière de formation.

27. Le coût estimatif de la phase I est inférieur à 175 000 dollars des Etats-Unis. Environ 40 % de cette somme seraient absorbés par la rémunération du personnel mentionné plus haut. On trouvera à l'appendice A i l'organigramme envisageable pour la phase I du Centre.

VII TACHES DE LA PHASE II

28. La phase II comporterait les tâches suivantes :

- 1) création et exploitation d'un service d'information sur les aspects techniques et scientifiques de la pollution marine, qui participerait aussi au Système international de référence (SIR) du PNUE.

Bien que ce système n'accumule pas lui-même une somme considérable d'informations, un grand nombre des points focaux dont il disposera assureront cette tâche. Il est donc proposé de créer, dans le cadre des activités du Centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, un point focal régional/sectoriel du SIR, qui assumerait nécessairement toutes les tâches d'un point focal du SIR (telles qu'elles sont exposées dans le Guide des points focaux du SIR - EP/IRS/M-F) en ce qui concerne les problèmes de la pollution par les hydrocarbures; il jouerait aussi sans doute un rôle important en matière d'information technique sur cette question. Il travaillerait en liaison technique étroite avec les organisations ou services gouvernementaux, non gouvernementaux et internationaux compétents, y compris les bibliothèques, les services de documentation, les laboratoires, les systèmes de surveillance continue, les services de prévention des déversements d'hydrocarbures et de lutte contre ces déversements, etc. Les moyens d'information dont disposerait le point focal apporteraient les éléments nécessaires pour bien fonder les décisions d'ordre politique et technique touchant les problèmes de la Méditerranée, et pour intervenir en vue de les résoudre.

2) Maintien d'une liaison étroite avec les projets pilotes élaborés au titre du Programme coordonné de surveillance continue et de recherche en matière de pollution dans la Méditerranée, mis en oeuvre par le PNUE en étroite collaboration avec le CGPM de la FAO, l'UNESCO (COI), l'OMS et le PNUD, dans le cadre du Plan d'action adopté à la réunion de Barcelone. Ces projets pilotes seront exécutés par des réseaux de centres nationaux de recherche ayant des institutions comme chefs de file. Dans le cadre de ce programme, les quatre pilotes projets suivants intéressent les activités envisagées pour un futur centre de lutte contre la pollution par les hydrocarbures :

- étude et surveillance continue du pétrole et des hydrocarbures contenus dans les eaux de la mer;
- mouvements des polluants le long des côtes;
- recherches sur les effets des polluants sur les organismes marins et leurs peuplements;
- recherches sur les effets des polluants sur les communautés et systèmes écologiques marins.

29. Le coût annuel estimatif de la phase II serait de 40 000 dollars des Etats-Unis; si l'on y ajoute le coût annuel de la phase I, on arrive à un total estimatif inférieur à 215 000 dollars, dont environ 50 % seraient absorbés par la rémunération du personnel. On trouvera à l'appendice A (ii) l'organigramme recommandé pour la phase II.

#### VIII. TACHES DE LA PHASE III

30. Les tâches de la phase III consisteraient à créer un groupe opérationnel de lutte contre la pollution par les hydrocarbures doté des moyens nécessaires pour entreprendre des opérations de nettoyage en haute mer. Pour ce qui est des modalités de création du groupe et du moment où il devrait être constitué, on peut envisager deux possibilités suivant le degré d'urgence de sa création :

1. Par exemple, si l'on décide qu'il faut le constituer de toute urgence, sans attendre les résultats des études effectuées pendant la phase I, on pourrait le créer immédiatement étant entendu qu'une décision ultérieure pourrait avoir pour effet : a) de lui donner un statut sous-régional, b) de rendre nécessaire d'en déplacer le siège;

2. Au contraire, on peut décider que sa création peut attendre les résultats des études en question.

#### Fonctions d'un groupe opérationnel

31. En principe, le groupe opérationnel n'interviendrait que pour lutter contre les effets des déversements de quantités très importantes d'hydrocarbures, c'est-à-dire qu'au-dessous d'une certaine limite, les pays auraient recours aux services spécialisés dont ils disposent.

32. Comme les déversements de grande importance sont assez peu fréquents, les membres du groupe pourront assurer d'autres tâches, à condition d'être disponibles en cas d'urgence.

33. L'une de ces tâches sera de faire en sorte que les équipements soient toujours prêts à fonctionner, en procédant, à cet effet, à de fréquents exercices.

34. Accessoirement, le groupe pourrait aider les pays à former le personnel subalterne affecté chez eux à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et dont il est question au paragraphe 23.

35. Il est prévu aussi de confier au groupe certaines autres tâches, dont la liste ci-après de matériel et des équipements recommandés donnera une idée :

Stocks de secours de produits dispersants concentrés (environ 45 400 l);

Réservoirs permanents pour le stockage du dispersant;

Six engins de pulvérisation du dispersant, montés sur remorqueur;

Un appareil de pompage ADAPTS pour décharger d'urgence un pétrolier en détresse de sa cargaison;

Un Seapack et un Seaskimmer Vikoma avec source d'énergie, engin de levage, etc.;

Six réservoirs souples pour le stockage des dispersants à bord;

Un transbordeur Yokohama pour les opérations d'allégement d'un pétrolier en cas d'urgence;

Un stock de produits tensio-actifs ("Merder"), servant à préserver les plages de la marée noire;

Un applicateur aérien de produits tensio-actifs;

Par exemple, en cas de menace grave de pollution par les hydrocarbures transportés dans un pétrolier échoué ou en avarie, le mieux est d'amarrer à couple un autre bâtiment et de transborder sa cargaison. S'il était doté de pompes et de bâtiments transbordeurs appropriés, le groupe serait mieux à même de participer à une telle opération.

#### Coût d'un groupe opérationnel

36. Pour donner une idée au moins approximative de ce que coûtera le passage à la phase III, on a calculé les besoins d'équipement et de personnel en se fondant sur les techniques brevetées appliquées dans d'autres parties du monde. Le coût estimatif aux prix courants des produits et des équipements recommandés au paragraphe 35 est inférieur à 400 000 dollars, l'amortissement des équipements sur cinq ans étant de 50 000 dollars par an.

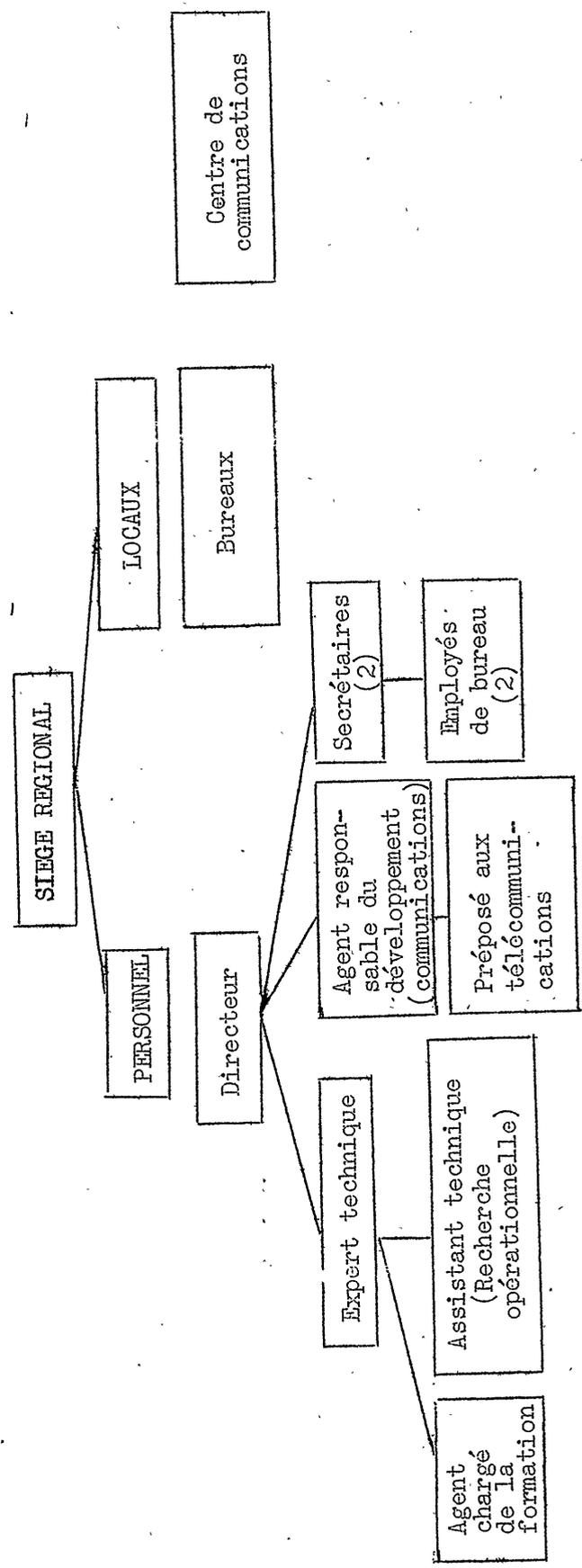
37. Seuls ont été pris en compte les coûts des principaux produits et équipements, car on a présumé qu'en cas d'urgence, les articles moins coûteux seraient fournis par les gouvernements au titre de l'aide mutuelle.

38. Rien n'a été prévu pour doter le groupe de navires spéciaux, car on a présumé que des bateaux assurant normalement une autre fonction (patrouilleurs de la marine de guerre, remorqueurs, etc.) seraient réquisitionnés en cas d'urgence. Toutefois, le groupe aura besoin de bateaux pour ses activités courantes (sorties d'exercice, démonstrations à l'appui de la formation, etc.); il semble raisonnable de réserver à cet effet une somme de 35 000 dollars par an.

39. Certains éléments d'équipement sont conçus pour être transportés par aéronef en cas d'urgence, par exemple la pompe ADAPTS et le système VIKOMA de récupération des hydrocarbures.
40. Un accord pourrait être conclu entre le centre de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et une société d'affrètement aérien, aux termes duquel la société, une fois avisée d'une urgence enverrait au centre un aéronef dans un délai bien défini. Il convient toutefois d'étudier l'intérêt d'un tel dispositif avant d'en chiffrer les incidences. Son coût dépendrait, évidemment, de la mesure dans laquelle l'affréteur serait disposé à garantir ce service.
41. En l'absence de chiffres sur les coûts-avantages permettant de fonder une décision à cet égard, on pourrait avoir intérêt à installer le groupe à proximité d'un aéroport équipé pour accueillir des avions de transport du type "Hercules". On aurait ainsi la possibilité de développer ultérieurement la capacité de transport aérien du groupe.
42. Un des avantages qu'il y aurait à doter le groupe d'une certaine capacité de transport aérien serait qu'on pourrait étendre son champ d'action au-delà de la région méditerranéenne. Comme le genre de situation critique où il sera appelé à intervenir se produit assez rarement, et peut survenir ailleurs qu'en Méditerranée, il aurait intérêt, du double point de vue financier et de l'expérience à acquérir, à offrir des services à une communauté plus large. Le coût du transport aérien n'a pas encore été chiffré.
43. Le coût estimatif annuel de la mise en oeuvre de la phase III, y compris celui des équipements, est inférieur à 200 000 dollars. Entièrement équipé, le centre coûterait donc moins de 415 000 dollars par an, dont environ 40 % seraient affectés à la rémunération du personnel. On trouvera à l'appendice A (iii) l'organigramme recommandé pour la phase III.
44. L'organigramme recommandé pour l'ensemble des phases figure à l'appendice A (iv).

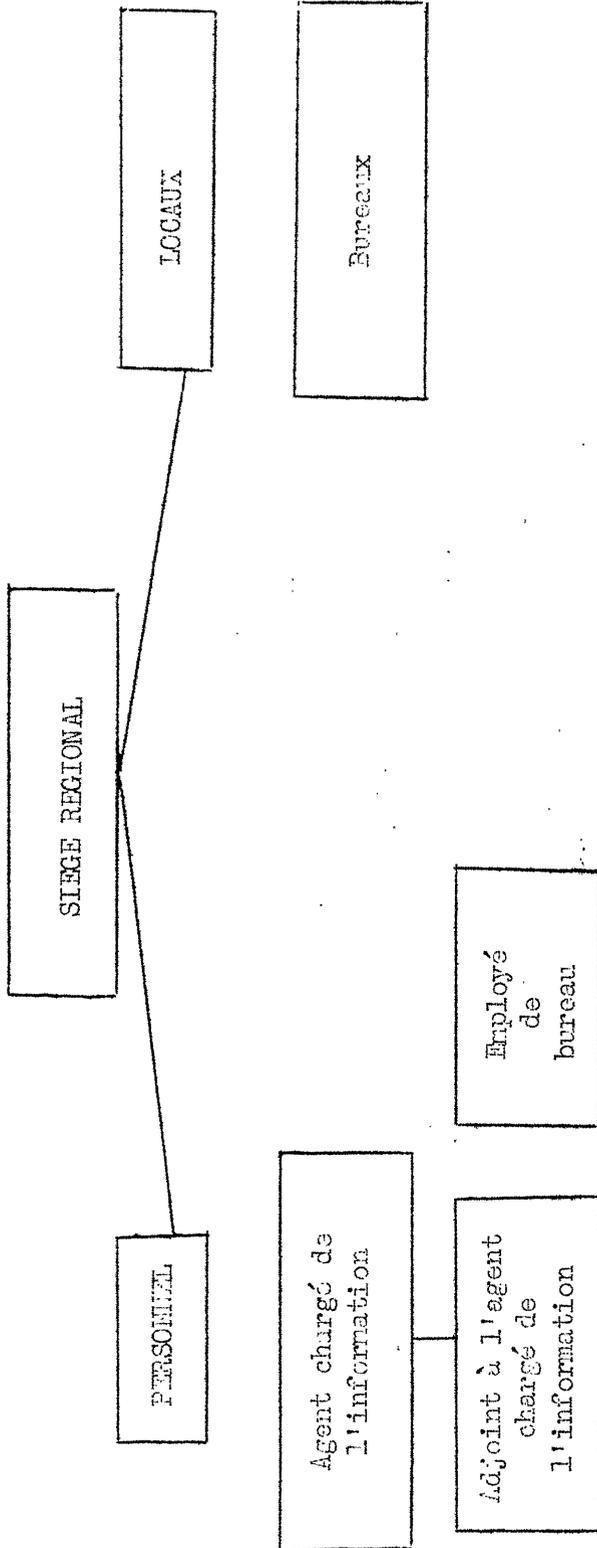
Appendice A

i) Organigramme recommandé pour la phase I



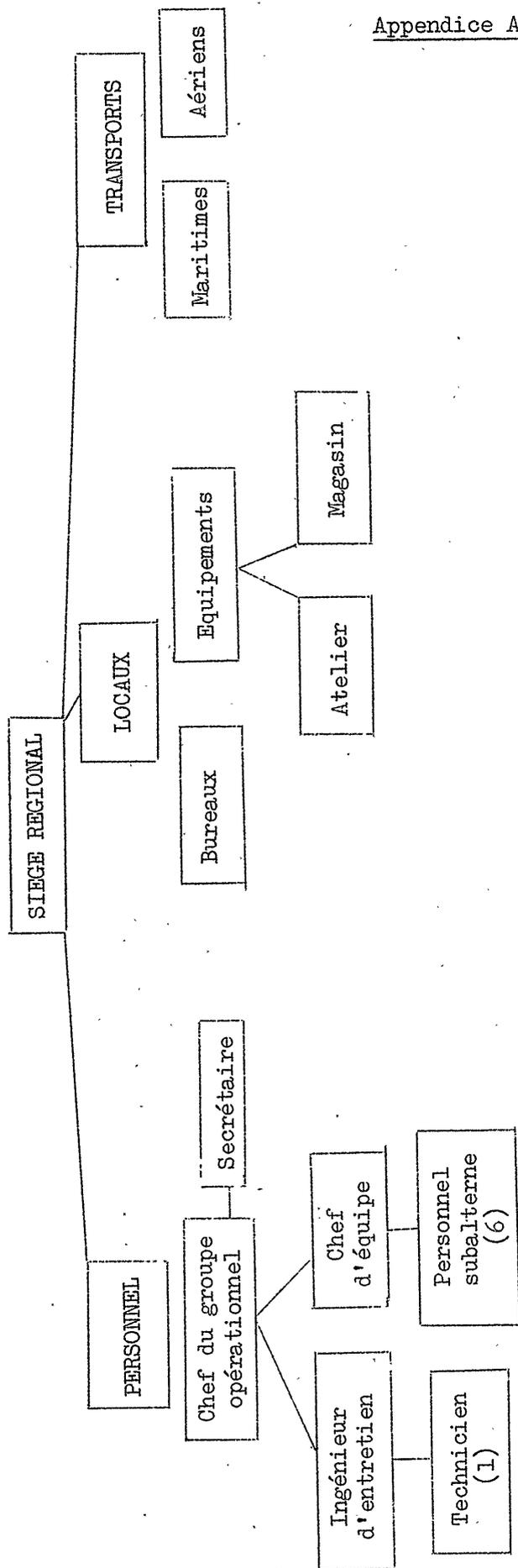
Appendice A (suite)

ii) Organigramme recommandé pour la phase II



Appendice A (suite)

iii) Organigramme recommandé pour la phase III



Appendice A (suite)

iv) Organigramme recommandé pour l'ensemble des phases

