PLAN OPRC POUR LES ÎLES DES CARAÏBES
2012

Plan régional de préparation, de coopération et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures dans les Iles des Caraïbes

ÎLES DES CARAÏBES

PLAN OPRC

2012

Publié par :

Centre régional de formation et d'information pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine - Région des Caraïbes

RAC/REMPEITC-Caribe
Seru Mahuma z/n,
Aviation & Meteorology Building,
Curaçao

Tél: +5999-868-4612
Fax: + 5999-868-4996

Registre de modification ou de correction

Numéro	Date	Description du changement	Signature
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			

Table de matières

Chapitre Page

PLAN OPRC POUR LES ÎLES DES CARAÏBES 2012 1

ÎLES DES CARAÏBES 2

PLAN OPRC 2

2012 2

CHAPITRE 1. INTRODUCTION 1

1.1 CONTEXTE 1
1.2 PROPOS ET OBJECTIFS 1
1.3 ZONE GÉOGRAPHIQUE DU PLAN DES CARAÏBES 2
1.4 RÉPONSE À PLUSIEURS NIVEAUX 2
1.5 DÉFINITIONS 3

CHAPITRE 2. PLAN ORGANISATIONNEL 7

2.1 PLANS NATIONAUX ORGANISATIONNELS 7
2.2 SECRÉTARIAT 7
2.3 DÉTENTEUR OFFICIEL DES REGISTRES 8
2.4 AGENCE DE COORDINATION 9
2.5 AGENCE RESPONSABLE 9
2.6 ORGANISME D'INTERVENTION 10
2.7 LE COMMANDANT SUR PLACE 10
2.8 ACCORD D'INTERVENTION RAPIDE 10
2.9 POINT DE NOTIFICATION DES DÉVERSEMENTS 11
2.10 CONTACT OPÉRATIONNEL NATIONAL (SOUS MARPOL) 12

CHAPITRE 3. DÉBUT DE L'ASSISTANCE 13

3.1 SURVEILLANCE DU DÉVERSEMENT 13
3.2 DÉCLARATION DES NAVIRES 13
3.3 SURVEILLANCE AÉRIENNE 13
3.4 DÉTECTION INITIALE 14
3.5 SURVEILLANCE DES INCIDENTS 14
3.6 PROCÉDURE DE LA DEMANDE D'ASSISTANCE 15
3.7 INFORMATION DE CONTACT (POINTS DE LIAISON) DES ÉTATS OU DES TERRITOIRES INSULAIRES 15
3.8 SECRÉTARIAT DU PLAN DES CARAÏBES 15
3.9 ÉCHANGE D'INFORMATION 15

CHAPITRE 4. SYSTÈME DE RAPPORT DE POLLUTION (CARIBPOLREP) 17

4.1 DIFFUSION DE L'INFORMATION SUR LES INCIDENTS DE DÉVERSEMENT D'HYDROCARBURES 17
4.2 PROCÉDURE D'ACHEMINEMENT DU MESSAGE (CARIBPOLREP) 18
4.3 FORMAT CARIBPOLREP 18
4.4 EXPLICATION DE CARIBPOLREP 20
4.5 EXEMPLE: N° DE MESSAGE DE CARIBPOLREP. 1 24
4.6 EXEMPLE: N° DE MESSAGE DE CARIBPOLREP. 2 24

CHAPITRE 5. ÉQUIPEMENT DISPONIBLE DANS LA SOUS-RÉGION DES CARAÏBES 26

5.1 LOCALISATION DU MATÉRIEL ET PROPRIÉTÉ 26
5.2 ÉQUIPEMENT DE DISPERSANT CHIMIQUE 27
5.3 LIMITATION DE L'ÉQUIPEMENT 27

CHAPITRE 6. PLAN DES CARAÏBES POUR LA MOBILISATION DU PERSONNEL ET DE L'ÉQUIPEMENT 28

6.1 PROCÉDÉ POUR LE DÉPLACEMENT ENTRE PAYS DU PERSONNEL ET DE L'ÉQUIPEMENT 28
6.2 PERSONNEL 28
6.3 ÉQUIPEMENT 28

CHAPITRE 7. PROCÉDÉ FINANCIÈR POUR LE DÉPLACEMENT DU PERSONNEL ET DE L'ÉQUIPEMENT 30

7.1 PERSONNEL 30
7.2 ÉQUIPEMENT 31
7.3 L'OBLIGATION DE PAYER POUR DES SERVICES RENDUS 31

CHAPITRE 8. INTERVENTION ET RECOUVREMENT DU COÛT 33

8.1 INTÉRÊTS LIÉS AU NAVIRE ; SON PROPRIÉTAIRE 33
8.2 NOTIFICATION 35
8.3 INTERVENTION ET NETTOYAGE DE LA POLLUTION 35
8.4 INDEMNISATION POUR DOMMAGES DE POLLUTION (HYDROCARBURE) 36
8.5 LA CONVENTION DE RESPONSABILITÉ CIVILE ET LA CONVENTION PORTANT CRÉATION DE FONDS 37
8.6 INDEMNISATION POUR LES DÉVERSEMENTS D'HYDROCARBURES AU NIVEAU DES ÉTATS QUI N'ONT PAS RATIFIÉ LES CONVENTIONS INTERNATIONALES 41
8.7 CONVENTION SUR LES DÉVERSEMENTS D'HYDROCARBURES DE SOUTE 41
8.8 CONVENTION SNDP 42
8.9 D'AUTRES CONVENTIONS MARITIMES INTERNATIONALES 43
8.10 LE SOUSCRIPTEUR DE RESPONSABILITÉ 43
8.11 LE CAPITAINE 46
8.12 D'AUTRES INTÉRÊTS PRIVÉS 47
8.13 L'ÉTAT DE PAVILLON 49
8.14 LES INTÉRÊTS LIÉS À LA CARGAISON : LE PROPRIÉTAIRE 50
8.15 LES INTÉRÊTS DE PRÊTER ASSISTANCE: SAUVETEUR PROFESSIONNEL 52
8.16 D'AUTRES FOURNISSEURS D'ASSISTANCE 55
8.17 INTÉRÊTS CÔTIERS : INTERVENTION, RÉPONSE ET NETTOYAGE 55

CHAPITRE 9. ASSISTANCE DES GOUVERNEMENTS ÉTRANGERS OU DES ÉQUIPES D'INTERVENTION COMMERCIALES 60

9.1 ORIGINE DE L'ASSISTANCE GOUVERNEMENTALE ÉTRANGÈRE 60
9.2 ORGANISMES D'INTERVENTION COOPÉRATIFS DE L'INDUSTRIE PÉTROLIÈRE 60
9.3 CLEAN CARIBBEAN AND AMERICAS (CCA) 62
9.4 OIL SPILL RESPONSE LIMITED (OSRL) SOUTHAMPTON, UNITED KINGDOM 63

CHAPITRE 10. L'UTILISATION DE DISPERSANTS, LE BRÛLAGE SUR PLACE ET DES TECHNIQUES DE BIOREMEDIATION 59

10.1 CONTEXTE 59
10.2 UTILISATION DE DISPERSANTS DANS LES ÉTATS OU LES TERRITOIRES INSULAIRES 59
10.3 POLITIQUE GÉNÉRALE SUR LES DISPERSANTS DES ÉTATS ET DES TERRITOIRES INSULAIRES 63
10.4 APPLICATION DU DISPERSANT 64
10.5 UTILISATION OPÉRATIONNELLE ET APPLICATION DU DISPERSANT 65
10.6 BRÛLAGE SUR PLACE 67
10.7 INFORMATION TECHNIQUE SUR LE BRÛLAGE SUR PLACE 67
10.8 TRAITEMENT PAR BIOREMÉDIATION 70

CHAPITRE 11. ZONES A RISQUE DANS LA SOUS-RÉGION DES CARAÏBES 73

11.1 LE COMMERCE DU PÉTROLE PAR VOIE D'EAU DANS LA SOUS-RÉGION DES CARAÏBES 73
11.2 DÉTROITS DE MOINDRE LARGEUR DANS LA RÉGION DES CARAÏBES 73
11.3 VOIES MARITIMES DANS LA RÉGION DES CARAÏBES 74
11.5 ROUTES EN DIRECTION ET EN PROVENANCE DE LA MER DU NORD 77
11.6 ROUTES EN DIRECTION ET EN PROVENANCE DE TRINIDAD 77
11.7 ROUTES EN DIRECTION ET EN PROVENANCE DU VENEZUELA 77
11.8 ROUTES EN DIRECTION ET EN PROVENANCE DU MEXIQUE 78
11.9 L'OLÉODUC TRANS-PANAMA 78
11.10 FRÉQUENCE DES TRANSITS, PAR TAILLE, DES NAVIRES-CITERNES DANS LES DÉTROITS DE MOINDRE LARGEUR 78
11.11 PLANIFICATION DE CONTINGENCE DANS LA RÉGION DES CARAÏBES 79

CHAPITRE 12. ZONES SENSIBLES DANS LA SOUS-RÉGION DES CARAÏBES 80

12.1 ZONES SENSIBLES DES ÉTATS ET DES TERRITOIRES INSULAIRES 80
12.2 INTERVENTION PROGRAMMÉE DANS LA ZONE SENSIBLE 80

Annexe

Annexe A : Convention de Cartagena et protocole

Glossaire terminologique

CARIBPOLREP	Rapport de pollution dans la région des Caraïbes
CCA	Clean Caribbean and Americas (ancien CCC)
CCC	Clean Caribbean Cooperative
CLC	Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
Dispersants	Ce sont des agents spécialement formulés qui sont pulvérisés à la surface de l'eau ou injectés à la source d'un déversement sous-marin à différents dosages sur des nappes pour améliorer son mélange naturel et sa biodégradation dans les eaux de surface.
ZEE	Zone économique exclusive
IE	Impact environnemental
EOC	Centre d'Opérations d'urgence
ETA	Heure estimée d'arrivée
Point d'ignition	Correspond à la température la plus basse à laquelle les vapeurs au-dessus d'un liquide volatil forment un mélange combustible avec l'air.
Brûlage sur place	Il s'agit d'une ignition contrôlée de l'hydrocarbure, d'autres produits dérivés et de déchets issus des déversements d'hydrocarbures sur le lieu du déversement. Pour les déversements en mer, la mise à feu de l'hydrocarbure flottant peut se faire avec ou sans barrages résistant au feu.
OMI	Organisation maritime internationale
FIPOL	Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation Limited,
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires

MSRC	Marine Spill Response Corporation
ODP	Bureau de préparation aux catastrophes
OPA 90	Loi de 1990 des États-Unis d'Amérique sur la pollution par les hydrocarbures
OPRC	Préparation, lutte et coopération en matière de pollution par les hydrocarbures
OPRC 90	Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures
OSC	Commandant sur place
OSSC	Centre de service sur les déversements d'hydrocarbures
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
POLREP	Rapport de pollution
PVC	Polychlorure de vinyle
CAR	Centre d'activité régional
REMPEITC-Caraïbes	Centre régional de formation et d'information sur l'intervention d'urgence contre la pollution marine - Région des Caraïbes
SCUBA	Appareil respiratoire indépendant sous-marin
SITREPS	Rapports de situation
Déversements niveau 1	Déversements accidentels survenant dans ou à proximité d'une installation à la suite d'opérations de routine. Les impacts sont faibles et la capacité de réponse interne est adéquate. [0 à 100 barils (<16 m^3)].
Déversements niveau 2	Déversements de taille moyenne se produisant à proximité d'une installation à la suite d'un événement non routinier. Des impacts importants sont possibles et un soutien externe (régional) pour une intervention adéquate aux déversements est requis. [100 à 5000 barils. (16 m^3 à 795 m^3)].
Déversements niveau 3	Des déversements considérables survenant à proximité ou à distance d'une installation, à la suite d'un événement non routinier et

	nécessitant des ressources et d'un important soutien de la part des coopératives nationales ou internationales de lutte contre les déversements, pour atténuer les effets qualifiés de vaste portée, c'est-à-dire d'importance nationale ou internationale. [plus de 5000 bbls. (> 795 m^3)].
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'Environnement
USCG	Garde côtière des États-Unis
VHF	Très haute fréquence
Viscosité	Une mesure de la résistance à l'écoulement d'un liquide lorsqu'il est soumis à une contrainte de cisaillement ; des valeurs plus élevées indiquent un matériel plus épais et se déplaçant plus lentement. Par exemple, l'essence a une viscosité inférieure à celle du diesel.
COV	Composé organique volatil

CHAPITRE 1. INTRODUCTION

1.1 Contexte

1.1.1 Au mois de mars 1983, une conférence de plénipotentiaires s'est réunie à Cartagena, Colombie, pour adopter la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (Convention de Cartagena) et le Protocole concernant la coopération dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans la région des Caraïbes (Protocole relatif aux déversements d'hydrocarbures).

1.1.2 Le protocole sur les déversements d'hydrocarbures fait appel à la coopération, afin de prendre toutes les mesures nécessaires, tant préventives que correctives, pour la protection du milieu marin contre les déversements d'hydrocarbures, et impose aux parties contractantes l'obligation d'établir et de maintenir, ou d'assurer l'établissement et le maintien des moyens pour lutter contre les incidents de déversements d'hydrocarbures. La promulgation de lois, ainsi que l'élaboration de plans d'urgence font partie de ces moyens.

1.2 Propos et objectifs

1.2.1 Ce plan fournit un cadre dans lequel les États et les territoires insulaires peuvent coopérer au niveau opérationnel pour répondre aux incidents de déversement d'hydrocarbures, comme l'exige l'article 8 du Protocole relatif aux déversements d'hydrocarbures de la Convention de Cartagena (voir annexe A). Les objectifs du plan sont :

1. Promouvoir et mettre en œuvre la coopération régionale en matière de planification d'urgence, de prévention, de contrôle et de nettoyage, en cas de déversement d'hydrocarbures ;
2. Développer des mesures appropriées de préparation et des systèmes pour détecter et signaler les incidents de déversement d'hydrocarbures dans la zone d'application du plan ;
3. Adopter des mesures rapides pour limiter la propagation des hydrocarbures ; et,
4. Identifier les ressources pour répondre aux incidents de déversements d'hydrocarbures.

1.2.2 En résumé, l'objectif global du Plan est de fournir un système de coopération en vue de l'assistance mutuelle des États membres, des territoires et des organisations, en cas d'un évènement majeur de déversement d'hydrocarbures, dépassant la capacité d'intervention d'un gouvernement national ou d'une industrie pétrolière. Le Venezuela a obtenu le statut de membre associé du Plan sur la préparation, la lutte et

la coopération, en matière de pollution par les hydrocarbures des îles des Caraïbes, par les experts gouvernementaux, lors de la réunion de 1992, à Curaçao.

1.3 Zone géographique du Plan des Caraïbes

1.3.1 La zone géographique du Plan d'urgence sous-régional s'étend de la latitude 30 ° N, 200 milles (320 km) à l'est vers l'océan Atlantique, au-delà de l'archipel des Caraïbes, jusqu'au littoral de l'Amérique du Sud. À l'ouest, la zone s'étend sur la mer des Caraïbes et le golfe du Mexique, en suivant la zone économique exclusive des États et des territoires insulaires. La zone géographique du Plan comprend fondamentalement l'ensemble des eaux de la zone économique exclusive (ZEE) de la zone sous régionale de la région des Caraïbes, applicable au Venezuela et aux États et aux territoires insulaires suivants :

Anguilla, Antigua et Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbade, Îles Vierges britanniques, Îles Caïmans, Cuba, Commonwealth de Dominique, République dominicaine, Antilles françaises, Grenade, Haïti, Jamaïque, Montserrat, Antilles néerlandaises, Porto Rico, Saint-Christophe-et-Niévès, Sainte Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Surinam, Trinité-et-Tobago, Îles Turques et Caïques, Îles Vierges des États-Unis, Venezuela.

1.4 Réponse à plusieurs niveaux

1.4.1 Le plan sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures des îles des Caraïbes (OPRC), ci-après intitulé "Plan des Caraïbes", est conçu comme une procédure d'intervention à plusieurs niveaux pour améliorer la capacité d'un État ou d'un territoire insulaire de lutter contre un déversement qui dépasse les capacités de cet État ou territoire. Les plans d'urgence individuels des États et territoires insulaires, qui peuvent être annexés au Plan des Caraïbes, continueront d'être la politique d'orientation, et ne seront en aucun cas remplacés par l'existence du Plan des Caraïbes.

1.4.2 La capacité d'un État ou d'un territoire insulaire de répondre à un incident de pollution marine est d'une importance primordiale et fournit les bases nécessaires à un accord régional et sous-régional. Le Plan des Caraïbes doit donc être considéré comme "complémentaire" et non comme un plan "de remplacement" d'un plan d'urgence national viable.

1.4.3 Chaque membre du Plan des Caraïbes devrait identifier les scénarios de risque résultant des opérations normales de l'industrie pétrolière et des opérations de transport maritime sur, ou à proximité de son propre territoire. Conformément aux objectifs du Plan des Caraïbes, il est prévu que chaque État insulaire développera, en coopération avec l'industrie, une capacité d'intervention (y compris un plan d'urgence national) pour couvrir ces opérations. Ce plan national devrait intégrer et soutenir les plans locaux des installations et des terminaux. Le Plan des Caraïbes est donc réservé aux déversements accidentels d'hydrocarbures majeurs, ou des déversements potentiels, qui dépassent la portée ou la capacité du plan

national. Cependant, si les circonstances d'un petit déversement provoquent des dégâts inattendus, une assistance au titre du Plan des Caraïbes peut être demandée.

1.4.4 Le Plan des Caraïbes offre une stratégie de mobilisation internationale qui peut être utilisée par l'industrie pétrolière et les équipes d'intervention du gouvernement au niveau international. Lorsqu'un déversement d'hydrocarbures majeur se produit, la capacité d'entamer rapidement des procédures de réduction est essentielle pour réduire l'impact de l'envahissement du pétrole sur les zones sensibles ou publiques. Pour atteindre l'objectif établi du Plan des Caraïbes, il faudra que les États et les territoires insulaires membres réalisent périodiquement des essais. Les objectifs à long terme du Plan des Caraïbes devraient inclure la mise à niveau du matériel de réduction de déversements d'hydrocarbures dans la région, et comprendre une formation régionale du personnel responsable de l'intervention nationale en cas d'urgence de pollution marine.

1.5 Définitions

1.5.1 "Convention" signifie la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes. (Convention de Cartagena)

1.5.2 "La zone d'application de la Convention" comprend le milieu marin du Golfe du Mexique, la mer des Caraïbes et les régions de l'océan Atlantique adjacent, au sud de la latitude 30º nord et à 200 milles marines des côtes atlantiques des États mentionnés dans l'article 25 de la Convention. Les eaux intérieures de ces États ne sont pas prises en compte dans la zone d'application de la Convention.

1.5.3 "ZEE" signifie, pour les propos du Plan des Caraïbes, la zone économique exclusive d'un État ou territoire insulaire s'étendant jusqu'à 200 milles (321,8 km) en mer, ou jusqu'à une division égale de la zone territoriale entre deux îles où empiète la zone des 200 milles.

1.5.4. «Zone géographique de responsabilité» désigne toutes les eaux situées à moins de 200 milles marins de la côte des États et territoires insulaires, comme prévu à la section 1.3 du présent chapitre. Toute action initiée dans la zone de responsabilité sera déterminée par l'Agence responsable de l'État ou du territoire insulaire, conformément au plan national d'urgence sur les eaux affectées par le déversement.

1.5.5 "Zone d'intérêt géographique" désigne toutes les eaux situées en dehors de la zone de responsabilité, dans laquelle un déversement d'hydrocarbures pourrait affecter une ou plusieurs îles ou territoires. Les déversements qui se produisent dans la zone d'intérêt seront surveillés par le pays dont la zone de responsabilité est la plus susceptible d'être affectée par le déplacement du déversement, en raison des vents et des courants océaniques.

1.5.6 "Agence de coordination" désigne le Ministère ou le Département dans lequel se trouve l'Agence responsable. Sauf indication contraire, en vertu du paragraphe 2 de l'article 15 de la Convention, l'Agence de coordination est l'organisme désigné dans les plans d'urgence nationaux de lutte contre les déversements d'hydrocarbures de l'État ou du territoire insulaire qui envoie et reçoit des informations sur les déversements d'hydrocarbures, directement des autres Agences responsables des États ou territoires insulaires, pendant les urgences dues à des déversements d'hydrocarbures. L'Agence de coordination doit être le même organisme désigné comme «Autorité habilitée», en vertu de l'article 6 (1) (a) (iii) de l'OPRC 90 pour les États et territoires signataires de cette convention. L'Agence de coordination sera considéré comme l'agence chargée de l'échange d'informations requises, en vertu de l'article 4 du Protocole relatif aux déversements d'hydrocarbures.

1.5.7 "L'Agence responsable" désigne l'autorité nationale compétente responsable de la préparation et de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures. Sauf indication contraire, en vertu de l'article 4 du Protocol relatif aux déversements d'hydrocarbures, l'Agence responsable serait l'autorité responsable de la mise en œuvre du Protocole relatif aux déversements d'hydrocarbures. L'Agence responsable doit être la même Autorité nationale compétente, désignée en vertu de l'article 6, 6(1) (a) (i) de l'OPRC 90, pour les États et territoires signataires de cette convention.

1.5.8 «Organisme d'intervention» désigne l'organisation qui normalement intervient dans une situation d'urgence due à un déversement d'hydrocarbures. Dans certains États ou territoires, l'Agence responsable et l'Organisme d'intervention seront les mêmes.

1.5.9 Le "Commandant sur place (ou coordonnateur)" (OSC) désigne le fonctionnaire nommé et chargé de la coordination et de la direction des efforts nationaux de lutte contre la pollution sur les lieux d'un incident de déversement d'hydrocarbures. Lorsqu'il est désigné à l'avance, l'OSC est inscrit dans chacune des annexes nationales de ce plan par l'État ou le territoire insulaire pertinent.

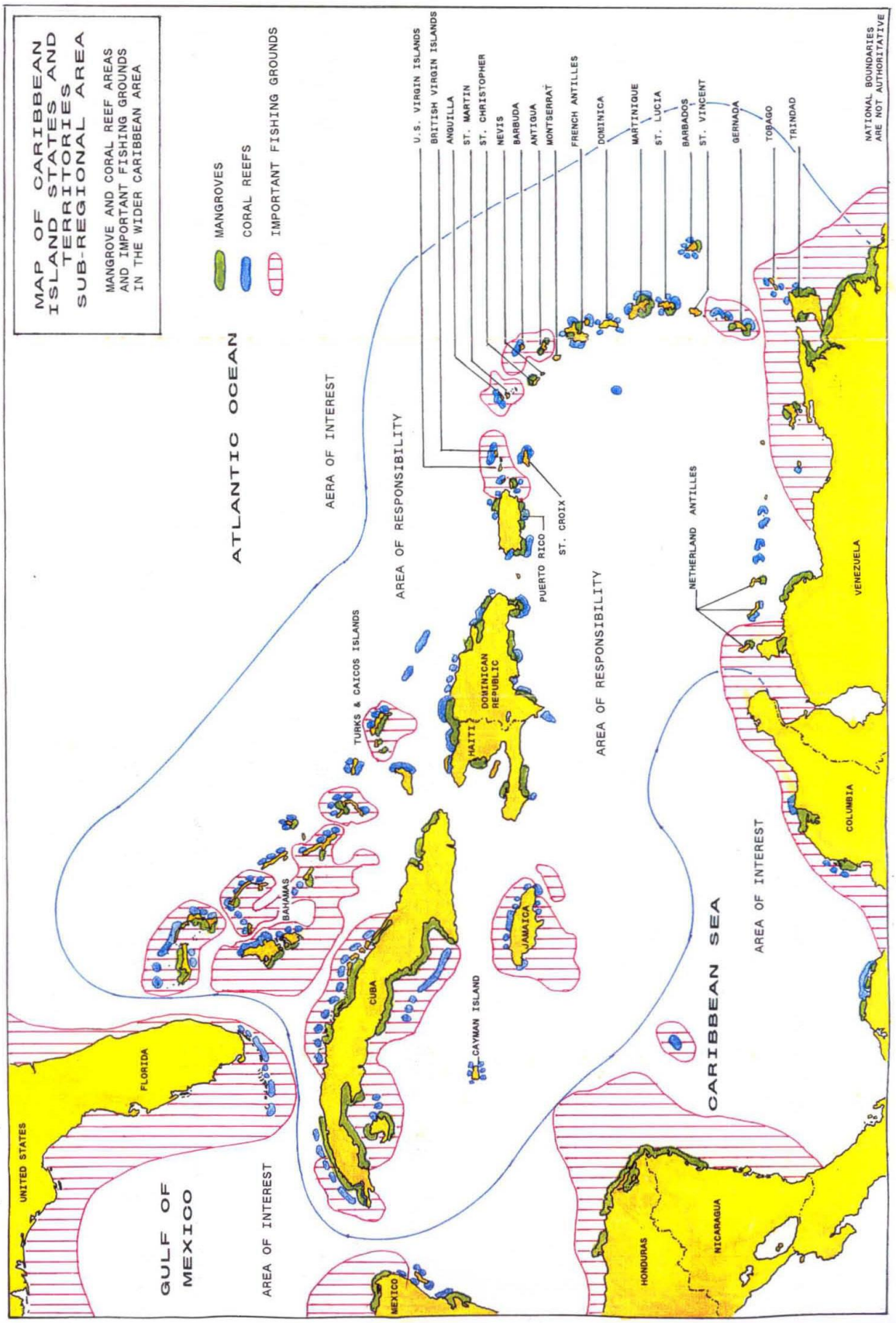
1.5.10 Un "Incident de déversement d'hydrocarbures" désigne un rejet ou une menace importante de déversement d'hydrocarbures, quelle qu'en soit la cause, d'une ampleur qui exige une action d'urgence ou une autre réponse immédiate, afin de minimiser ses effets ou de supprimer la menace.

1.5.11 Le "Secrétariat" désigne le Centre régional de formation et d'information pour l'intervention d'urgence en matière de pollution marine, de l'Organisation Maritime Internationale - Région des Caraïbes (RAC/REMPEITC-Caraïbes), Seru Mahuma z/n, Willemstad, Curaçao.

1.5.12 "Intérêts connexes" désigne les intérêts d'un Etat ou d'un territoire insulaire directement touché ou menacé, notamment:

1. les activités maritimes, côtières, portuaires ou estuariennes ;

2. l'attrait historique et touristique de la région en question, y compris les sports aquatiques et autres activités récréatives ;
3. la santé des populations côtières ; et
4. les activités halieutiques et la conservation des ressources naturelles.


MAP OF CARIBBEAN ISLAND STATES AND TERRITORIES SUB-REGIONAL AREA
MANGROVE AND CORAL REEF AREAS AND IMPORTANT FISHING GROUNDS IN THE WIDER CARIBBEAN AREA
MANGROVES
CORAL REEFS
IMPORTANT FISHING GROUNDS
ATLANTIC OCEAN
AERA OF INTEREST
AREA OF RESPONSIBILITY
AREA OF RESPONSIBILITY
AREA OF INTEREST
AREA OF INTEREST
CARIBBEAN SEA
GULF OF MEXICO
U.S. VIRGIN ISLANDS
BRITISH VIRGIN ISLANDS
ANGUILLA
ST. MARTIN
ST. CHRISTOPHER
NEVIS
BARBUDA
ANTIGUA
MONTSERRAT
FRENCH ANTILLES
DOMINICA
MARTINIQUE
ST. LUCIA
BARBADOS
ST. VINCENT
GERNADA
TOBAGO
TRINDAD
NATIONAL BOUNDARIES ARE NOT AUTHORITATIVE
PUERTO RICO
ST. CROIX
NETHERLAND ANTILLES
VENEZUELA
COLUMBIA
TURKS & CAICOS ISLANDS
HAITI
DOMINICAN REPUBLIC
BAHAMAS
CUBA
JAMAICA
CAYMAN ISLAND
UNITED STATES
FLORIDA
MEXICO
HONDURAS
NICARAGUA

CHAPITRE 2. PLAN ORGANISATIONNEL

2.1 Plans nationaux organisationnels

2.1.1 L'une des conditions préalables essentielles à la planification sous-régionale en cas d'urgence est que tous les États et les territoires insulaires participants élaborent et mettent en œuvre des plans nationaux d'urgence sur le déversement d'hydrocarbures. Même si chaque plan national peut être différent, ils devraient tous comprendre un certain nombre d'éléments de base commune, pour assurer un bénéfice maximal de la participation à ce Plan des Caraïbes :

1. la désignation de l'autorité nationale compétente chargée des questions relatives aux déversements d'hydrocarbures ;
2. la description de l'organisation nationale d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures ;
3. l'identification des sources probables de déversements d'hydrocarbures, des ressources vulnérables menacées et des priorités à protéger ;
4. l'identification des ressources existantes, le cas échéant, les stratégies de lutte contre les déversements, et la taille des déversements à traiter au niveau national ;
5. l'identification des installations de soutien logistique disponibles dans le pays ;
6. l'identification des installations de stockage pour les hydrocarbures récupérés et les méthodes d'élimination ;
7. les capacités de communication pour répondre à un incident de pollution par hydrocarbures ; et,
8. une politique sur le dispersant pour les eaux territoriales se trouvant dans la zone de responsabilité nationale.

2.2 Secrétariat

2.2.1 Le Secrétariat pour l'administration du Plan Caraïbes est le CAR/REMPEITC-Caraïbes, Curaçao.

2.2.2 Le Secrétariat n'aura pas un rôle opérationnel lors d'un déversement d'hydrocarbures lorsque le plan des Caraïbes sera activé. L'État ou le territoire insulaire touché par le

déversement contrôlera les activités opérationnelles, conformément à son propre plan national d'urgence. Les demandes d'assistance internationale envisagées par le Plan des Caraïbes seront initiées par l'Agence de coordination du pays ou du territoire affecté, pendant la phase de mobilisation, par contact direct avec l'Agence de coordination des États ou des territoires requis. Le Secrétariat pourra contribuer à faciliter la coopération des organismes publics étrangers, en offrant à un État ou un territoire demandeur, le nom de l'Agence de coordination («Autorité habilitée» au titre de l'OPRC 90) auprès d'un gouvernement étranger, auprès duquel une assistance peut être demandée. Entretemps, pendant que les procédures normales du protocole sont en cours, le Secrétariat pourra fournir un lien informel pour obtenir rapidement des informations nécessaires. Par exemple, il est possible qu'un État ou un territoire demandeur ait besoin d'obtenir des photographies satellite pertinentes des zones touchées par les déversements, ou d'une trajectoire du déversement générée par ordinateur. Une source de ces informations peut être fournie par l'intermédiaire de la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) des États-Unis. Lorsqu'un gouvernement demandeur recherche une coopération officielle à travers le Département d'État des États Unis, le Secrétariat peu contacter directement le coordinateur régional du soutien scientifique de NOAA pour obtenir des informations préliminaires.

2.2.3 Le Secrétariat se chargera de l'administration courante du Plan des Caraïbes. À mesure que des changements, des suppressions ou des modifications sont apportés au Plan et ses annexes, le Secrétariat sera l'organisme administratif central chargé de tenir à jour les copies des détenteurs officiels des registres du plan des Caraïbes. Le Secrétariat recevra et distribuera les modifications aux détenteurs officiels des registres du Plan (normalement l'Agence responsable de chaque État ou territoire insulaire). Chaque modification sera distribuée uniquement par le Secrétariat et portera un numéro de changement numérique séquentiel. Il est prévu de faire des copies en double du Plan, mais le Secrétariat ne sera pas tenu de mettre à jour les copies du Plan en main de personnes autres que les détenteurs officiels des registres.

2.3 Détenteur officiel des registres

2.3.1 L'Agence de coordination de chaque État ou territoire insulaire désignera les détenteurs des registres, au sein de son État ou territoire. L'Agence de coordination sera chargée de la distribution des changements apportés au Plan des Caraïbes dès réception. Il est prévu que le nombre de détenteurs officiels des registres dans la région ne dépassera pas le nombre de 68. Il n'est pas interdit de reproduire des exemplaires supplémentaires du Plan des Caraïbes en cas de besoin ; cependant, l'organisme qui reproduit les copies sera chargé de tenir les copies non

officielles à jour, en copiant et en distribuant les modifications, au fur et à mesure qu'elles seront reçues par le détenteur officiel désigné.

2.3.2 Le Plan des Caraïbes peut être télé déchargé du site Internet de REMPEITC à: http://cep.unep.org/racrempeitc/oprc-plans/regional-oprc-plans/caribbean-island-oprc-plan

La distribution des demandes du Plan imprimé sur papier, sera la suivante ;

COPIES DES PAYS	
Anguilla	2
Antigua et Barbuda	2
Aruba	2
Bahamas	2
Barbade	2
Îles Vierges britanniques	2
Îles Cayman	2
Cuba	2
Curaçao	2
Dominique	2
République Dominicaine	2
France	1
Antilles françaises (Martinique, Guadeloupe, Navy)	3
Grenade	2
Haïti	2
Jamaïque	2
Montserrat	2
Pays-Bas	4
Porto Rico	2
Saint Kitts & Nevis	2
Sainte Lucie	2
Saint Martin	2
Saint Vincent et les Grenadines	2
Surinam	2
Trinité-et-Tobago	2
îles Turques et Caïques	2
Royaume Uni	1
États-Unis (Département d'état et Garde côtière des États-Unis)	2
îles Vierges des États-Unis	2
Venezuela	2

COPIES DE L'ORGANISATION	
Urgence en cas de catastrophe dans les Caraïbes, Organisme d'intervention (CDERA)	1
Équipe d'intervention régionale des Caraïbes (US-CRRT)	1
Clean Caribbean & Americas	1
Siège de l'OMI	1
MSRC	1
RAC/REMPEITC-Carib (capitaine)	1
CAR UCR / PNUE	1

2.4 Agence de coordination

2.4.1 L'Agence de coordination est désignée dans le plan national d'urgence sur le déversement d'hydrocarbures de chaque État ou territoire insulaire et, aux fins du Plan des Caraïbes, elle sera l'organisme qui donnera et recevra des informations sur les déversements d'hydrocarbures, directement des agences de coordination des autres États ou territoires insulaires membres. L'Agence de coordination est chargée d'informer les États et territoires insulaires membres en cas de déversement majeur. L'État ou le territoire le plus proche du déversement, ou qui reçoit la première notification d'un incident de déversement, assumera la responsabilité de le notifier aux autres États et territoires membres.

2.4.2 Sauf indication contraire, l'Agence de coordination sera l'autorité nationale habilité à agir au nom de l'État pour demander une assistance ou pour décider de mettre fin à l'assistance requise.

2.4.3 L'acheminement des notifications sera direct entre le point de notification de déversements ou le contact opérationnel national (MARPOL) des États et territoires insulaires. La diffusion interne de l'information suivra l'acheminement du protocole au sein du gouvernement et sera la responsabilité de chaque point de notification de déversements ou contact opérationnel national (MARPOL) pour l'acheminement approprié, en utilisant le format CARIBPOLREP.

2.5 Agence responsable

2.5.1 L'Agence responsable est l'autorité nationale compétente chargée de la préparation et de la lutte contre la pollution par hydrocarbures. En vertu du Protocole relatif aux déversements d'hydrocarbures, l'Agence responsable serait l'organisation identifiée dans les lois et réglementations nationales, comme étant responsable des procédures opérationnelles relatives à la prévention des incidents issus des déversements d'hydrocarbures, et des moyens de réduire et de combattre ses effets nocifs. L'Agence responsable et l'organisme d'intervention peuvent être une même agence dans de nombreux États ou territoires insulaires.

2.5.2 L'Agence responsable est répertoriée comme point de contact alternatif au sein de chaque État ou territoire insulaire. Le protocole du Plan des Caraïbes concerne uniquement les communications entre les Agences de coordination. Cependant, si les communications ne peuvent pas s'établir directement entre les Agences de coordination, l'acheminement doit être dirigé vers l'Agence responsable, et demander que l'Agence de coordination établisse la communication.

2.5.3 Si, à discrétion de l'Agence de coordination, les communications directes avec une Agence responsable sont autorisées, les messages suivants peuvent être acheminés directement vers l'Agence responsable. Le système d'acheminement alternatif, s'il est autorisé, sera mis en application au cas par cas.

2.6 Organisme d'intervention

2.6.1 L'organisme d'intervention de chaque État ou territoire insulaire sera l'organisation qui intervient normalement en cas de déversement d'hydrocarbures pendant la durée de l'urgence. Les fonctions et les responsabilités de l'organisme d'intervention seront définies dans le plan national d'urgence de chaque État ou territoire insulaire. Dans certains États ou territoires insulaires, l'organisme d'intervention sera également l'Agence responsable.

2.7 Le Commandant sur place

2.7.1 Chaque État ou territoire insulaire, conformément à son plan national d'urgence, prévoit l'affectation d'une personne qualifiée pour agir en tant que Commandant sur place (ou coordonnateur sur place) pour tout évènement de déversement d'hydrocarbures. Le Commandant sur place respectera les obligations et la ligne hiérarchique définies dans le plan national d'urgence sur les déversements d'hydrocarbures de chaque pays.

2.7.2 Si un déversement d'hydrocarbures se produit près de la frontière de deux États ou territoires insulaires, et se répand dans les eaux territoriales d'un État ou territoire insulaire voisin, chaque État ou territoire aura un Commandant sur place responsable des activités de nettoyage, dans sa propre zone de responsabilité. En raison de la logistique, de la situation géographique ou d'autres circonstances, il peut s'avérer, dans l'intérêt de toutes les parties, qu'un état ou un territoire cède son autorité de Commandant sur place à l'autre État ou territoire. La décision de centraliser les responsabilités d'un ou de plusieurs Commandants sur place ne sera prise qu'après avoir reçu l'accord des Agences de coordination de tous les États ou territoires concernés. L'accord de centralisation de l'autorité du Commandant sur place ne sera effectif que pendant la durée de l'urgence immédiate et pourra être annulé à tout moment par n'importe quelle Agence de coordination.

2.8 Accord d'intervention rapide

2.8.1 Une catastrophe maritime provocant un déversement d'hydrocarbures majeur peut arriver près d'une frontière territoriale commune. En raison de la situation géographique, un État ou territoire insulaire peut se trouver dans une position plus avantageuse que l'autre pour

intervenir dans les eaux de l'État ou du territoire où l'incident a eu lieu. Afin de réduire les effets dévastateurs d'un déversement majeur d'hydrocarbure survenant à proximité des frontières territoriales d'un État ou d'un territoire, un accord d'intervention rapide au droit égal d'accès est considéré une fonction importante du Plan des Caraïbes.

2.8.2 L'État ou le territoire intervenant notifiera, dans les meilleurs délais, à l'Agence de coordination de l'État ou du territoire affecté, son intérêt d'intervenir au delà des frontières territoriales. L'État ou le territoire touché répondra à la notification en accordant ou en refusant l'autorisation.

2.8.3 L'équipe d'intervention, après avoir reçu l'autorisation d'accès aux eaux territoriales d'un État ou d'un territoire adjacent, respectera toutes les politiques et procédures définies dans le plan national d'urgence sur les déversements d'hydrocarbures de l'État ou du territoire concerné.

2.8.4 Pendant que l'équipe d'intervention travaille sur le site du déversement, l'Agence de coordination de l'État ou du territoire touché sera informé par l'Agence responsable de l'équipe d'intervention, des progrès réalisés dans les activités de réduction du déversement.

2.8.5 À l'arrivée du Commandant sur place de l'État ou du territoire affecté, l'équipe d'intervention de l'État ou du territoire continuera à travailler sous la direction du Commandant sur place de l'État ou du territoire touché, ou retournera dans les eaux de son propre État ou territoire, selon les circonstances du déversement. Lorsque le Commandant sur place de l'État ou du territoire touché arrive sur les lieux, il sera tenu d'informer sur les activités de nettoyage.

2.8.6 Dans le cas où les responsabilités du Commandant sur place changent de mains, le Commandant sur place initial devrait être maintenu dans une certaine capacité consultative, au sein du personnel du nouveau Commandant sur place, afin d'améliorer la continuité de l'intervention.

2.9 Point de notification des déversements

2.9.1 Chaque État ou territoire insulaire est tenu, en vertu de l'article 5 du Protocole sur les déversements d'hydrocarbures, d'établir des procédures appropriées pour garantir que les informations sur les incidents de déversements d'hydrocarbures soient signalées aussi rapidement que possible. Pour faciliter ce processus, le site Web du REMPEITC héberge une liste mise à jour des points de notification des déversements de chacun des membres. http://cep.unep.org/racrempeitc

2.10 Contact opérationnel national (sous MARPOL)

2.10.1 Les points de contact opérationnels nationaux au titre de MARPOL sont inclus à l'annexe B du Plan. Ces informations permettent de respecter la règle 26 de l'Annexe 1 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de1973, telle que modifiée par le protocole de 1978 (MARPOL 73/78) qui, entre autres, exige que les plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures, qui doivent se trouver à bord des navires, contiennent une liste des autorités ou des personnes à contacter, en cas d'incident de pollution par hydrocarbures. En outre, les lignes directrices pour l'élaboration de plans d'urgence contre la pollution par hydrocarbures, à bord des navires, publiées par l'OMI, exigent qu'ils comprennent, en annexe, la liste des agences ou des fonctionnaires de l'administration chargés de recevoir et de traiter les rapports, tels qu'ils ont été élaborés et mis à jour par l'Organisation, en conformité avec l'article 8 (Rapports sur les incidents impliquant des substances nocives) et le protocole I (dispositions concernant les rapports sur les incidents impliquant des substances nocives) de MARPOL 73/78. Les exigences relatives aux plans d'urgence en cas de pollution par hydrocarbures et les procédures pertinentes de notification des pollutions par hydrocarbures sont également contenues dans les articles 3 et 4, conformément à la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par hydrocarbures (OPRC) 1990. Dans certains cas, le point de contact opérationnel national est différent du point de notification des déversements d'un État ou territoire insulaire, car certains États ont des autorités responsables différentes de ces conventions internationales.

CHAPITRE 3. DÉBUT DE L'ASSISTANCE

3.1 Surveillance du déversement

3.1.1 En cas de déversement d'hydrocarbures, l'agence responsable de l'État ou du territoire insulaire touché devrait organiser la surveillance de la nappe d'hydrocarbure et, à l'aide de données météorologiques et hydrographiques, prévoir son déplacement probable. Le résultat de ces observations et prévisions devrait être transmis à d'autres agences de coordination des États ou des territoires insulaires susceptibles d'être touchés par le déversement d'hydrocarbures, jusqu'à ce qu'il ne représente plus de menace pour aucun État ou territoire insulaire dans la zone d'application du Plan des Caraïbes.

3.2 Déclaration des navires

3.2.1 Les capitaines ou autres personnes chargées du passage des navires, doivent signaler sans délai toute observation d'hydrocarbures en surface de l'eau, à l'État ou au territoire insulaire côtier le plus proche, conformément à l'article 4, voir les procédures de notification de pollution par hydrocarbures, section (10) (a) de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, 1990 (OPRC) et l'article 8 de la Convention MARPOL.

3.3 Surveillance aérienne

3.3.1 La surveillance en mer peut être effectuée par des aéronefs ou des hélicoptères. La surveillance aérienne permet de tracer le mouvement et l'étendue de la nappe d'hydrocarbures, pour que l'agence responsable puisse adopter des mesures d'intervention appropriées. Les vols de surveillance, pour évaluer ou aider à lutter contre les déversements, peuvent requérir le survol des eaux territoriales d'un autre État ou territoire insulaire. Afin d'optimiser l'utilisation des ressources aériennes, chaque agence responsable devrait prendre des dispositions préalables avec les îles et les gouvernements voisins pour obtenir rapidement les autorisations de survol et d'utilisation de leurs installations aéroportuaires. Dans la mesure du possible, ces dispositions devraient être comprises dans les plans nationaux d'urgence.

3.3.2 La surveillance aérienne est une capacité essentielle, lorsqu'il est nécessaire d'avoir une confirmation visuelle rapide d'un déversement d'hydrocarbures et une mise à jour ultérieure du déplacement et du comportement de la nappe d'hydrocarbures.

3.3.3 Bien que des aéronefs sophistiqués, spécialisés et équipés d'un matériel de télédétection aéroporté fournissent des informations fiables sur les nappes d'hydrocarbures, beaucoup peut être fait, en particulier, vu les conditions météorologiques généralement bonnes qui règnent dans la région, en utilisant des avions commerciaux non spécialisés, en faisant appel à des guetteurs qui auront été formés pour chercher des déversements.

3.3.4 De tels aéronefs en patrouille aléatoire fournissent également une dissuasion utile aux rejets d'hydrocarbures illicites des navires qui passent.

3.3.5 Lorsque des aéronefs spécialisés ne sont pas disponibles, il est recommandé de faire appel aux avions commerciaux avec détection visuelle. Ces opérations se divisent en deux phases:

3.4 Détection initiale

3.4.1 Tous les aéronefs commerciaux en transit devraient être tenus de surveiller la présence de déversements, et le personnel devrait être formé à ces observations. Les rapports d'observation devraient être transmis immédiatement au poste de contrôle du trafic aérien, qui devrait avoir des instructions claires pour transmettre les rapports au point national de notification de déversements d'hydrocarbures pertinent.

3.5 Surveillance des incidents

3.5.1 Des aéronefs affrétés devront probablement être utilisés pour tenir les informations à jour concernant les nappes d'hydrocarbures et éventuellement pour fournir des informations sur la direction du vent aux navires de surface participant aux opérations d'épandage de dispersants. Les pilotes/observateurs de ces avions ont également besoin d'une formation de base sur la reconnaissance des nappes d'hydrocarbures et sur les procédures de notification aux autorités nationales.

3.5.2 Une surveillance aérienne devrait également être organisée pour déterminer l'étendue globale de la pollution du littoral, et elle devrait être accompagnée d'une visite du littoral affecté. Une surveillance continue du littoral touché peut s'avérer nécessaire pendant certaines phases de l'opération.

3.6 Procédure de la demande d'assistance

3.6.1 Si l'assistance d'autres États ou territoires insulaires des Caraïbes est requise, l'Agence de coordination nationale de l'État ou du territoire affecté doit demander directement une assistance à l'Agence de coordination nationale d'un ou plusieurs États ou territoires insulaires. La demande devra préciser le type d'assistance requise (voir chapitre IV), le type de matériel et le nombre du personnel opérationnel. L'Agence de coordination de l'État ou du territoire requis répondra à l'État ou au territoire demandeur, en précisant le type d'assistance qui est disponible. Si l'assistance n'est pas disponible, le pays requis en informera le pays demandeur dès que possible.

3.6.2 Une notification prompte et directe entre les Agences de coordination est la clé du succès du Plan des Caraïbes. Si l'échange rapide d'information entre les Agences de coordination est perturbé, alors la valeur d'un plan coopératif d'assistance entre les États et les territoires est inutile.

3.7 Information de contact (points de liaison) des États ou des territoires insulaires

3.7.1 Le site Web de REMPEITC (http://cep.unep.org/racrempeitc) contient l'information mise à jour des contacts de chacun des membres du Plan, y compris de l'Agence de coordination, de l'Agence responsable, du point de notification de déversement, l'organisme d'intervention et le point de contact opérationnel national.

Une information supplémentaire peut également être obtenue sur le site Web d'ITOPF (www.itopf.com), qui contient des profils de réponse des pays dans la région.

3.8 Secrétariat du Plan des Caraïbes

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE
CENTRE REGIONAL DE FORMATION ET D'INFORMATION D'URGENCE SUR LA POLLUTION MARINE (REGION DES CARAÏBES) - REMPEITC-Caribe
SERU MAHUMA Z/N, AVIATION & METEOROLOGY BUILDING
CURACAO
Téléphone : (599-9) 868-4612 / 868-3409
FAX: (599-9) 868-4996
Email: rempeitc@cep.unep.org

3.9 Échange d'information

3.9.1 Chaque État et territoire insulaire participant tiendra à jour et soumettra au Secrétariat, l'information concernant la mise en oeuvre du protocole sur les déversements d'hydrocarbures, conformément à l'article 4.

3.9.2 Les Agences de coordination devraient fournir des informations comprenant l'identité des autorités responsables de la mise à jour du protocole relatif aux déversements d'hydrocarbures et de ce Plan. L'autre information qui devrait être incluse comprend l'équipement qui peut être mis à disposition d'autres pays, sur demande, pour faire face aux déversements d'hydrocarbures ;

3.9.3 L'information sur le personnel avec l'expertise dans diverses disciplines pour l'intervention sur le déversement d'hydrocarbure ;

3.9.4 L'information sur les lois, les ordonnances, les décrets et les établissements impliqués dans une intervention sur le déversement d'hydrocarbures ;

3.9.5 L'information sur des procédures opérationnelles et des activités concernant la prévention de déversements d'hydrocarbures, en particulier les plans nationaux de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, sur la formation, et les exercices de ces plans ;

3.9.6 L'information sur des matériaux de réponse à l'urgence ;

3.9.7 L'information sur la coopération internationale pour le déplacement de l'équipement et du personnel (des douanes et des lois d'immigration pour faciliter l'intervention sur le déversement d'hydrocarbures) ; et

3.9.8 L'information sur des accords d'assistance mutuelle.

CHAPITRE 4. SYSTÈME DE RAPPORT DE POLLUTION (CARIBPOLREP)

4.1 Diffusion de l'information sur les incidents de déversement d'hydrocarbures

4.1.1 Un État ou un territoire insulaire recevant en premier un rapport d'un incident de déversement d'hydrocarbures devrait immédiatement informer les États et les territoires insulaires, dans le sens que l'incident peut affecter leurs intérêts, en donnant autant de détails possibles sur l'incident. Dans le cas de déversements, cette information devrait inclure la date, l'heure, la localisation, le type et la quantité d'hydrocarbure déversée, les conditions atmosphériques régnantes et prévues, les actions proposées et des recommandations. Au fur et à mesure que la situation se développe, l'information à ces États ou territoires insulaires doit être constamment mise à jour, et leur fournir une synthèse régulière. Les procédures pour de tels rapports et communications sont décrites dans ce chapitre du Plan. La transmission de ces rapports ne devrait pas être différée, même si l'information complète n'est pas immédiatement disponible.

4.1.2 Les données météorologiques et hydrographiques disponibles devraient être analysées pour donner les premières prévisions approximatives du déplacement général du déversement. Des méthodes plus sophistiquées de prévision du déplacement du déversement peuvent être employées par la suite. Cependant, l'observation visuelle de n'importe quel déversement est essentielle et l'autorité responsable, dans le cadre d'un plan national d'urgence approprié, devrait employer ces ressources déjà identifiées, comme l'aéronef militaire ou commercial affrété pour la surveillance. Il est essentiel que les résultats d'une telle observation et prévision soient transmis à d'autres États et territoires qui peuvent être affectés par le déversement d'hydrocarbure, jusqu'à ce qu'il ne menace plus les États et territoire insulaires dans la zone d'application du Plan.

4.1.3 Les États et les territoires insulaires participants devraient déployer tous leurs efforts pour transmettre l'information qui peut faciliter à établir la responsabilité du traitement de la pollution, des dommages, et des amandes et des pénalités y relatives, aux autorités nationales d'autres États et territoires participants qui sont, ou ont pu avoir été affectés par un incident de déversement d'hydrocarbure.

4.1.4 Le rapport initial d'un déversement d'hydrocarbure à un point de notification de déversement, peut parvenir de sources différentes et peut requérir la confirmation de l'Agence responsable qui reçoit le

rapport. Après confirmation, l'Agence responsable rédigera un POLREP, un message à toutes les Agences responsables des autres États ou territoires insulaires de l'organisation régionale du Plan des Caraïbes qui peuvent se sentir concernées par le déversement. Si les survols ou les observations de surface du navire déterminent qu'un ou plusieurs États ou territoires pourraient être affectés par le déplacement de la nappe d'hydrocarbure, alors il faudra calculer la vitesse de la dérive et la direction, et en faire rapport avec toute autre information pertinente.

4.2 Procédure d'acheminement du message (CARIBPOLREP)

4.2.1 Après réception du rapport initial d'un incident de déversement d'hydrocarbures, l'Agence responsable peut demander de procéder à l'observation du déversement. Dès que la nappe a été confirmée, l'Agence responsable, à l'aide du Mécanisme d'alerte de déversement d'hydrocarbure et de substances dangereuses des Caraïbes, préparera un message CARIBPOLREP pour informer les États et les territoires insulaires voisins qui peuvent être affectés par le déversement.

4.2.2 Le message CARIBPOLREP sera envoyé directement aux îles voisines et à REMPEITC-Caribe, (le téléphone (5999) 868-4612 ou 868-3409, Fax (+5999) 868-4996 / email : rempeitc@cep.unep.org . notification à - 24 heures par la garde côtière des Caraïbes néerlandaises et Aruba (5999-463-7700/email : rcc.curacao@gmail.com ou rcc.curacao@rnnavy.mindef.nl)

4.2.3 Dès que le message CARIBPOLREP initial a été envoyé, des messages suivants seront envoyés par le réseau d'acheminement établi, jusqu'à ce qu' l'urgence du déversement soit terminée.

4.3 Format CARIBPOLREP

4.3.1 Ci-après une liste récapitulative de la composition du message CARIBPOLREP.

4.3.2 INTITULÉ

1. Groupe date et heure :
2. De :
3. À :
4. Copie :
5. Objet :

4.3.3 SITUATION

1. Date et Heure.
2. Poste.
3. Incident.

4. Écoulement
5. Caractéristiques de la pollution.
6. Source et cause de la pollution.
7. Direction et vitesse du vent.
8. Courant ou marée.
9. État et visibilité de la mer.
10. Dérive de la pollution.
11. Prévision.
12. Source du rapport

4.3.4 ACTION PRISE

1. Mise en œuvre du plan national d'urgence.
2. Surveillance de l'incident.
3. Photographies ou échantillons.
4. Les noms d'autres États informés.

4.3.5 PLANS FUTURS

Différents types d'information, tels que les changements prévus de commandement ; réduction de l'échange d'information pour entourer seulement les parties appropriées et affectées ; etc.

4.3.6 ASSISTANCE DEMANDÉE

1. Origine de l'assistance.
2. Coût estimatif.
3. Arrangement préalable pour l'intervention.
4. Assistance où et comment.
5. D'autres États requis.
6. Noms et numéros de passeport des personnes.
7. Description de l'équipement.
8. ETA et information d'arrivée.
9. Lieu d'embarquement.
10. Lieu de débarquement.

4.3.7 Si le CARIBPOLREP est utilisé lors d'exercices, le texte doit être introduit par le mot EXERCICE et se terminer avec ce mot répété trois fois. Chacun des rapports suivants concernant l'exercice doit aussi être introduit et terminé par le mot EXERCICE.

4.4 EXPLICATION DE CARIBPOLREP

		OBSERVATIONS
4.4.1	**INTITULÉ**	
	1. Groupe date et heure :	Le jour du mois ainsi que l'heure du message.
	2. De :	L'Agence responsable de l'État ou du territoire insulaire qui lance le message.
	3. À :	L'Agence de coordination d'autres États ou territoires insulaires qui peuvent être affectés par le déversement. Les Agences responsables d'origine passeront l'information directement à d'autres États ou territoires insulaires qui peuvent être affectés par le déversement.
	4. Copie :	Le Centre régional d'urgence, d'information et de formation sur la pollution marine dans les Caraïbes (REMPEITC-Caribe), Willemstad, Curaçao, demande à REMPEITC-Caribe de transmettre le message à d'autres États ou territoires insulaires pour assurer la notification.
	5. Objet :	CARIBPOLREP, numéro séquentiel du rapport et le nom du navire sur l'installation impliquée dans l'incident de déversement.
4.4.2	**SITUATION**	
	1. Date et heure :	Date et heure de l'incident.
	2. Poste :	L'Agence responsable de l'État ou du territoire insulaire qui lance le message.
	3. Incident :	La nature de l'incident devrait être énoncée ici, tel que EXPLOSION, ÉCHOUAGE, COLLISION, NAPPE D'HYDROCARBURE, etc.
	4. Écoulement :	La nature de la pollution, telle que PÉTROLE BRUT, CHLORE, DINITROL, PHÉNOL, etc., de même que la quantité totale en tonnes du rejet et/ou du débit, ainsi que le risque de plus d'écoulement. S'il n'y a pas pollution mais une menace de pollution, les mots PAS ENCORE suivis de la substance, par exemple, PAS ENCORE DE FIOUL, devraient être énoncés.
	5. Caractéristiques de la pollution :	Donner le type de pollution, par exemple, le type

	d'hydrocarbure avec la viscosité et le point d'écoulement, en colis ou en vrac, eaux usées. Pour les produits chimiques, donnez le nom propre ou le numéro des Nations Unies, si connu. En général, donnez également l'aspect, par exemple, liquide, solide flottant, huile liquide, cambouis semi-liquide, morceaux goudronneux, l'huile superficielle, décoloration de la mer, vapeur évidente. Toutes les inscriptions sur les barils, les récipients, etc., devraient être indiquées.
6. Origine et cause de la pollution :	Par exemple, du navire ou de toute autre entreprise. Si du navire, indiquer si c'est en raison d'une décharge délibérée ou d'un accident. Si c'est un accident, faites une courte description. Dans la mesure du possible, donnez le nom, le type, la taille, l'indicatif d'appel, la nationalité et le port d'enregistrement du navire pollueur. Si le navire poursuit son chemin, donnez le cap, la vitesse et la destination.
7. Direction et vitesse du vent :	La direction et la vitesse du vent est donné en degrés et M/H ou mètres par seconde (m/s), indiquer lequel. La direction est toujours indiquée dans la direction du vent.
8. Marées et direction du courant :	Indique la direction actuelle et la vitesse en degrés et en nœuds et en dizaines de nœuds. La direction indique toujours la direction dans laquelle le courant s'écoule.
9. État et visibilité de la mer :	L'état de la mer est indiqué comme la hauteur de la vague en mètres. La visibilité est en milles nautiques.
10. Dérive de la pollution :	Indique le cours de la dérive et la vitesse de la pollution en degrés et en nœuds et en dizaines de nœuds. En cas de pollution atmosphérique, (nuage de gaz), la vitesse de la dérive est indiquée en mètres par seconde (m/s).
11. Prévision :	Par exemple, arrivée sur la plage avec l'heure estimée. Résultats des modèles mathématiques, ou modélisation de la trajectoire par ordinateur.
12. Origine du rapport :	Indique qui a fait le rapport de l'incident. S'il y a un navire, il faut indiquer le nom du navire sur place, le

port d'attache, le pavillon et l'indicatif d'appel. Des navirex sur la scène peuvent également être indiqués sous cette case, par nom, port d'attache, pavillon et indicatif d'appel, en particulier si le pollueur ne peut pas être identifié et le déversement est considéré comme d'origine récente.

4.4.3 **ACTION PRISE**

1. Mise en œuvre du plan national d'urgence:	Indiquez si le plan national d'urgence a été activé. Le cas échéant, donnez le nom de l'Agence responsable/ de l'organisme d'intervention et du Commandant sur place.
2. Surveillance de l'incident :	Indiquez le type de surveillance du déversement, si elle est aérienne ou par navire. Nombre de survols par jour, etc.
3. Photographies ou échantillons :	Indiquez si des photographies ont été prises ou si des échantillons de la pollution ont été prélevés. Les numéros de contact de l'autorité de prélèvement devraient être donnés.
4. Les noms d'autres États informés :	L'Agence responsable qui lance le message au sujet de l'incident de déversement devrait donner les noms des autres États insulaires qui ont été notifiés directement. Il est important d'avoir une notification rapide, d'État à État, avec une copie à REMPEITC-Caribe pour le suivi. Énumérez les États insulaires à qui l'alerte a été envoyée.

4.4.4 **PLANS FUTURS**

1. Plans futurs :	Décrivez l'action contemplée de réponse à l'exercice ou à la menace de la décharge.

4.4.5 **ASSISTANCE DEMANDÉE**

1. Source de l'assistance :	Le nom de l'Agence responsable et le nom de l'État insulaire et le type d'assistance demandée sous forme de : équipement indiqué, le personnel qualifié, les équipes complètes d'intervention avec l'expertise spéciale, avec l'indication de l'État ou du territoire insulaire requis.
2. Coût estimatif :	Conditions à remplir en ce qui concerne l'information relative aux coûts de l'assistance fournie à l'État ou territoire insulaire demandeur.
3. Les arrangements préalables à	L'information concernant le dédouanement, l'accès

	l'assistance	aux eaux territoriales, etc. dans l'île ou territoire demandeurs.
4.	Assistance où et comment	L'information au sujet de l'assistance, par exemple, le rendez-vous en mer avec l'information sur des fréquences à employer, indicatif du numéro d'appel et le nom du Commandant sur place de l'État ou du territoire demandeur, ou des autorités terrestres avec le numéro de téléphone, le fax, le numéro de Telex, ou l'email et la personne de contact.
5.	D'autres États requis :	À utiliser seulement s'il n'est pas couvert par le 4.4.5.1, si une assistance supplémentaire est nécessaire, par la suite, par d'autres États ou territoires insulaires.
6.	Noms du personnel, information de passeport :	Les noms des personnes intervenantes issues de l'État insulaire requis, y compris leur numéro de passeport. Cette information est nécessaire pour faciliter une entrée rapide dans l'État ou le territoire insulaire demandeur.
7.	Description de l'équipement :	Une courte description de l'équipement, y compris les numéros de série et de modèle. Inclure aussi une liste de toutes les pièces qui sont transportées avec l'équipement.
8.	ETA et information d'arrivée :	L'heure et le lieu d'arrivée de l'équipement et du personnel pour permettre le dédouanement et les démarches auprès des agents de l'immigration dans l'État ou le territoire insulaire demandeur.
9.	Lieu d'embarquement :	L'État insulaire requis devrait inclure le nom de l'aéroport ou du port maritime d'où partira le personnel d'intervention. L'information devrait comprendre des noms de vol et des numéros et/ou des noms des navires.
10.	Lieu de débarquement :	L'État insulaire requis devrait indiquer le nom de l'aéroport ou du port maritime du pays demandeur où arrivera le personnel d'intervention.
11.	Pièces de rechange :	Toute information pertinente concernant le déversement devrait être incluse, tels que les résultats des inspections ou des enquêtes sur place. Déclarations du personnel du navire. Les noms des propriétaires du navire et de la cargaison

et si les propriétaires sont des membres d'une association coopérative, etc.

4.5 EXEMPLE: N° DE MESSAGE DE CARIBPOLREP. 1

(Intitulé)

Groupe Date Heure : 181100GMT

De : Agence responsable de Grenade

À : Agence responsable de St Vincent, Trinidad/Tobago, Sainte Lucie,

Copie : REMPEITC-Caribe, Curaçao

(Sujet)

CARIBPOLREP No 1: M.T. West Passage

(Situation)

Le pétrolier M.V. West Passage est en feu et risque de couler

Date et Heure : Feu signalé à 180745GMT

Localisation : Navire à 12º-30'N 61º-15'W

Incident : L'incendie de la salle de machines se répand aux citernes de la cargaison. Rapport de fuite d'un peu d'hydrocarbure brut. Risque de perte du navire et de toute la cargaison de 156.000 tonnes. Le pétrole forme une nappe à l'ouest.

Source de pollution : Rupture de citernes de la cargaison - 3 à tribord, 3 au centre et 3 à bâbord.

Direction/vitesse du vent : Le vent est de 090 degrés (est) à 10 milles par heure.

Courant : Le courant est vers 270 degrés (ouest) à environ 1 nœud.

État de la mer et visibilité : Hauteur de la vague 3 pieds (1 m) et visibilité est de 10 milles.

(Mesure prise)

Unités de secours maritime et aériens en route.

Équipage toujours à bord du navire.

L'Agence responsable de Grenade active le plan national d'urgence et a commencé la surveillance aérienne.

Nom d'autres États et territoires informés : Tous les autres membres du Plan des Caraïbes ont été informés de l'alerte, pour le moment seulement à titre d'information.

4.6 EXEMPLE: N° DE MESSAGE DE CARIBPOLREP. 2

(Intitulé)

Groupe Date Heure : 181645GMT

De : Agence responsable de Grenade

À : Agence responsable de Trinidad et Tobago pour action

Copie : REMPEITC-Caribe, Curaçao

(Sujet)

CARIBPOLREP N° 2: De l'hydrocarbure s'écoule du M.T. West Passage.

(Situation)

Le pétrolier M.V. West Passage est en feu, de l'hydrocarbure s'écoule, et le navire risque de couler

Date et Heure : L'incendie est signalé à 180745 GMT

Localisation : Le Navire est maintenant mort dans l'eau à 12□- 30'N 61 □ - 15'W.

Incident : Le moteur du navire a pris feu lequel s'est propagé aux citernes et est devenu incontrôlable. L'équipage a abandonné le navire et des unités de secours aérien et maritime sont sur place. Le navire contient 156.000 tonnes de brut Arabe. Les observations aériennes font état d'une nappe d'hydrocarbures qui s'étend dans le nord-ouest occidental. La nappe est de 1/2 mille (1000 m) de large et 8 milles (13 kilomètres) de long

Direction/vitesse du vent : Le vent est de 140 degrés à 15 M/H (7 m/s)

Courant : Le courant est de 270□ à environ 1 nœud.

État de la mer et visibilité : Hauteur de la vague 4 pieds (1.3 m) et visibilité de 10 milles (16 km).

Assistance requise : Demande de l'équipement pour épandage de dispersant et des produits chimiques dispersants disponibles. Informer l'Agence responsable de Grenada de la quantité et du type disponible. Demande que le personnel opérateur des dispositifs d'épandage de dispersant accompagne l'équipement.

Coût estimatif : Si connu, le coût du tarif de location du matériel d'épandage de dispersant, des produits chimiques dispersants par fût et les frais de rémunération des opérateurs par jour.

Assistance où/comment : Assistance requise à la zone de mobilisation au port St. George, Grenade, dès que possible. Veuillez organiser le transport aérien du matériel et des opérateurs.

(mesure prise)

Organisme d'intervention de Grenade sur place, assumant la responsabilité de la réduction de la pollution dans la ZEE de Grenade. L'action du dispersant chimique sur l'hydrocarbure en mer a démarré.

Les noms d'autres États informés : Vincent, Trinidad et Tobago, St. Lucie pour information.

CHAPITRE 5. ÉQUIPEMENT DISPONIBLE DANS LA SOUS-RÉGION DES CARAÏBES

5.1 Localisation du matériel et propriété

5.1.1 Un nombre limité d'équipements de réduction de la pollution sont disponibles en zone des Caraïbes, dont la plupart se trouve à Aruba (Valero Refinery N.V.), à Bonaire (BOPEC), à Curaçao (ISLA), à Porto Rico, à St. Croix (sous l'organisation de MSRC), à St. Eustatius (Terminaux Statia), à Trinidad & Tobago, et au Venezuela. Du matériel supplémentaire est disponible rapidement, chez un certain nombre de sous-traitants commerciaux des États-Unis. Clean Caribbean and Americas (CCA) a stocké l'équipement à Fort Lauderdale, en Floride, à l'usage des membres, et sous certaines conditions, des non membres.

5.1.2 Le Plan des Caraïbes considère que chaque État ou territoire insulaire devrait avoir la capacité de répondre efficacement aux déversements d'hydrocarbures résultant de l'industrie pétrolière et des opérations de transport sur son territoire. Cette capacité exige que l'équipement approprié soit accessible, ou identifié au sein des ressources de l'industrie, et qu'une formation et des exercices en gestion et en techniques d'intervention soient mis en œuvre.

5.1.3 Le Plan des Caraïbes est un Plan à plusieurs niveaux en ce sens que chaque État ou territoire insulaire est censé avoir une capacité d'intervention minimale et que le Plan des Caraïbes est activé lorsqu'un déversement d'hydrocarbures persistant cause un évènement inattendu.

5.1.4 Lors de l'élaboration d'un plan d'action capable de répondre entre pays à un déversement important d'hydrocarbures, et en accord avec les objectifs du Plan des Caraïbes, il faut identifier l'emplacement de l'équipement de réduction de la pollution dans la sous-région. Cependant, l'identification de l'équipement sera limitée à cet équipement, qui est de taille et de capacité suffisantes, pour être considéré à être déplacé entre les pays. Il faut également garder à l'esprit que les équipements localisés dans les différents terminaux pétroliers, dépôts et zones portuaires, ont été achetés et sont entretenus pour la protection des ports et des océans où ils se trouvent. Au moment de l'urgence, un peu d'équipement, après un accord mutuel entre les

propriétaires de l'équipement et l'Agence responsable, peut être rendu disponible pour être déplacé entre les pays.

5.1.5 L'information sur la localisation de l'équipement et des matériaux d'intervention pour déversement d'hydrocarbures sera réunie par le secrétariat. Cette information sera mise à jour sur une base bisannuelle ou à chaque fois que des changements significatifs interviennent sur la disponibilité de telles ressources dans les différents États ou territoires insulaires.

5.2 Équipement de dispersant chimique

5.2.1 Il existe un certain nombre de navires commerciaux et de gouvernement dans toute la sous-région qui conviennent à la pulvérisation de dispersant chimique ; cependant, il semblerait que les systèmes de jet de dispersant et les réserves de produits chimiques dispersant disponibles sont limités. Pour augmenter la capacité d'épandage de persistant dans les océans, avant que l'hydrocarbure n'atteigne les zones publiques ou les environnements sensibles, chaque État ou territoire insulaire devrait mettre au point une politique de ligne de conduite sur l'usage des produits chimiques dispersants dans ses eaux territoriales respectives (ZEE). La politique développée devrait être définie dans le plan national d'urgence et, le cas échéant, l'équipement d'épandage et les produits chimiques dispersants devraient être stockés de manière stratégique.

5.3 Limitation de l'équipement

5.3.1 Il faudrait reconnaître que la disponibilité d'équipement et des matériaux énumérés ne peut pas être garantie et que l'inclusion de telles ressources sur ces listes ne devrait pas être interprétée comme une obligation de les rendre disponibles. Aucune disposition n'a été prise sur l'épuisement de l'équipement à un emplacement donné, car la décision de maintenir une partie ou tous les équipements énumérés est une décision de gestion à faire par l'autorité responsable de la protection du service où il est localisé.

CHAPITRE 6. PLAN DES CARAÏBES POUR LA MOBILISATION DU PERSONNEL ET DE L'ÉQUIPEMENT

6.1 Procédé pour le déplacement entre pays du personnel et de l'équipement

6.1.1 Si après une évaluation du sinistre de déversement d'hydrocarbure, faite par l'État ou le territoire insulaire affecté, il est décidé que l'assistance est requise auprès d'un État ou d'un territoire voisin, un message CARIBPOLREP sera envoyé. L'État ou le territoire requis répondra par une déclaration, dans le sens que l'équipement et le personnel opérateur peut ou ne peut pas être fourni.

6.2 Personnel

6.2.1 Pour accélérer l'entrée du personnel de secours dans l'État ou le territoire demandeur, le message de confirmation qui lui est envoyé devra contenir la liste de tout le personnel avec le nom et l'information pertinente du passeport. Le message inclura également le mode de transport, tel que des numéros de vol, le nom du navire, le port d'entrée et l'heure d'arrivée estimée. L'état ou le territoire demandeur, dès réception de cette information, fera tous les arrangements nécessaires pour l'entrée du personnel d'intervention auprès de la Direction nationale de l'Immigration. À son arrivée, le personnel se présentera au Commandant sur place et, jusqu'à ce qu'il soit libéré, il suivra ses orientations et stratégies. Chaque État Membre ou territoire aura désigné le personnel qui peut être dispensé pour aider les autres États Membres ou territoires en cas de situations d'urgence. Les passeports et autres documents de voyage de ce personnel désigné seront tenus à jour et prêts à tout moment. Les informations sur le personnel avec l'expertise ou la formation dans les diverses disciplines d'intervention et de prévention de déversements d'hydrocarbures doivent être fournies au secrétariat, conformément à l'article 9 (d) du protocole relatif aux déversements d'hydrocarbures de la Convention de Cartagena.

6.3 Équipement

6.3.1 L'État ou le territoire insulaire demandeur précisera le matériel qu'il souhaite recevoir au site du déversement ou au port d'entrée, en indiquant le type, le nom, la taille, etc., de l'information disponible dans la section d'équipement du Plan des Caraïbes. L'État ou le territoire requis contactera le propriétaire de l'équipement et déterminera sa disponibilité et ainsi conseillera l'État ou le territoire demandeur.

6.3.2 Quand l'équipement est prêt pour être expédié, l'État ou le territoire requis informera l'état ou le territoire demandeur du mode de transport utilisé et de l'heure d'arrivée estimée au site du déversement ou au port d'entrée. La propriété de tout le matériel sera clairement identifiée au moyen d'étiquettes indiquant le nom et l'adresse des propriétaires.

6.3.3 L'État ou le territoire demandeur, dès réception de l'avis indiquant que le matériel est prêt pour être expédié, informera le département national des douanes de l'entrée de l'équipement sans être tenu à évaluation, paiement de taxes ou à des délais inutiles.

6.3.4 Quand le pays demandeur n'a plus besoin de cet équipement, il en nettoiera chaque pièce et fera toute réparation nécessaire, afin de s'assurer qu'il sera retourné au pays requis en bon état de fonctionnement. L'équipement fera l'objet d'un inventaire contre documents d'expédition, en relevant tout article manquant ou équipement excessivement endommagé. Dès le retour de l'équipement, l'agence responsable fera le nécessaire pour que l'équipement soit rendu au propriétaire. Le propriétaire fera une inspection finale de l'équipement et informera promptement l'agence responsable des éventuelles anomalies.

CHAPITRE 7. PROCÉDÉ FINANCIÈR POUR LE DÉPLACEMENT DU PERSONNEL ET DE L'ÉQUIPEMENT

7.1 Personnel

7.1.1 Le Plan des Caraïbes prévoit le déplacement du personnel spécialisé entre les États Membres ou les territoires ; ce personnel est formé pour faire fonctionner l'équipement de réduction de la pollution. Ce personnel peut être qualifié comme opérateurs d'écumoires, opérateurs d'équipement pour dispersants, équipage d'aéronefs de pulvérisation de dispersants, ou comme opérateurs de tout autre matériel technique. Le Plan des Caraïbes n'envisage pas le déplacement entre pays de personnel non qualifié, mais en cas de besoin de main-d'œuvre, ce personnel peut être mobilisé dans le cadre du Plan des Caraïbes. À moins que des arrangements spéciaux soient pris entre les agences responsables pendant la période de mobilisation concernant le financement y associé, les procédures suivantes s'appliquent à cet effet.

7.1.2 Après un accord conclu entre les Agences de coordination quant au nombre et les qualifications du personnel requis pour assister l'État ou le territoire demandeur, l'État ou le territoire requis achètera les billets de voyage aller-retour du personnel requis en déplacement à l'État ou territoire demandeur. Les rémunérations du personnel requis seront payées par l'État ou le territoire requis pour la durée du temps qu'il a quitté son État ou territoire ou le lieu de son travail régulier.

7.1.3 Tous les per diem du personnel requis seront payés par l'État ou le territoire demandeur qui sera responsable de l'alimentation et du logement du personnel requis (payé selon l'allocation applicable des Nations Unies). Sauf accord différent entre les Agences de coordination des États ou des territoires demandeurs et des États ou territoires requis, la longueur normale du séjour du personnel travaillant loin de son pays d'origine ne dépassera pas les 60 jours.

7.1.4 Lorsque le personnel requis retourne à son lieu de travail normal, l'Agence responsable requise préparera une facture pour les services rendus, en accord avec ses listes des prix publiées. La facture inclura le coût de transport associé à la mobilisation et à la démobilisation du personnel requis. Tout le personnel sera énuméré sur un rapport quotidien de travail qui indiquera le titre du travail, le nombre d'heures travaillées, le tarif par heure, et autres frais engagés.

7.1.5 L'Agence de coordination de l'État ou du territoire requis soumettra la facture pour des services de personnel à l'Agence de coordination de l'État ou du territoire demandeur, qui la règlera rapidement. L'État ou le territoire demandeur, à son tour, inclura la facture payée à l'État ou territoire requis dans la facture finale qui sera soumise au pollueur ou à sa compagnie d'assurance pour le remboursement.

7.1.6 Au cas où l'un des effectifs du personnel serait blessé ou malade, l'État ou le territoire demandeur sera responsable de toutes les dépenses encourues dans sa juridiction, ainsi que des autres dépenses impliquées pour le rapatriement du personnel blessé ou malade.

7.2 Équipement

7.2.1 Le Plan des Caraïbes envisage le déplacement entre pays du matériel spécialisé qui peut se trouver à différents endroits dans les États Membres ou territoires. Dès réception de la demande de l'Agence de coordination de l'État ou du territoire demandeur et convenue par l'Agence de coordination de l'État ou du territoire requis, l'État ou le territoire requis prendra toutes les mesures pour le transport du matériel de réduction de la pollution à un lieu de débarquement. Quand tout le matériel sera arrivé aux zones de mobilisation, l'État ou le territoire requis organisera le transport suivant, par voie maritime ou aérienne, de l'équipement, sur le lieu du déversement ou vers toute autre destination convenue. Tout l'équipement sera clairement identifié quant au propriétaire et le lieu de stockage, car il peut être mélangé avec d'autres équipements d'un certain nombre d'origines différentes.

7.2.2 L'Agence responsable de l'État ou du territoire requis préparera une facture pour l'utilisation de l'équipement, y compris tout le coût de mobilisation et de démobilisation. Des tarifs de location du matériel seront montrés sur un rapport quotidien de travail, et qui correspondront aux listes des prix publiées, selon les indications du plan national d'urgence. Tout manque ou équipement sévèrement endommagé sera énuméré sur la facture. La facture complète pour l'utilisation de l'équipement de réduction de la pollution sera envoyée à l'Agence de coordination de l'État ou du territoire demandeur, qui fera un prompt paiement à l'Èta ou territoire requis. L'Agence responsable de l'État ou du territoire demandeur, à son tour, inclura la facture payée à l'État ou territoire requis, dans la facture finale qui sera soumise au pollueur ou à sa compagnie d'assurance pour le remboursement.

7.3 L'obligation de payer pour des services rendus

7.3.1 Dans tous les cas, sauf arrangement contraire, l'État ou territoire demandeur est obligé de payer à l'État ou territoire requis son coût de mobilisation et démobilisation du personnel et de

l'équipement, y compris les salaires du personnel requis et le tarif de location pour l'équipement demandé.

CHAPITRE 8. INTERVENTION ET RECOUVREMENT DU COÛT

8.1 Intérêts liés au navire ; son propriétaire

Droits et obligations généraux

8.1.1 Il peut y avoir une grande diversité de propriétaires ou d'intérêts de possession sur un navire. Les principaux intérêts qu'un État ou territoire insulaire peut rencontrer dans une situation d'urgence de pollution marine sont le propriétaire du navire, l'affréteur de coque nue, le gérant ou l'opérateur. Le rôle du propriétaire du navire est présenté ici. Le terme « propriétaire du navire » est employé, même si dans certains cas un navire peut appartenir à plus d'une entité, en parts égales ou inégales. Dans ces cas-ci, il y a habituellement un accord entre les différents propriétaires, dans le sens que l'un d'entre eux prendra des décisions opérationnelles au nom de tous, et la propriété conjointe ne devient d'intérêt particulier que lorsque le rétablissement des dommages est recherché.

8.1.2 À moins qu'il y ait un affréteur de coque nue ou un gérant, le propriétaire du navire est normalement l'entité responsable du fonctionnement du navire, et le capitaine sera l'agent du propriétaire du navire à ce titre, du moins jusqu'à ce que le contact direct soit établi entre l'État ou le territoire insulaire et le propriétaire du navire.

8.1.3 Les intérêts du navire sont protégés en vertu du droit international à un degré considérable. Non seulement, les navires ont la liberté de navigation en haute mer, mais ils bénéficient du droit de passage inoffensif par les mers territoriales. Ces droits du navire sont cependant affectés quand a lieu une urgence de pollution marine qui menace ou endommage réellement un État ou un territoire insulaire ou sa mer territoriale, de sorte que l'État ou le territoire peut, selon le droit international et sa propre loi interne, prendre des actions qui vont interférer avec ces libertés.

8.1.4 Le premier souci du propriétaire du navire dans une urgence de pollution marine sera de voir que le navire et toute la vie qui s'y trouve est préservée, et dans la mesure du possible, que la cargaison qu'il s'est engagé à livrer à destination et se trouvant mentionnée sur le connaissement, soit livrée. Il est donc soucieux de protéger à la fois son intérêt patrimonial et ses

obligations contractuelles concernant la cargaison. Si le navire a échoué, il voudra organiser la façon de reprendre son voyage dès que possible, et celui-ci sera justement le but principal de son souci immédiat, plutôt que l'effet des substances polluantes qui ont pu s'échapper ou qui peuvent menacer de s'échapper en mer ou sur le littoral. Comme il peut être tenu de verser des indemnités pour la pollution causée, on peut toutefois s'attendre à ce que le propriétaire du navire, par l'intermédiaire du capitaine ou directement de son bureau, assure la liaison avec toutes les autres personnes qui sont directement concernées par la situation d'urgence du navire.

Outre les droits et les obligations généraux au sujet du fonctionnement du navire, son propriétaire peut être soumis à certaines obligations spécifiques au sujet de ; (1) un document à être élaboré et porté à bord concernant l'état de préparation et de réponse à une pollution par hydrocarbure ; (2) notification de l'urgence marine de pollution à l'État ou au territoire insulaire le plus proche ; (3) lutte et nettoyage de la pollution ; et (4) indemnisation.

Plan d'urgence à bord du navire en matière de pollution par hydrocarbure

Un des documents importants exigé qui doit être élaboré et porté à bord du navire est celui concernant l'état de préparation et de lutte contre une pollution par hydrocarbure, à savoir un Plan d'urgence en matière de pollution par hydrocarbure. Depuis le 4 avril 1993, tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 doit avoir à son bord un tel plan approuvé par l'Etat du pavillon. Dans le cas des navires construits avant le 4 avril 1993, cette condition s'appliquera à partir du 4 avril 1995 (régulation 26 de l'annexe 1 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par des navires, comme modifié par le protocole de 1978 y relié (MARPOL 73178), et l'article 3 de la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC), qui est entrée en vigueur le 13 mai 1995. Un tel plan est conforme aux lignes directrices concernant l'élaboration de plans d'urgence contre la pollution par hydrocarbures à bord du navire développés par l'OMI. Le plan prévoit :

1. un procédé à suivre, par le capitaine ou d'autres personnes, pour informer sur un incident de pollution par hydrocarbures ;
2. la liste des autorités ou des personnes à contacter en cas d'incident de pollution par hydrocarbures ; et
3. une description détaillée des mesures à prendre immédiatement par des personnes à bord du navire, pour réduire ou contrôler le déversement des hydrocarbures survenu après l'incident

Le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) qui est entré en vigueur le 1er juillet 1998, par des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), exige également la « préparation de secours », par exemple, que « la Compagnie devrait établir des procédures pour identifier, décrire et répondre à des situations potentielles d'urgence à bord du navire ». Dans le code d'ISM, la Compagnie veut dire « le propriétaire du navire ou n'importe quelle autre organisation ou personne telle que le gérant, ou l'affréteur de coque nue, qui a assumé la responsabilité du fonctionnement du navire du propriétaire et qui, en assumant une telle responsabilité, a accepté d'assurer toutes les fonctions et responsabilités imposées par le code » (règlement XI/1 de SOLAS 1974 et paragraphes 1.1.2 du code d'ISM).

Veuillez vous référer à l'information plus détaillée plus loin dans ce chapitre. Se référer aussi au Chapitre IX de SOLAS 1974 et au code d'ISM.

8.2 Notification

8.2.1 La plupart des propriétaires de navires sont tenus, par un règlement (en vertu de la loi de l'État de pavillon ou un État ou un territoire insulaire, l'un ou l'autre ou les deux qui se dérive des conventions internationales auxquelles ces états sont partie), d'informer l'État ou le territoire le plus proche de l'urgence de pollution marine qui vient de se produire. Normalement, cette obligation retombera sur le capitaine du navire, mais si le navire a été abandonné, ou si le rapport du capitaine est incomplet, alors l'obligation de rédiger un rapport revient au propriétaire du navire. L'obligation d'informer, à laquelle les parties à MARPOL 73/78 s'engagent à mettre en œuvre dans leur législation interne pour les navires enregistrés sur leur territoire, est définie au protocole I de cette Convention. (L'article 4 d'OPRC 90 a un effet semblable.)

8.3 Intervention et nettoyage de la pollution

8.3.1 La capacité d'un propriétaire de navire de prendre des mesures pour intervenir et nettoyer la pollution causée, ou sa capacité de contribuer aux efforts des autres à cet égard, changent énormément d'un propriétaire à un autre. Les obligations au titre de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, peuvent également s'appliquer si un contrat d'assistance est conclu. En vertu de l'article 8 (2) de la Convention, le propriétaire du navire est tenu de coopérer entièrement avec le sauveteur pendant les opérations de sauvetage et, ce faisant, de veiller à éviter ou à réduire au minimum les dommages à l'environnement.

8.3.2 Dans le cadre de la plupart des contrats d'assurance, et en effet sous les principes généraux de nombreux systèmes juridiques des assurances, même s'il est assuré, le propriétaire

du navire doit agir comme une personne prudente non assurée, et il doit, par conséquent, dans la mesure de ses possibilités, agir de la sorte pour réduire au minimum ses responsabilités potentielles. Dans le contrat d'assurance, la clause qui entérine ce principe est souvent appelée la clause «sue and labor ». Le principe est simple : un propriétaire de navire n'est pas autorisé à agir de façon à ce que les responsabilités de l'assureur soient augmentées, si une autre voie d'action lui est ouverte. Par conséquent, les États et les territoires insulaires devraient être en présence d'un propriétaire de navire très collaborateur vis à vis de tous les efforts qu'il souhaite déployer en vue de réduire la responsabilité potentielle finale du propriétaire du navire, bien que dans le passé il y ait eu des cas où cela n'a pas été ainsi. Souvent, le désaccord survient lorsqu'une action proposée va en effet avoir un tel effet, et le propriétaire du navire et l'État ou le territoire adoptent des positions directement opposées. En tout état de cause, quelle que soit l'aide à l'intervention et au nettoyage que le propriétaire du navire soit en mesure de mobiliser lui-même, il aura normalement derrière lui les ressources de son souscripteur de responsabilité (généralement un club P&I) et les conseils et les services techniques auxquels ils ont accès. Dans la pratique, le garant de responsabilité habituellement y est très étroitement impliqué.

8.3.3 Les responsabilités au titre de ces trois contrats, s'ils s'appliquent, concernent des personnes différentes - la première, le souscripteur de responsabilité civile ; la seconde, le souscripteur. Aucune responsabilité ne concerne l'État ou le territoire insulaire, bien que ces derniers puissent comme même se trouver impliqués dans la mise en œuvre du propriétaire.

8.4 Indemnisation pour dommages de pollution (hydrocarbure)

8.4.1 La loi concernant l'indemnisation pour les dommages causés par la pollution par hydrocarbures et le coût de prendre des mesures préventives est une loi fortement technique et un résumé de toutes les dispositions et des principes appropriés va au delà de la portée de ce document. Cependant, l'État ou le territoire et autres doivent considérer la question du recouvrement des coûts, au moment de décider quelles mesures prendre lors d'une urgence de pollution marine. Il convient de noter que la discussion dans cette partie du document concerne, pour l'essentiel, les régimes de responsabilité et d'indemnisation découlant des conventions internationales.

8.4.2 Le système international de responsabilité et d'indemnisation créé par des conventions est unique dans le domaine de la pollution environnementale. D'importance particulière est le fait que le régime s'applique indépendamment de si le pétrolier (navire) causant le déversement a été fautif ou non. Les plaignants peuvent donc recevoir une prompte indemnisation, sans avoir à faire appel à une législation longue et coûteuse. Ceci permet également aux autorités

gouvernementales d'agir pour empêcher ou réduire au minimum des dommages de pollution, conscients que, tant que leurs actions sont raisonnables étant donné les circonstances, le coût qu'elles encourent sera normalement remboursé. D'autres détails sur les conventions internationales sur la responsabilité et l'indemnisation sont fournis ci-après (basé sur des publications de FIPOL et d'ITOPF).

8.5 La Convention de responsabilité civile et la Convention portant création de fonds

Le régime international d'indemnisation pour des dommages causés par des déversements d'hydrocarbures persistants de navires-citernes chargés se base au départ sur deux conventions de l'OMI - La Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et la Convention internationale de 1971 portant création sur un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures (Convention de création du Fonds de 1971). Ce « vieux » régime a été modifié en 1992 par deux protocoles, qui ont augmenté les limites de l'indemnisation et ont élargi la portée des conventions originales. En octobre 2000, un accord a été conclu pour augmenter les limites des Conventions de 1992 CLC et de Fonds d'un peu plus de 50 % avec effet à partir du 1er novembre 2003. En mai 2003, un fonds supplémentaire (de `troisième' niveau) a été établi à l'OMI par un nouveau protocole qui augmente le montant de l'indemnisation, pour les États qui le ratifient, à environ 1 160 millions US$ (y compris les montants payés au titre de la Convention de 1992 CLC et de la Convention du Fonds).

La Convention de 1969 CLC est entrée en vigueur en 1975 et stipule le principe de la responsabilité sans faute intentionnelle (c.-à-d. la responsabilité même en l'absence de faute) des propriétaires de navires-citernes, et crée un système d'assurance de responsabilité obligatoire. Les réclamations d'indemnisation pour dommages de pollution par hydrocarbures (y compris les coûts de nettoyage) peuvent être présentées contre le propriétaire du pétrolier qui a causé le dommage ou directement contre l'assureur P&I du propriétaire. Le propriétaire du navire-citerne est normalement autorisé à limiter sa responsabilité à un montant qui est lié au jaugeage du pétrolier causant la pollution.

La Convention du Fonds de 1971 a prévu le paiement de l'indemnisation supplémentaire à ceux qui ne pourraient pas obtenir la pleine indemnisation du dommage de pollution par hydrocarbure au titre de la CLC de 1969. Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures (Fonds FIPOL de 1971) a été établi afin d'administrer le régime d'indemnisation créé par la Convention portant création du Fonds quand il est entré en vigueur en 1978. En devenant partie à la Convention du Fonds de 1971, un pays est devenu membre du

Fonds FIPOL de 1971. Les paiements d'indemnisation et les frais généraux du fonds FIPOL de 1971 ont été financés par des contributions prélevées auprès des compagnies, dans les pays de la Convention portant création du fonds, qui ont reçu par voie maritime du pétrole brut et du fioul lourd.

En 1992, une Conférence diplomatique adopta deux protocoles modifiant la Convention de 1969 CLC et la Convention de 1971 portant création du Fonds, lesquelles sont devenues la Convention de 1992 CLC et la Convention de 1992 portant création du fonds. Ces conventions de 1992, qui prévoient des limites plus élevées d'indemnisation et une portée d'application plus large que les conventions originales, sont entrées en vigueur le 30 mai 1996. Comme dans le cas des conventions initiales, le propriétaire du navire-citerne et l'assureur P&I sont tenus de verser des indemnités, en vertu de la CLC de 1992, et les réceptionnaires d'hydrocarbures, dans les pays qui sont parties à la Convention de Fonds de 1992, sont tenus de verser des indemnités supplémentaires par l'intermédiaire du FIPOL de 1992. Au fur et à mesure que le nombre d'États ayant ratifié ou adhéré aux conventions de 1992 augmentait, les conventions originales perdaient rapidement leur sens et la Convention de 1971 portant création du fonds a expiré le 24 mai 2002.

Le 3 mars 2005, un troisième niveau d'indemnisation a été établi au moyen d'un Fonds complémentaire, dans le cadre d'un protocole adopté en 2003. Le Fonds complémentaire prévoit une indemnisation supplémentaire au delà de celle disponible au titre de la Convention de 1992 du Fonds, pour des dommages dus à la pollution dans les États qui deviennent parties au protocole. En conséquence, le montant total disponible d'indemnisation pour chaque incident de dommage dû à la pollution dans les États qui deviennent membres du Fonds complémentaire est de 750 millions de DTS (1 095 millions US$), y compris les montants à payer sous la Convention de 1992 de responsabilité civile et la Convention de 1992 du Fonds, 203 millions de DTS (296 millions US$).

Le Fonds complémentaire ne paye une indemnité que pour des dommages de pollution d'incidents qui se produisent après l'entrée en vigueur du protocole de l'État concerné.

L'adhésion au Fonds complémentaire est facultative et n'importe quel État membre du Fonds de 1992 peut y adhérer.

Des contributions annuelles au Fonds complémentaire seront versées au titre de chaque État Membre par toute personne qui, au cours d'une année civile, a reçu par voie maritime, des quantités totales d'hydrocarbures supérieures à 150 000 tonnes, dans les ports et les installations terminales de cet État.

Cependant, le système de contribution du Fonds complémentaire diffère de celui du Fonds de 1992 dans le sens qu'il sera pris en considération que dans chaque Etat Membre, il a été reçu par année, au moins, 1 million de tonnes d'hydrocarbures contributives.

Exemple :

Montants maximum d'indemnisation disponibles au titre des Conventions (exprimés en millions de $US - tarifs à janvier 2005)

JAUGEAGE BRUT DU NAVIRE	1969 CLC	1992 CLC (après nov. 2003)	FONDS 1992 (après nov. 2003)	Fonds complémentaire
5,000	1.0	7.0	313.7	1158.9
25,000	5.2	26.4	313.7	1158.9
50,000	10.3	43.8	313.7	1158.9
100,000	20.5	99.6	313.7	1158.9
140,000	21.6	138.7	313.7	1158.9

Note : Les limites de la responsabilité sous les différents régimes se basent sur les unités de compte spécifiques (Droits de tirage spéciaux - DTS). La valeur d'un DTS en termes de monnaie nationale varie. Pour les propos de ce document, toutes les limites sont exprimées en dollars EUA, sur la base d'un taux de change de 1 SDR=1.54 US $ (janvier 2005). Le montant maximum d'une indemnité potentiellement disponible dans chacun des différents régimes est, dans de nombreux cas, incluse dans les montants qui seraient payables sous un autre régime. Par exemple, le montant maximum d'indemnisation disponible au titre de la Convention de 1992 portant création de Fonds comprend la compensation payable par le propriétaire du navire-citerne, dans le cadre de la Convention de 1992 CLC. Les montants maximum énumérés ci-dessus ne devraient donc pas être accumulés, au moment de fixer le montant total d'indemnisation qui peut être disponible dans un incident spécifique.

Observation :

Les avantages pour un État ou un territoire d'être partie à la Convention de 1992 de responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création de fonds peuvent être récapitulés comme suit. Si un incident de pollution se produit impliquant un navire-citerne, l'indemnisation est disponible pour les gouvernements ou autres autorités qui ont encouru des coûts liés à des opérations de nettoyage ou à des mesures préventives et pour les organismes ou les individus privés qui ont subi des dommages en raison de la pollution. Par exemple, les pêcheurs dont les filets sont pollués ont droit à une indemnisation, ainsi qu'à des indemnités pour perte de revenus pour pêcheurs et aux hôteliers des complexes en bord de mer. Ceci est indépendant du pavillon

du navire-citerne, de la propriété de l'hydrocarbure ou de l'endroit où l'incident s'est produit, à condition que les dommages soient subis dans un État partie.

Comme mentionné ci-dessus, la Convention de 1969 de responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création de fonds, ont été dénoncées par un certain nombre d'États, et la Convention de 1971 du Fonds a expiré le 24 mai 2002. D'ailleurs, la Convention de 1992 de responsabilité civile et la Convention de 1992 de fonds prévoient une portée d'application plus large sur plusieurs points et des limites beaucoup plus élevées d'indemnisations que les conventions dans leurs versions originales. Pour ces raisons, il est recommandé que les États ou territoires qui ne l'ont pas encore fait adhèrent aux Protocoles de 1992, à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention du Fonds (et non aux Conventions de 1969 et 1971) et deviennent ainsi parties aux Conventions telles que modifiées par les Protocoles (les Conventions de 1992). Les Conventions de 1992 entreraient en vigueur pour l'État en question, 12 mois après le dépôt de ses instruments d'adhésion.

Il est conseillé aux États ou territoires qui sont déjà parties à la Convention de 1969 de responsabilité civile de dénoncer cette convention en même temps qu'ils déposent leurs instruments relatifs aux Protocoles de 1992, de sorte que la dénonciation à cette convention prenne effet le même jour que l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992.

En ce qui concerne le protocole du Fonds complémentaire, un État ou un territoire devra considérer si, à la lumière de sa situation particulière, la ratification à ce protocole est dans son intérêt.

Contacts :

Pour une information plus détaillée sur les conventions et la connaissance spécifique concernant le système d'indemnisation, de réclamations et d'assistance, voir :

www.iopcfund.org ou www.itopf.com

Ou contactez ;

Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Portland House
Bressenden Place
London SW1E 5PN
Royaume-Uni
Tél: +44 (0)20 7592 7100
Fax: +44 (0)20 7592 7111
Email: info@iopcfund.org

International Tanker Owners Pollution Federation

1 Oliver's Yard
55 City Road
London EC1Y 1HQ
United Kingdom
Tél: +44 (0)20 7566 6999
Tél: +44 (0)870 428 6901
Fax: +44 (0)20 7566 6950
Email: central@itopf.com

8.6 Indemnisation pour les déversements d'hydrocarbures au niveau des États qui n'ont pas ratifié les conventions internationales

Les pays qui n'ont pas ratifié les conventions internationales d'indemnisation auront leur propre législation domestique pour compenser les dommages causés par les déversements d'hydrocarbures des navires-citernes. Certaines de ces législations peuvent être fortement spécifiques, comme la Loi de 1990 sur la pollution par hydrocarbures des Etats-Unis, tandis que d'autres pays peuvent se baser sur des plus lois plus larges, à l'origine développées pour d'autres buts.

8.7 Convention sur les déversements d'hydrocarbures de soute

L'identification des problèmes qui peuvent être provoqués par des déversements d'hydrocarbures de soute a conduit à l'adoption de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, lors d'une conférence diplomatique en mars 2001.

Cette convention de l'OMI vise à assurer qu'une indemnisation adéquate soit rapidement disponible pour les personnes qui sont tenues de nettoyer ou qui subissent des dommages en raison des déversements d'hydrocarbures de la soute des navires, qui autrement ne seraient pas indemnisées au titre de la CLC de 1992. Bien que la responsabilité objective en vertu de la Convention sur les déversements d'hydrocarbure de soute s'étende au-delà du propriétaire enregistré, à l'affréteur de coque nue, au gestionnaire et à l'exploitant du navire, la Convention exige seulement que le propriétaire enregistré des navires de plus de 1 000 GT souscrive une assurance ou une autre garantie financière. Le niveau de la couverture doit être égal aux limites de la responsabilité sous le régime national ou international de limitation applicable, mais ne doit

en aucun cas dépasser le montant calculée selon la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, tel que modifié.

8.8 Convention SNDP

La Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD) a été adoptée par l'OMI en mai 1996. Elle vise à garantir une indemnisation adéquate, rapide et efficace pour les dommages qui peuvent résulter des accidents de transport où sont impliquées des substances nocives et dangereuses.

La Convention donne aux plaignants le droit d'être indemnisés pour les pertes ou dommages aux personnes, aux biens et à l'environnement causés par des incidents impliquant des cargaisons d'hydrocarbures, de gaz et de produits chimiques, ainsi que d'autres substances qui sont dangereuses emballés en colis. Des dommages dus à la pollution causée par les hydrocarbures persistantes déjà couverts par la Convention CLC et la Convention de Fonds sont exclus, de même que des dommages causés par les matériaux radioactifs et le charbon.

La Convention SNPD est inspirée de la Convention CLC et de la Convention de Fonds. Ainsi, le propriétaire du navire (et son assureur P&I) est strictement tenu de payer le premier niveau d'indemnisation alors que le deuxième niveau provient d'un fonds prélevé sur les réceptionnaires de cargaison dans tous les États contractants sur une base post-événement.

La responsabilité des propriétaires de navires va de 10 millions de DTS (environ 15 millions de $US) pour les navires jusqu'à 2 000 GT, augmentant linéairement jusqu'à 82 millions de DTS (environ 126 millions de $US) pour les navires de 50 000 GT, jusqu'à un maximum de 100 millions de DTS (environ 154 millions de $US) pour les navires de plus de 100 000 GT. Il est obligatoire, pour tous les navires de plus de 200 GT, d'avoir une assurance qui couvre le montant approprié.

Un Fonds SNPD (qui sera très probablement administré par le secrétariat du FIPOL de 1992) prévoit une indemnisation à hauteur de 250 millions de DTS (385 millions $US) au total, y compris la responsabilité du propriétaire du navire, quelle que soit la taille du navire. Le Fonds SNPD comportera quatre comptes séparés pour l'hydrocarbure, le LPG, le GNL et un compte général pour d'autres substances NPD, telles que des produits solides et chimiques en vrac. Chaque compte séparé permettra de répondre aux demandes attribuables à la cargaison concernée sans subvention croisée et sera financé au prorata des recettes totales des cargaisons concernées dans les États contributeurs.

La Convention SNPD entrera en vigueur 18 mois après sa ratification par 12 États de pavillon, y compris quatre États représentant chacun 2 millions de GT et les États du port qui importent annuellement un total de 40 millions de tonnes de produits chimiques et autres matières solides en vrac qui sont dangereuses sous forme de colis.

8.9 D'autres conventions maritimes internationales

D'autres conventions pertinentes à la pollution marine sont la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par des navires, comme modifié par le protocole de 1978 (« MARPOL ») et la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, 1990 (« OPRC 90 »).

8.10 Le souscripteur de responsabilité

8.10.1 La responsabilité du propriétaire du navire et de tout affréteur de coque nue, gérant ou exploitant du navire, sera assurée par une entité saine et, dans le cas de la responsabilité du propriétaire du navire, en vertu de la Convention sur la responsabilité, elle doit être assurée en vertu des dispositions de l'assurance obligatoire de la Convention, si le navire transporte une cargaison de plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac. Dans la plupart des cas, cette assurance est prévue par une Association pour la protection et l'indemnisation qui couvre plus de 90% du transport mondial en haute mer. Ces associations sont communément appelées Clubs P&I, le mot Club est utilisé parce que l'assurance qu'elles fournissent est organisée sur une base mutuelle. La structure des clubs P&I est également pertinente ici, car elle permet de tenir compte du caractère particulier de ces organisations, qui a une influence sur la façon dont elles peuvent communiquer avec les États et Territoires insulaires en cas d'urgence de pollution marine.

Exemples d'assurance offerte par un Club P&I sont :

1. les dommages corporels ou les blessures ou la perte de vie de membres d'équipage et de passagers, ainsi que la perte de leurs effets ;
2. un quart de la responsabilité pour collision ;
3. responsabilité en cas de collision, y compris des paiements dépassant la limite des polices de coque et les éléments de sinistre exclus des polices, tels que la pollution par les hydrocarbures, les dommages aux quais, l'enlèvement de l'épave et les pertes de vie, les dommages corporels et la maladie ;
4. responsabilités en cas de pollution par hydrocarbures ;

5. d'autres réclamations pour dommages à la propriété, y compris des dommages à d'autres navires et leurs cargaisons sans collision, et des dommages à quai ;
6. responsabilités de contrat de remorque ;
7. enlèvement de l'épave d'un navire entré ; et
8. responsabilités pour la perte ou des dommages à la cargaison et de toute autre propriété à bord d'un navire entré.

Il convient de garder à l'esprit qu'un Club P&I ne couvre que les responsabilités légales du propriétaire du navire au sens de dommages ou d'indemnités que le propriétaire est légalement tenu de payer à des tiers, ainsi que certaines autres pertes, coûts et dépenses qui sont spécifiés dans les conditions de l'assurance accordée aux propriétaires de navires.

8.10.2 Un Club P&I est une association de propriétaires de navires et autres, ayant des intérêts similaires sur les navires - elle exclut les affréteurs à temps et de coque nue, par exemple. L'association est gérée soit par un conseil ou par une organisation séparée telle qu'une association, dans chaque cas, nommée par les membres. L'association assure ses membres contre leurs responsabilités envers les tiers, selon les conditions définies par le règlement du Club P&I, et elle réunit les fonds nécessaires à cette fin, en percevant ces sommes auprès de ses membres. Après avoir pris un certain niveau de risque lui-même, un Club organisera généralement la réassurance, d'abord par un accord de mise en commun avec d'autres Clubs P&I pour un certain montant, puis sur le marché libre. Le plus grand groupe de Clubs P&I est le Groupe international de Clubs P&I. Lorsqu'un sinistre dépasse la limite de réassurance, le Club individuel où est inscrit le membre concerné assume à nouveau le risque lui-même, ou peut le mettre en commun avec d'autres Clubs P&I. La disponibilité de l'assurance pour des risques de pollution par hydrocarbures change d'une année à l'autre, selon ce que le marché de la réassurance supportera. Par exemple, pour l'année se terminant le 20 février 1999, la limite de base était de 500 millions de $US, bien qu'une couverture supplémentaire était également disponible. Il faut toutefois reconnaître que ces sommes sont rarement à la disposition des demandeurs, car un propriétaire de navire peut normalement limiter sa responsabilité à un montant moindre, conformément à la Convention applicable concernant la responsabilité.

8.10.3 Comme l'assurance offerte a toujours porté sur les responsabilités, les Club P&I ont toujours eu une solide expertise juridique parmi leurs dirigeants, et nombre de ceux avec lesquels un État ou un Territoire aurait à traiter en cas d'urgence de pollution marine seront non seulement des juristes qualifiés, mais ils auront aussi l'expérience du traitement des demandes d'indemnisation pour pollution dans de nombreuses régions du monde. En revanche, il se peut

que les fonctionnaires de l'État ou du territoire ont à faire face à une urgence marine de pollution pour la toute première fois.

8.10.4 Le travail principal du souscripteur de responsabilité dans une urgence de pollution marine est de gérer toutes les réclamations contre leurs membres et de payer les réclamations justes. En vertu de l'assurance, le souscripteur aura normalement le droit d'assurer la gestion de toutes les réclamations au-dessus d'un certain montant, et donc généralement le souscripteur s'impliquera dans les décisions liées à un droit de réclamation dès le départ, avant même que n'importe quelle réclamation formelle soit élevée. Pour celle-ci et pour d'autres raisons, dans une urgence de pollution marine, l'État ou le territoire peut constater que dès le début, la personne la plus importante avec qui il traite du côté des intérêts de propriété n'est pas le propriétaire lui-même, mais son souscripteur de responsabilité et ses représentants (et les fonds applicables de FIPOL, le cas échéant). Dans le texte qui suit, le souscripteur est supposé être un Club P&I, puisque les Club P&I représentent la grande majorité de l'assurance responsabilité civile de la pollution des propriétaires de navire dans le monde entier.

8.10.5 La première chose que le Club P&I peut faire c'est constituer une garantie financière pour assurer la libération du navire, lorsque celui-ci a été arrêté. Cela se fait généralement quand, soit le plaignant accepte une lettre de garantie du Club P&I lui-même, soit le Club P&I fait la démarche auprès d'une banque locale pour une lettre de garantie ou un cautionnement. Le propriétaire du navire peut avoir besoin de l'aide pour faire déplacer l'équipage du navire, ou pour le rapatrier, ou le capitaine ou d'autres officiers peuvent avoir besoin de l'aide auprès des fonctionnaires locaux qui les retiennent contre le paiement d'une éventuelle amende. Les Clubs P&I ont des représentants juristes et autres, dans de nombreux ports du monde entier, et ils sont en mesure de fournir cette assistance soit directement soit par leur intermédiaire.

8.10.6 Dans une affaire de pollution par hydrocarbures, les Clubs P&I (ainsi que FIPOL) ont des relations très étroites avec l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF). L'ITOPF sera appelée par le propriétaire du navire ou par son Club P&I dans presque tous les cas de pollution par les hydrocarbures, quelle que soit leur ampleur, afin d'avoir plus d'expérience dans les aspects pratiques de l'intervention et du nettoyage, et pour décider du caractère raisonnable des mesures prises. Le représentant sur place d'ITOPF est susceptible également de représenter les aspects techniques de FIPOL, s'ils y sont aussi impliqués. Ils sont donc en mesure de conseiller toutes les parties susceptibles de participer au paiement et à l'indemnisation, sur le type et l'ampleur de la pollution par les hydrocarbures qui s'est produite, sur l'effet qu'elle est susceptible d'avoir selon différents scénarios et sur ce qu'il faut faire pour minimiser ou éviter tout impact négatif. Ce conseil est également disponible à l'État ou le

territoire ; et dans de nombreux cas l'État ou le territoire a recherché le conseil et l'aide d'ITOPF sur l'intervention et le nettoyage de la pollution.

8.10.7 Lorsque la pollution est d'un autre type, le Club P&I fera encore souvent appel à l'ITOPF comme conseiller technique, ou il pourra demander de l'aide auprès d'autres sources. Parfois, l'entité la plus familiarisée avec la substance polluante est le propriétaire de la cargaison puisque c'est souvent lui qui a à la gérer quotidiennement. Parfois un organisme industriel ou le fabricant de la substance polluante peut fournir l'aide technique.

8.10.8 Le Club P&I participera également à la décision concernant un éventuel allègement du navire, étant donné que les propriétaires du navire d'allègement demanderont généralement une indemnisation complète au propriétaire du navire contre toute responsabilité qu'ils pourraient encourir du fait de l'allègement, et que le propriétaire du navire voudra s'assurer que son Club P&I assurera sa responsabilité au titre de cette indemnisation. Si le navire est une épave et doit être enlevé, le Club P&I y sera à nouveau impliqué puisque l'enlèvement de l'épave est un des risques qu'il assure.

8.10.9 Lorsque le moment est venu de présenter des réclamations au propriétaire du navire ou à d'autres responsables, c'est normalement le Club P&I qui est l'entité avec laquelle le plaignant devra traiter. En fait, les Conventions sur la responsabilité prévoient que les demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures peuvent être présentées directement à l'encontre du souscripteur en responsabilité. Non seulement le Club P&I négociera les réclamations avec le plaignant (directement ou par l'intermédiaire d'avocats ou d'agents locaux), mais c'est généralement aussi le Club P&I qui prendra les décisions concernant la défense de la réclamation si une procédure judiciaire est engagée. Dans toutes les réclamations, les Clubs P&I visent à fournir un service à leurs membres, et une partie de ce service est de s'assurer que seules les réclamations qui peuvent être démontrées et sont valides sont effectivement payées. Des réclamations peu raisonnables ou qui ne peuvent pas être fondées par l'évidence seront fortement mésestimées, vu toute l'expertise considérable du Club. Inversement, des réclamations bien présentées, valides, normalement, sont payées dès que possible. Dans le cas de demandes d'indemnisation pour pollution, les Clubs P&I vont collaborer étroitement avec les fonds FIPOL pertinents, lorsqu'ils sont concernés.

8.11 Le capitaine

8.11.1 Le capitaine est le maître à bord du navire et le responsable de l'opération du navire. Il est donc responsable de la sécurité du navire, de la cargaison, et de tout le personnel à bord, et il prendra des mesures pour assurer ceci si une situation d'urgence se produit. Sa priorité ce sera

de sauver des vies. Sa responsabilité et son autorité sont décrites dans le Code international de gestion de la sécurité (ISM) et la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).

Le capitaine est généralement la personne chargée de faire les notifications à l'État côtier le plus proche, sur l'incident ayant donné lieu à la situation d'urgence en matière de pollution marine.

8.11.2 La règle 26 de l'Annexe I de MARPOL 73/78 exige que chaque pétrolier de jaugeage de plus de 150 tonnes brutes et tout autre navire, autre qu'un pétrolier de jaugeage de plus de 400 tonnes brutes, porteront à bord du navire un Plan d'urgence en cas de pollution par hydrocarbures, approuvé par l'État de pavillon. La règle 26 exige également que ce plan soit conforme aux lignes directrices développées par l'OMI et devra comprendre, au moins : le procédé à suivre par le capitaine ou par d'autres personnes ayant en charge le navire pour informer sur l'incident de pollution par des hydrocarbures ; la liste des autorités à entrer en contact en cas d'un incident de pollution par des hydrocarbures ; une description détaillée de l'action à prendre immédiatement par des personnes à bord du navire pour réduire ou contrôler la décharge de l'hydrocarbure après l'incident ; et les procédures et le point de contact sur le navire des activités de coordination à bord du navire avec des autorités nationales et locales pour lutter contre la pollution.

8.11.3 Le capitaine est dans la plus part des systèmes juridiques, sinon de tous, l'agent du propriétaire du navire dans la navigation et la gestion à bord du navire. Lorsque la cargaison est menacée, habituellement il est également considéré l'agent du propriétaire de la cargaison lorsqu'une mesure doit être prise pour sauver la cargaison. Les États ou Territoires peuvent donc traiter avec le capitaine en toute confiance, en ce sens que sa parole sera celle de l'armateur et du propriétaire de la cargaison, en ce qui concerne la sécurité du navire et de la cargaison, lorsque leurs propriétaires ne sont pas eux-mêmes en contact avec l'État ou le Territoire.

8.11.4 À l'heure actuelle où les télécommunications sont sophistiquées, dans une urgence de pollution marine, un capitaine sera souvent en contact direct avec le bureau du propriétaire du navire dès que l'urgence se présente, de sorte que la gestion terrestre peut s'impliquer dans des décisions qui apparemment ne sont prises que par le capitaine ; de cette façon l'exercice des responsabilités peut être partagé.

8.12 D'autres intérêts privés

8.12.1 Le navire peut être possédé par une entité, telle qu'une banque ou toute autre institution financière, et être loué ou affrété à coque nue à une autre entité. C'est une méthode

courante de financement, par lequel la compagnie maritime qui veut utiliser le navire en a sa possession, mais la propriété légale nue réside dans l'établissement qui a mis l'argent pour son achat. Le rapport entre le propriétaire du navire et le locataire ou l'affréteur de coque nue est régi par un contrat de bail ou de fret de coque nue. Pour notre propos, il n'y a aucune différence significative, ainsi nous nous référerons « à l'affréteur de coque nue » ci-dessous.

8.12.2 C'est l'affréteur de coque nue qui a la possession de tout le navire, et c'est donc lui le responsable de la gestion commerciale et opérationnelle du navire, et non le propriétaire du navire. Ainsi, quand il y a ce type d'arrangements, le capitaine ne sera pas l'agent du propriétaire du navire, mais l'agent de l'affréteur de coque nue, et ce dernier, à quelques exceptions près, remplira tous les rôles et les fonctions, de sorte que dans la plupart des cas, il sera possible de lire « affréteur de coque nue » au lieu de «propriétaire de navire».

8.12.3 L'exception notoire concerne la responsabilité du propriétaire du navire au titre des Conventions de responsabilité, ce qui ne peut être directement assumée par aucune autre personne. Une autre exception possible concerne la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, qui définit une obligation pour le propriétaire, de collaborer avec un sauveteur et, ce faisant, de prendre le soin dû pour empêcher ou réduire au minimum les dommages à l'environnement. La convention ne définit pas le terme « propriétaire », et ainsi il est laissé à chaque État partie de le définir dans sa propre législation. Cette législation peut ou non définir qu'un affréteur de coque nue aura la même position qu'un propriétaire à cet égard.

8.12.4 Un autre arrangement courant qui peut compliquer encore davantage la situation du côté de l'intérêt du navire est la désignation de gestionnaires ou d'exploitants de navires pour gérer l'aspect quotidien, non commercial, de l'exploitation du navire. Les gestionnaires seraient normalement responsables d'apporter leur concours aux officiers et à l'équipage et garantir que le navire soit entretenu et assuré. Les opérateurs ont un rôle à jouer semblable, mais subalterne. Dans chaque cas, le propriétaire du navire (ou l'affréteur de coque nue, selon les circonstances) maintient le contrôle commercial du navire et prend les risques et les bénéfices commerciaux de son opération, décidant s'il le commercialise à son propre compte, ou le soustraite. Lorsqu'il y a un gérant ou un exploitant (qui emploie le capitaine), le capitaine sera toujours l'agent du propriétaire du navire ou de l'affréteur de coque nue (selon le cas) aux fins de l'exploitation du navire et du sauvetage. Cependant, le capitaine représentera en plus son employeur, et son action ou négligence peut rendre son employeur responsable d'une indemnisation. Les gérants et les opérateurs jouissent généralement des mêmes droits de limiter leur responsabilité, que les propriétaires de navires et les affréteurs de coque nue.

8.13 L'État de pavillon

8.13.1 Le rôle principal de l'État de pavillon intervient avant l'urgence de la pollution marine, car c'est lui qui est responsable de la promulgation et de l'application de toutes les normes de conception et d'équipement, de toutes les normes de sécurité et de tous les certificats, et de la formation de l'équipage ; de la délivrance des certificats prévus par les conventions internationales ; de fixer les effectifs minimaux et les normes relatives à la prévention des collisions et à la prévention de la pollution, et de l'exercice de la juridiction et du contrôle du navire lorsqu'il est en haute mer. Cependant, l'État de pavillon a des obligations après qu'un sinistre maritime se produit.

8.13.2 En vertu de l'article 12 de MARPOL 73/78, l'État du pavillon est tenu de découvrir les faits d'un sinistre dans lequel un de ses navires a été impliqué, si l'évènement a produit un effet préjudiciable majeur sur le milieu marin, afin de pouvoir déterminer si une modification du régime réglementaire est nécessaire. En outre, la plupart des États ayant une flotte importante ont prévu la tenue d'une enquête maritime lorsqu'il y a de graves pertes de vie et, en vertu de la règle 1/21 de la Convention SOLAS de 1974, un État de pavillon doit tenir cette enquête lorsqu'il juge qu'elle peut aider à déterminer quelles pénalités pourraient s'avérer être souhaitables dans le règlement de ladite Convention. Indépendamment de la Convention de 1974 SOLAS, comme modifié par le protocole de 1978 y relié (protocole de 1978 SOLAS), la Convention internationale de 1996 sur les lignes de charge (LL 1996), et MARPOL 73/78, aucune autre convention internationale actuellement en vigueur comprend d'amples dispositions sur la tenue d'enquêtes marines.

8.13.3 En vertu de l'article 94 (7) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982 (UNCLOS), qui est entrée en vigueur le 16 novembre 1994, l'État de pavillon est dans une obligation plus étendue de tenir une enquête marine, y compris lorsqu'il y a eu des dommages sérieux aux navires ou aux installations d'un autre État, ou à l'environnement marin, et l'autre État impliqué coopérera dans cette enquête.

8.13.4 En vertu de l'article 5(3) de MARPOL 73/78, l'État de pavillon a le droit de recevoir une notification si un autre État partie refuse l'entrée du navire dans ses ports ou ses terminaux en mer, ou prend n'importe quelle mesure contre le navire, parce qu'il n'est pas conforme à MARPOL 73/78.

8.13.5 En vertu de l'article 6 de MARPOL 73/78, l'État de pavillon doit collaborer avec d'autres parties dans la détection d'infractions et dans l'application des dispositions de la Convention. Si des preuves d'une infraction lui sont présentées, l'État de pavillon doit enquêter sur la question et, s'il est convaincu qu'il y a suffisamment de preuves disponibles pour engager une procédure

pour infraction, il doit engager une telle procédure. Des dispositions similaires, mais moins détaillées, existent dans le règlement 1/19 de SOLAS 1974, comme modifié par le protocole de 1978, article 21 de LL 1996 et article X de la Convention Internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978) Lorsqu'un État ou territoire présente des preuves d'une infraction à un État de pavillon, il peut toujours le contacter pour voir quel est le résultat de l'enquête menée par celui-ci, et lui offrir d'aider de toutes les manières possibles à la présentation de preuves orales ou écrites, lors de toute procédure judiciaire ultérieure que l'État de pavillon pourrait engager.

8.13.6 La Convention SOLAS de 1974 a été modifiée en mai 1994 à la Conférence de SOLAS, pour ajouter un nouveau chapitre IX à la Convention, qui a été conçu pour rendre obligatoire le code ISM, comme adopté par l'OMI en novembre 1993, par la résolution A.741 (18) de l'Assemblée. Le code ISM considère que les moyens les plus importants pour empêcher les sinistres maritimes et la pollution de la mer par des navires est de concevoir, construire, équiper et maintenir les navires, et les faire fonctionner par un équipage correctement formé, conformément aux conventions et aux normes internationales concernant la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Le code fournit une norme internationale pour la gestion et le fonctionnement sûrs des navires et pour la prévention de la pollution. Les amendements sont entrés en vigueur le 1er juillet 1998.

8.13.7 Le nouveau chapitre IX de SOLAS, 1974, applique aux navires, indépendamment de la date de construction, comme suit :

1. les navires de passagers y compris les engins à grande vitesse de passagers, au plus tard le 1er du juillet 1998 ;
2. les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques, les navires-citernes pour gaz, les vraquiers, les engins à grande vitesse de cargaisons à jaugeage de plus de 500 TB, au plus tard le 1er juillet 1998 ; et
3. d'autres navires de charge et unités mobiles de forage en mer de jauge brute de plus de 500, au plus tard le 1er juillet 2002.

8.14 Les intérêts liés à la cargaison : Le propriétaire

8.14.1 Le propriétaire de la cargaison à l'heure de l'urgence marine de pollution ne sera pas nécessairement l'expéditeur ou le destinataire, parce que la propriété a pu avoir changé de mains une fois ou plus, depuis que le navire a pris le large. Au départ, donc, il peut s'avérer difficile d'établir à qui appartient la cargaison, bien que la chaîne de l'enquête commence par l'expéditeur mentionné au connaissement, dont une copie sera maintenue à bord par le capitaine. Des

vraquiers ont tendance à être la propriété d'une seule entité, ou peut-être de juste quelques entités différentes. Des cargaisons en colis sont plutôt la propriété d'une plus grande diversité d'entités.

8.14.2 Le propriétaire individuel de la cargaison impliqué dans un incident, normalement, n'est pas responsable d'indemniser quiconque pour des dommages soufferts par la pollution, et il n'y a aucun régime juridique international qui contienne des dispositions quant à la responsabilité du propriétaire de la cargaison pour de tels dommages. Toutefois, les entreprises des États parties à la Convention de 1971 et 1992 portant création du Fonds, qui reçoivent du pétrole brut ou du fioul par voie maritime, sont collectivement tenues de contribuer aux indemnités versées par le FIPOL de 1971 ou 1992.

8.14.3 Dès que le propriétaire de la cargaison se rend compte de l'urgence de pollution marine, son intérêt se centrera principalement à vérifier, dans la mesure du possible, que sa cargaison sera réellement livrée au port de destination. C'est la tâche qui a été déléguée au propriétaire du navire, et dans le cadre du connaissement ou de tout autre contrat régissant le transport de la cargaison par voie maritime (telle qu'un contrat d'affrètement), cette responsabilité demeurera sur le propriétaire du navire pendant toute l'urgence de pollution marine, à moins que, et jusqu'à ce que le propriétaire du navire abandonne le voyage. C'est pourquoi le propriétaire de la cargaison ne figure généralement pas beaucoup dans les "dramatis personae" d'une urgence de pollution marine.

8.14.4 L'intérêt du propriétaire de la cargaison s'étend également à la responsabilité de contribuer à l'avarie et au sauvetage en général : en ce qui concerne les deux responsabilités, il sera normalement assuré par le souscripteur de la cargaison. Puisque le propriétaire de la cargaison (ou le souscripteur de la cargaison usant le droit de subrogation) s'orientera surtout vers le propriétaire du navire, en vue d'une indemnisation pour toute perte ou contamination de la cargaison, il est facile de s'apercevoir que les intérêts du propriétaire du navire et du propriétaire de la cargaison sont quelque peu tendus.

8.14.5 La connaissance du propriétaire de la cargaison de la nature de sa cargaison, va varier énormément selon le type d'entité concerné. Si le propriétaire de la cargaison est un utilisateur du type de la cargaison impliquée, il peut très bien compter sur les techniciens au sein de son personnel au courant des caractéristiques comportementales de la cargaison, qui est presque invariablement la source de l'urgence de pollution marine (l'exception principale étant la fuite de fioul marin ou de diesel marin utilisé comme combustible de soute). Par conséquent, l'État ou le territoire ou même le propriétaire du navire peuvent se tourner sur le propriétaire de la cargaison pour demander conseil au sujet de la cargaison et sur la façon de la manipuler dans l'urgence. Si

le propriétaire de la cargaison est une société de commerce qui n'utilise pas directement la cargaison, une telle expertise technique probablement sera moins disponible de ce côté-là et il va falloir la rechercher auprès du fabricant de la cargaison, ou d'un organisme industriel. L'un des moments où les propriétaires de la cargaison s'impliquent dans l'urgence de pollution marine c'est l'allègement du navire en détresse. Il n'est pas rare que le propriétaire de la cargaison - en particulier un utilisateur - prête assistance dans l'identification d'un navire d'allègement approprié à louer pour le travail. Il faut savoir que plusieurs pays en Europe et Amérique du Nord ont développé des bases de données qui fournissent à l'utilisateur toute l'information sur l'identification des risques et l'évaluation des produits chimiques transportés par voie maritime.

8.14.6 En vertu de l'article 8 (2) de la Convention internationale de 1989 sur le sauvetage, en cas de contrat de sauvetage, le propriétaire de tout bien en danger - y compris le propriétaire de la cargaison et le propriétaire du fret en danger - sont dans l'obligation de collaborer entièrement avec le sauveteur pendant les opérations de sauvetage et, ce faisant, de prendre soin pour empêcher ou pour réduire au minimum des dommages à l'environnement.

8.15 Les intérêts de prêter assistance: Sauveteur professionnel

8.15.1 La plupart de sauveteurs professionnels sont membres de l'Union internationale de sauvetage (UIS). Cette organisation représente environ 43 compagnies basées dans 32 pays différents autour du monde. Les compagnies de sauvetage ont des remorques et autres équipements de sauvetage dans un certain nombre de différents ports et zones dans le monde entier, et certaines compagnies ont des remorques de sauvetage dans divers lieux stratégiques. Certains remorqueurs de sauvetage sont encrés dans des stations de sauvetage de certains États côtiers, selon des arrangements pris entre leurs propriétaires et d'autres intérêts commerciaux ou les autorités de ces États. Quand une compagnie de sauvetage est engagée pour aider à un accident marin, elle pourra apporter l'expertise du spécialiste à une tâche unique de l'industrie marine. Leurs activités ne sont pas sans risques, et les qualifications et les efforts des officiers de sauvetage ont souvent sauvé des navires et leurs cargaisons dans des situations extrêmes. Certaines compagnies ont la capacité de mobiliser l'équipement et du personnel expérimenté à très court terme, soit sur leurs propres ressources ou d'ailleurs.

8.15.2 Le nombre de remorqueurs de sauvetage en fonctionnement a sensiblement diminué ces dernières années, et ceux qui restent sont souvent engagés dans la remorque d'installations, de péniches, etc., au niveau commercial. Cependant, le sauvetage de sinistres est encore normalement entrepris, suivant des conditions traditionnelles de "no cure - no pay", selon lesquelles, en cas de succès, le propriétaire du remorqueur ou la société de sauvetage recevra

une récompense basée sur un certain nombre de facteurs, notamment les risques auxquels les biens ont été sauvés, le temps passé à assurer les services, les dangers pour les biens et le personnel du sauveteur, la valeur des biens récupérés, les compétences dont les sauveteurs ont fait preuve et les dépenses qu'ils ont engagées pour fournir les services. La Convention de 1910 sur l'assistance entérine ces principes et constitue la base du droit d'assistance des États qui y sont parties. Quand la Convention internationale de 1989 sur l'assistance est entrée en vigueur le 14 juillet 1996, elle a remplacé la Convention de 1910 sur le sauvetage, introduisant ainsi des changements substantiels dans l'industrie de sauvetage.

8.15.3 Dans les termes traditionnels de "no cure - no pay", si aucun bien n'est sauvé, le sauveteur ne perçoit aucune récompense pour ses efforts. Cette façon de travailler évidemment porte en soi un risque financier considérable et un sauveteur compte donc être récompensé bien plus généreusement que dans des termes commerciaux réguliers. En effet, la Convention internationale de 1989 sur l'assistance stipule que « la récompense sera fixée en vue des opérations encourageantes de sauvetage, tenant compte des critères suivants, indépendamment de l'ordre dans lequel ils sont présentés… » (voir les paragraphes l (a) à 0) de l'article 13 de cette convention). Les données statistiques rassemblées et diffusées par l'UIS ont démontré que le revenu obtenu sur plus de 2.000 opérations de sauvetage effectuées entre 1978 et 1992 sous les termes " no cure no pay" a été en moyenne de juste un peu plus de 6% des valeurs des biens sauvés. Pour réaliser une telle moyenne, il y a évidemment des récompenses à l'une ou l'autre extrémité de l'échelle ; sur un paiement traditionnel de "no cure - no pay", la récompense ne peut dépasser la valeur du bien sauvé.

8.15.4 Il n'est pas nécessaire de développer ici les services de sauvetage fournis sous d'autres formes de contrat commercial, c.-à-d., « tarif journalier » ou « somme forfaitaire ». Les sauveteurs professionnels normalement ne travailleront pas sur une telle base de services réguliers de sauvetage. Si un contrat commercial de non assistance est utilisé, il y aura eu une négociation entre les parties, où l'État côtier peut participer. Aucune considération de limitation spéciale n'est donc appropriée à une urgence de pollution marine dans un tel cas. Cependant, les services de sauvetage fournis dans les termes de "no cure-no pay", donnent lieu à des considérations importantes pour la gestion d'une urgence de pollution marine.

8.15.5 Le contrat que les sauveteurs offriront normalement au capitaine et aux propriétaires d'un navire impliqué dans un évènement en mer sera la version actuelle du format standard de l'accord de sauvetage de la Lloyd's (LOF 1995). Ce document standard, reproduit à l'annexe 3, a été publié par la Lloyd's après l'établissement de la Convention internationale de 1989 sur

l'assistance dans la loi anglaise, le 1er janvier 1995. Les services à fournir sur le sinistre sont présentés à la clause l (a) de LOF 1995, à savoir.

L'entrepreneur (sauveteur) déploiera tous ses efforts :

1. pour sauver le [*nom du navire*] et ses dépôts en soute de la cargaison transportée, et tout autre bien s'y trouvant et de les amener à [*nom du lieu*] ou à tout autre lieu convenu par la suite, l'un ou l'autre lieu étant considéré comme un lieu de sécurité ou, si aucun lieu n'est nommé ou convenu, nommer un lieu sensé être sûr, et
2. tout en assurant les services de sauvetage pour empêcher ou réduire au minimum des dommages à l'environnement

L'accord est régi sous la clause 1(g) de la loi anglaise et prévoit l'arbitrage à Londres devant un groupe d'experts en sauvetage de la Lloyd's, qui sont tous des avocats expérimentés en réclamations de sauvetage en mer.

8.15.6 La LOF de 1995 étend l'obligation à l'entrepreneur, contenue à l'origine dans l'édition 1980 du document standard de la Lloyd's, qui était « d'empêcher la fuite de l'hydrocarbure du navire et de ses soutes de cargaison et stocks ». Pour la première fois, l'entrepreneur est contraint d'empêcher ou de réduire au minimum des dommages à l'environnement. La Convention internationale de 1989 sur l'assistance définit les « dommages à l'environnement » comme des « dommages physiques substantiels à la santé humaine ou à la vie ou aux ressources marines dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causés par la pollution, contamination, incendie, explosion ou évènements similaires majeurs » (voir l'article l (d) de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance). En réalité, les sauveteurs ont toujours fait des efforts considérables pendant toutes les opérations de sauvetage pour éviter la pollution et coopérer avec les autorités nationales et locales.

Il est important de rappeler qu'un accord de sauvetage, que ce soit sous forme de LOF 1995 ou quelque autre d'accord, est normalement souscrit entre la compagnie de sauvetage et le capitaine du navire impliqué dans un sinistre, en tant qu'agent des propriétaires du navire, de la cargaison, des soutes et des stocks. L'État côtier n'est pas partie, et habituellement n'est pas impliqué dans les négociations. L'assistance est un arrangement volontaire et ne peut pas être imposée aux parties peu disposées. Un État côtier qui souhaite soumettre un navire à l'obligation d'accepter des services d'assistance peut, dans certains cas, le faire en vertu de sa législation, mais la mise en œuvre de cette obligation, si l'une ou les deux parties n'en ont pas la volonté, peut s'avérer difficile.

8.16 D'autres fournisseurs d'assistance

8.16.1 Occasionnellement, des sauveteurs professionnels peuvent avoir besoin d'engager les services d'autres compagnies pour les aider dans leurs services d'assistance au sinistre. On comprendra qu'aucune compagnie ne peut compter avoir tous les navires, une autre usine flottante, les équipements et le personnel immédiatement disponibles sur le site du sinistre, que ce soit la fourniture de remorqueurs ou des navires antipollution, en passant par les navires d'allègement. Ces unités pourraient avoir droit à leur propre récompense de sauvetage. Cependant, lorsqu'un sauveteur professionnel a été engagé, il peut s'attendre à organiser cette assistance dans des conditions qui ne vont pas donner lieu à une prolifération de demandes d'assistance. Cela peut impliquer le recours, par exemple, à l'accord de partage des allocations de contrats de sous-traitance de l'Union internationale de sauvetage (ISU), ou à d'autres conditions de taux journalier ou de montant forfaitaire.

8.17 Intérêts côtiers : Intervention, réponse et nettoyage

8.17.1 Les différents rôles des autorités compétentes des États ou des territoires insulaires seront définis dans sa constitution et dans son plan national d'urgence. Ces plans changent d'un État à l'autre, et les considérations à prendre en compte dans leur préparation devraient inclure celles contenues dans ce document. Le processus d'élaboration d'un tel plan est couvert par d'autres documents, tels que la section II du manuel de l'OMI sur la pollution par hydrocarbures. Par conséquent, les rôles et les fonctions des différentes autorités compétentes d'un État ou d'un territoire seront examinés ici comme s'il n'y avait qu'une seule autorité nationale qui fait face à l'urgence de la pollution marine, et elle sera identifiée comme "l'État côtier".

8.17.2 Dans le cadre de l'OPRC 1990, les principales caractéristiques sont stipulées dans l'article 6 (Systèmes nationaux et régionaux de préparation et de lutte) et dans l'article 7 (Coopération internationale en matière de lutte contre la pollution). Spécifiquement, en vertu de l'article 6, chacun doit:

1. mettre en place un système national d'intervention rapide et efficace aux incidents de pollution par les hydrocarbures qui comme minimum, a élaboré un plan national d'urgence et a désigné des autorités nationales et des points de liaison opérationnels responsables de la préparation et de l'intervention à la pollution par les hydrocarbures, en faisant des rapports et en traitant les demandes d'assistance ;
2. dans la mesure de ses possibilités, soit individuellement ou par la coopération bilatérale ou multilatérale et, le cas échéant, en collaboration avec les industries pétrolières et des transports et d'autres organismes pertinents, établir un niveau

minimum d'équipement pre-localisé d'intervention sur le déversement d'hydrocarbures, en proportion au risque impliqué, et aux programmes d'usage, et

3. s'engager à collaborer et prêter assistance aux parties qui la demandent pour traiter des incidents de pollution par hydrocarbures en fonction des capacités et à la disponibilité des ressources appropriées.

8.17.3 Lorsque l'État côtier se voit confronté à l'urgence de pollution marine, il doit considérer tant ses droits comme ses devoirs internationaux, et sa position nationale. Dans la mesure que les lois sont concernées, tous les États et territoires ont une obligation générale en vertu du droit coutumier international d'avertir d'autres États ou territoires d'une menace de pollution marine dont ils viennent de prendre connaissance et qui est susceptible de les affecter, et ceci est renforcé par Article 8 (3) de MARPOL 73/78, qui exige des États et des territoires d'informer l'État de pavillon et n'importe quel autre État ou territoire qui peut être affecté. Le principe 21 de la Déclaration de 1972 de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement humain va même plus loin, pour dire que :

"Les États ont, conformément à la Charte des Nations Unies et aux principes du droit international ... la responsabilité de veiller à ce que les activités exercées dans les limites de leur juridiction et sous leur contrôle ne causent pas de dommages à l'environnement d'autres États, ou à des zones ne relevant d'aucune juridiction nationale".

(L'article 194 (2) la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982 est à cet effet semblable, et l'article 198 contient une obligation spécifique d'informer d'autres États dont l'état côtier semble susceptible d'être affecté). Par conséquent, lorsqu'une urgence de pollution marine relève effectivement de la juridiction et du contrôle d'un État côtier, ce dernier doit examiner l'effet probable sur les autres États et prendre les mesures appropriées, qui consistent au moins à notifier les personnes susceptibles d'être affectées et à les maintenir informées.

8.17.4 Ces obligations générales peuvent avoir été précisées dans un accord régional intergouvernemental qui engage les groupes d'États ou de territoires qui y sont parties à collaborer pour faire face à des évènements majeurs de pollution marine, susceptibles d'affecter plus d'un État ou territoire. Si un État côtier en fait partie, alors ses dispositions devraient être mises en œuvre. Aux termes d'un tel accord, un État côtier est habituellement sous l'obligation de faire rapport des incidents de pollution marine aux États ou aux territoires voisins qui peuvent être affectés, pour éviter ou réduire les effets de la pollution, et pour surveiller la situation. Les autres parties à l'accord sont généralement tenues de faire de leur mieux pour répondre aux demandes d'assistance qui peuvent être formulées par l'État côtier touché et de coopérer aux actions de lutte contre la pollution. Tout centre régional d'assistance mutuelle qui aurait été créé en vertu de

la Convention pourra aider les États parties à mettre en œuvre la Convention dans une situation d'urgence réelle de pollution marine, principalement en fournissant des conseils techniques et en assurant la liaison avec d'autres sources d'assistance. Il peut également y avoir une liste des stocks d'équipement établis par les compagnies pétrolières ou les groupes de pays qu'un État côtier pourrait être en mesure d'utiliser.

8.17.5 En gardant cela à l'esprit, l'État côtier concentrera donc son attention sur sa propre intervention sur l'urgence de pollution marine. Une question qui peut se poser est jusqu'à quel point l'État côtier peut agir contre les souhaits du capitaine ou d'autres parties qui ont des intérêts sur le navire ou sur la cargaison. Dans l'idéal, l'État côtier aura examiné la position du droit international en matière d'intervention, en liaison avec la préparation de son plan d'urgence, avant que l'urgence de pollution marine ne survienne, et aura promulgué une législation ou pris d'autres dispositions satisfaisantes pour la prise de mesures appropriées en cas d'urgence.

8.17.6 Une analyse détaillée du "droit d'intervention" en droit international sort du cadre du présent document, mais il convient de mentionner la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant une pollution par les hydrocarbures et le Protocole de 1973 relatif à l'intervention en haute mer en cas de pollution des mers par des substances autres que les hydrocarbures ("les conventions d'intervention"), qui donnent plus de précision aux droits existants en vertu du droit international coutumier. Ces deux textes ne traitent que des droits d'intervention en haute mer et ne couvrent pas la position dans les eaux territoriales (la position dans les eaux intérieures relevant uniquement du droit interne de l'État côtier). En vertu du droit international coutumier, cependant, la position dans les eaux territoriales est semblable à celle adoptée dans les conventions d'intervention.

8.17.7 Ces conventions permettent à l'État côtier d'intervenir en haute mer contre la volonté du navire et de sa cargaison dans la mesure nécessaire pour prévenir, atténuer ou éliminer un danger grave et imminent pour le littoral ou les intérêts connexes résultant d'une pollution ou d'une menace de pollution de la mer, à la suite d'un évènement en mer, dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'il entraîne des conséquences préjudiciables majeures. Les mesures prises doivent être proportionnées aux dommages réels ou menacés, et si elles l'excèdent, l'État côtier doit payer une indemnisation à ceux qui en sont affectés. En outre, le droit d'intervenir doit être précédé de la consultation en bonne et due forme auprès des États ou des personnes dont les intérêts sont affectés, excepté en cas d'urgence extrême.

8.17.8 Les intérêts connexes au vu desquels une intervention est possible sont, entre autres, le tourisme, la pêche et d'autres ressources marines, ainsi que la faune et la flore sauvages, de sorte que l'intervention au titre de ces conventions est possible pour des raisons purement

environnementales. L'OMI doit pouvoir donner des recommandations concernant les experts qui pourraient être invités à la consultation dans une telle urgence.

8.17.9 L'une des options possibles d'intervention dont dispose un État côtier est d'exiger que les services de sauvetage soient acceptés ou fournis, voire de les entreprendre lui-même. Il y a certains problèmes pratiques à mettre en œuvre une condition imposée lorsque les parties sont peu disposées. Toutefois, les articles 5 et 9 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance reconnaissent que les États et les territoires peuvent souhaiter contrôler ou fournir eux-mêmes ces services, en prévoyant qu'aucune disposition de la Convention ne porte atteinte aux dispositions prises par l'État côtier à cet égard (bien que les sauveteurs qui effectuent ces services sous le contrôle d'une autorité publique soient toujours autorisés à se prévaloir des droits et recours prévus par la Convention).

8.17.10 En fait, il est relativement inhabituel que l'État côtier exerce ses droits d'intervention ou de contrôle dans des opérations de sauvetage. L'État côtier a le droit absolu, en droit international, de refuser à un navire l'accès à l'un de ses ports ou à l'une de ses installations en mer, et très souvent, c'est le seul élément qui provoque un désaccord. Dans la plupart des cas, la coopération entre le capitaine et l'État côtier permet de réaliser tout ce qui est nécessaire, et la tâche de l'État côtier de coordonner et d'organiser toutes les actions de lutte contre la pollution et de nettoyage, dans le cadre de son plan d'urgence, n'est pas entravée par les intérêts du navire ou de la cargaison.

8.17.11 En vertu de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, les États parties à la Convention doivent tenir compte de la nécessité d'une coopération entre les sauveteurs et les autres parties lorsqu'ils réglementent ou décident de questions d'assistance, telles que l'admission dans les ports des navires en détresse ou la fourniture d'installations aux sauveteurs, afin que les opérations visant à sauver des vies ou des biens en danger, ainsi qu'à prévenir les dommages à l'environnement, soient prises en compte (article 11).

8.17.12 L'autre rôle principal de l'État côtier consiste à obtenir une indemnisation pour les dommages dus à la pollution et, éventuellement, à coordonner les efforts de ses citoyens dans cette même tâche.

8.17.13 Après que l'urgence de pollution marine est terminée, une enquête marine est souvent tenue. La coopération entre les États de pavillon dans la tenue des enquêtes marines a été déjà mentionnée dans le cadre du chapitre 8.14 l'État de pavillon.

8.17.14 Un aspect administratif « de l'État de port » qui présente un intérêt pour un État côtier mérite d'être analysé dans ce chapitre. Un certain nombre de conventions de l'OMI contiennent des dispositions relatives aux inspections de contrôle par l'État du port ; auparavant, celles-ci se limitaient essentiellement à la certification et à l'état physique du navire et de son équipement. Cependant, la nouvelle règle 8A de l'annexe 1 de MARPOL 73/78, entrée en vigueur le 3 mars 1996, permet d'inspecter les navires lorsqu'ils se trouvent dans les ports d'autres parties à MARPOL 73/78, afin de s'assurer que les équipages sont en mesure d'exécuter les procédures essentielles à bord des navires en matière de prévention de la pollution marine. Les procédures de contrôle des exigences opérationnelles relatives à la sûreté des navires et à la prévention de la pollution sont contenues dans la résolution A787 (19) de l'Assemblée de l'OMI.

8.17.15 L'extension du contrôle réalisé par l'État du port des exigences opérationnelles est considérée comme un moyen important d'améliorer l'efficacité avec laquelle les traités internationaux sur la sécurité et la lutte contre la pollution sont mis en œuvre.

CHAPITRE 9. ASSISTANCE DES GOUVERNEMENTS ÉTRANGERS OU DES ÉQUIPES D'INTERVENTION COMMERCIALES

9.1 Origine de l'assistance gouvernementale étrangère

9.1.1 Un certain nombre de gouvernements étrangers offrent l'assistance au niveau mondial dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures majeurs. Ces organismes gouvernementaux étrangers ont du personnel formé et de l'équipement spécialisé qui peut être transporté par avion au site du déversement en très peu de temps.

9.1.2 Si, suite à une évaluation du sinistre de déversement par les hydrocarbures, faite par l'État ou le territoire insulaire touché, il est décidé qu'une assistance est nécessaire de la part du gouvernement d'un État situé en dehors de la zone d'application de la convention (d'organisations internationales ou du secteur privé), il est fortement recommandé que les dispositions financières pour cette assistance soient convenues à l'avance.

9.1.3 Quand le personnel assistant arrive, il sera sous le contrôle opérationnel du Commandant sur place national de l'État ou du territoire affecté. À la conclusion des activités de nettoyage, la compagnie commerciale ou l'organisme gouvernemental étranger soumettra une facture pour les services fournis qui seront inclus dans la facture finale au pollueur.

9.2 Organismes d'intervention coopératifs de l'industrie pétrolière

9.2.1 La Marine Spill Response Corporation (MSRC) a été créée en 1990, comme une organisation d'intervention sur des déversements d'hydrocarbures. MSRC est une société privée, indépendante, exonérée de taxes, à but non lucratif, consacrée au nettoyage et l'atténuation des déversements d'hydrocarbures dans les eaux côtières, des marées et autres des Etats-Unis. MSRC a établi un programme pour déployer de gros efforts en vue de contenir et nettoyer les déversements d'hydrocarbures.

9.2.2 Le siège de MSRC se trouve à Herndon, VA, et dispose de quatre centres d'intervention régionaux répartis sur l'ensemble des États-Unis. Le centre d'intervention régional pour la région sud est situé à Lake Charles, LA, et sera principalement responsable des eaux américaines dans le golfe du Mexique et des eaux américaines entourant les îles Vierges américaines et Porto Rico. Les quatre centres d'intervention régionaux de MSRC seront les lieux d'entreposage, de réception, de stockage, de livraison et de transport des fournitures, équipements et matériels liés aux activités de lutte contre les déversements de la MSRC. En outre, les installations serviront de centres de formation du personnel d'intervention en matière de déversement. Les centres fonctionneront également en tant que postes de commandement et de communications de l'intervention en matière de déversement. Chaque centre emploiera environ 55 personnes à plein temps lors de l'intervention, complété si nécessaire pendant le déversement par le personnel d'autres régions et de sièges sociaux de la MSRC, et d'autres entrepreneurs nécessaires. Il existe trois zones de pré-sélection à Porto Rico et une à Sainte-Croix.

9.2.3 MSRC est devenue opérationnelle en 1993 pour répondre aux exigences d'intervention en matière de déversements d'hydrocarbures de la Loi de 1990 sur la pollution par hydrocarbures (OPA-90).

9.2.4 MSRC a fait un investissement significatif dans les opérations et l'équipement d'intervention sur des déversements d'hydrocarbures. Elle reçoit ses fonds de fonctionnement de l'Association pour la préservation du milieu marin (MPA). La MPA est une société indépendante à but non lucratif dont les membres sont des compagnies pétrolières, des transporteurs et des réceptionnaires d'hydrocarbures, des assureurs et d'autres personnes qui paient des cotisations en fonction de la quantité d'hydrocarbures qu'ils gèrent dans les eaux américaines. Cependant, MPA n'a pas la gestion opérationnelle de MSRC. Les membres de MPA passent des contrats avec MSRC pour les services d'intervention, et ils peuvent les citer dans leurs plans d'intervention sur les déversements exigés par la OPA-90.

9.2.5 MSRC maintiendra une relation contractuelle avec des membres de MPA et de l'USCG. Seulement les membres de MPA peuvent citer les services sous-traités, la main d'œuvre, et l'équipement de MSRC dans des plans d'intervention exigés sous la OPA-90. Les dépenses encourues par MSRC, dans son intervention sur le déversement, seront récupérées directement du pollueur ou de l'USCG.

9.2.6 Rôle d'intervention de MSRC. Le but primordial de MSRC est de déployer tous ses efforts dans l'intervention sur les déversements d'hydrocarbures dans les eaux territoriales et des marées des États-Unis, y compris les baies et les ports. Les interventions en dehors des États-

Unis sont réalisées au cas par cas. Pour de gros déversements (plus de 1.200 barils menacés) le client doit être membre de MPA ou bien l'USCG doit garantir le paiement des services.

9.2.7 Pour plus d'information de contact :

MARINE SPILL RESPONSE CORPORATION
Marketing and Customer Service Manager
220 Spring Street, Suite 500
Herndon, Virginia 20170
Tel: (703) 326-5617
Fax: (703) 326-5660

9.3 Clean Caribbean and Americas (CCA)

9.3.1 La Clean Caribbean and Americas (CCA) est une coopérative d'équipement pour déversements d'hydrocarbures financée par 40 membres/compagnies membres associées (janvier 2008) qui opère des installations pétrolières ou transporte des hydrocarbures persistants dans et à travers le bassin des Caraïbes. La CCA n'est pas une organisation d'intervention sur le déversement d'hydrocarbures car elle n'y joue aucun autre rôle que celui de fournir l'équipement. La CCA achète, maintient, et forme le personnel des membres sur une réserve d'équipement, de matériels et de produits chimiques pour l'intervention sur le déversement d'hydrocarbures. La réserve de CCA est entreposée à Fort Lauderdale, en Floride, Etats-Unis et l'objectif principal est d'être envoyée par voie aérienne à l'aéroport le plus proche du site du déversement. Le but de la CCA est de fournir des réserves d'équipement, des matériels et des produits chimiques facilement disponibles, uniques et exigés dans des opérations de nettoyage de déversements d'hydrocarbures. L'équipement, les matériels, et les produits chimiques qui sont facilement disponibles sur le marché pour la plupart ne sont pas inclus dans sa réserve.

9.3.2 La CCA n'agit pas collectivement dans l'intervention sur le déversement d'un membre individuel. C'est la responsabilité de chaque membre d'élaborer ses propres plans d'urgence et de gérer un éventuel déversement. La CCA n'assume aucune responsabilité d'une opération de nettoyage suite à un déversement d'hydrocarbures. Du personnel à temps plein à Fort Lauderdale maintient un système de communication 24 heures sur 24 et « mobilise » des articles de la réserve qui sont demandés par le membre. L'équipement est alors transporté à l'aéroport ou au port maritime de Fort Lauderdale. C'est la responsabilité du membre d'organiser et de transporter l'équipement sur le site du déversement. Il est demandé aux membres d'acheter l'équipement et les matériaux libérés de la réserve de CCA et de l'assurer pendant la durée de leur utilisation. La CCA détient une première option de rachat sur l'équipement comme moyen de reconstituer le stock, à condition que l'équipement soit rendu en aussi bon état qu'au moment de son expédition.

9.3.3 Les non membres ne peuvent pas énumérer l'équipement et le matériel de l'ACC dans leurs plans d'urgence. Cependant, sous certaines circonstances, l'équipement de CCA peut être mis à la disposition de non membres. Dans tous les cas, les non membres doivent demander du matériel CCA, et il ne sera mis à leur disposition que par l'intermédiaire du gouvernement américain ou des garde-côtes américains. L'équipement serait libéré par la CCA pour le compte du Gouvernement des États-Unis ou de la garde côtière des États-Unis, en vue de son transfert au non membre. Des non membres seront priés de satisfaire à toutes les modalités et conditions financières et autres, que les membres.

9.3.4 Toute organisation qui envisage de demander de l'équipement ou du matériel à la CCA doit le notifier au personnel de la CCA le plus tôt possible, même si les demandes diplomatiques et gouvernementales sont toujours en cours. L'information de contact est la suivante :

Clean Caribbean and Americas
2381 Stirling Road
Fort Lauderdale, Florida 33312
USA
Tel: (954) 983-9880 (24 hr)
Fax: (954) 987-3001
Email: staff@cleancarbbean.org
Web Site: www.cleancaribbean.org

9.4 Oil Spill Response Limited (OSRL) Southampton, United Kingdom

9.4.1 Oil Spill Response Limited (OSRL) fournit des possibilités d'intervention sur les déversements d'hydrocarbures aux membres de l'industrie pétrolière. Les ressources d'OSRL comportent de l'équipement et un personnel de plus de 100 experts pour intervenir sur tous les types de déversements d'hydrocarbures, en mer comme sur terre. Ils exploitent un avion Hercules L 382G qui peut être utilisé, soit pour déployer des équipements ou soit pour fournir une plateforme pour de gros systèmes de pulvérisation aérienne de dispersants.

9.4.2 Les ressources de OSRL peuvent être mis à la disposition de non membres sous certaines conditions et selon l'entité qui les demande et qui accepte les modalités et les conditions sous lesquelles ils pourraient intervenir. Il est recommandé aux États insulaires d'obtenir des copies de ces conditions à l'avance, afin de faciliter un échange rapide par fax dès qu'un appel est parvenu.

9.4.3 OSRL peut également fournir des services de formation et de conseil, dans leurs installations à Southampton ou sur place.

9.4.4 OSRL peut être contacté 24h/24 par :

Téléphone : 44 2380 331551
et par fax : + 44 2380 331972
Email : osrl@osrl.co.uk
Web Site : www.osrlearl.com

CHAPITRE 10. L'UTILISATION DE DISPERSANTS, LE BRÛLAGE SUR PLACE ET DES TECHNIQUES DE BIOREMEDIATION

10.1 Contexte

10.1.1 Une fois que l'hydrocarbure est à la surface de l'eau, le premier objectif doit être de réduire au minimum l'impact général sur l'environnement du déversement. Il existe plusieurs mesures à prendre et des outils d'intervention à évaluer : le rétablissement mécanique, l'utilisation de dispersants, la dispersion naturelle (surveillance passive), le brûlage sur place, et en cas d'un impact sur le rivage, des opérations de nettoyage de plage et de bioremédiation. Souvent, plusieurs contre-mesures peuvent être appliquées simultanément. Chaque intervention ou outil implique des contreparties environnementales et opérationnelles. Les décideurs doivent évaluer ces contreparties au moment de décider des stratégies globales de réponse qui auront comme conséquence un moindre impact sur l'environnement.

10.1.2 La première utilisation à grande échelle de produits chimiques pour disperser des hydrocarbures déversés en mer remonte à 1967, à Torrey Canyon au large des côtes anglaises. Les produits chimiques utilisés étaient des agents dégraissants et des détergents composés de jusqu'à 60 dissolvants d'hydrocarbure aromatisées, qui avaient été développés pour le nettoyage des résidus de pétrole des compartiments et des cales du navire-citerne. L'application et l'utilisation incorrecte de ces produits chimiques rêches sur des plages ont eu comme conséquence la mortalité étendue des organismes des marées, un effet attribué à la toxicité des dispersants de première génération. L'évènement de Torrey Canyon produit une polémique considérable en ce qui concerne les effets toxiques des dispersants, une polémique qui persiste encore aujourd'hui. Cependant, au cours des années, depuis l'évènement de Torrey Canyon, de nombreux progrès ont été réalisés au niveau des formulations de dispersants, ayant pour résultat les dispersants concentrés de basse toxicité que nous connaissons aujourd'hui. Il y a eu de nombreuses applications réussies de dispersants modernes, qui ont atteint les objectifs recherchés, sans dommages pour les écosystèmes sensibles.

10.2 Utilisation de dispersants dans les États ou les territoires insulaires

10.2.1 Les dispersants ne sont pas la seule ligne de conduite à envisager en cas de déversement d'hydrocarbures majeur, mais en même temps, l'utilisation de dispersants peut améliorer la récupération d'une zone touchée, en accélérant la dispersion naturelle de l'hydrocarbure, que ce soit à la surface de la mer ou par application sous l'eau, à une tête de puits non contrôlée. La dispersion chimique peut raccourcir le temps d'intervention générale sur le déversement d'hydrocarbures, en réduisant par là la possibilité de déplacement des hydrocarbures sur la surface de l'eau et protéger ainsi des zones sensibles. La dispersion rapide de l'hydrocarbure l'empêche d'atteindre les rivages, qui sont difficiles à nettoyer et où les déversements d'hydrocarbures causent les plus gros dommages sur l'environnement. Quoi qu'il arrive, la décision d'employer ou non des dispersants devrait être prise avec l'objectif de réaliser le plus gros bénéfice net pour environnement.

10.2.2 La décision d'employer des dispersants dans la zone économique exclusive d'un État ou d'un territoire insulaire sera prise avec le Commandant sur place, comme autorisé par l'Agence responsable de l'État ou territoire où le déversement se produit. La décision d'employer des dispersants sera basée sur la politique nationale, telle qu'elle a été définie dans le plan national d'urgence et une analyse du bénéfice net environnemental (NEBA), laquelle est utilisée pour évaluer la décision d'employer des dispersants lors de déversements d'hydrocarbures. Le concept est que tout le bénéfice d'appliquer des dispersants est évalué en comparaison des dommages potentiels qui se produiraient s'ils n'étaient pas appliqués. NEBA est plus un concept qu'un outil développé.

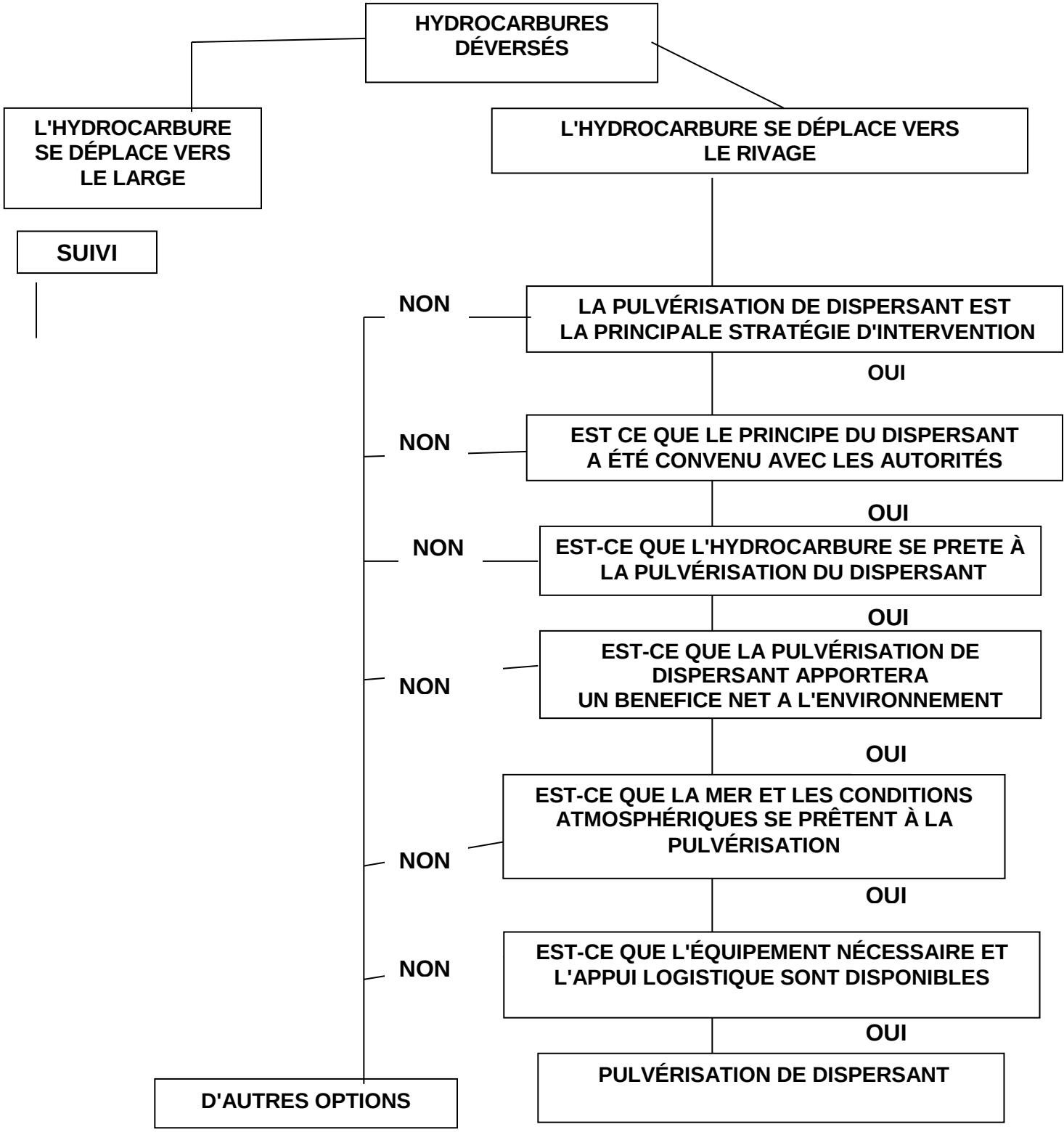
10.2.3 La « fenêtre d'opportunité » pour l'usage des dispersants est étroite, selon l'âge de l'hydrocarbure déversé, de la viscosité, et des conditions atmosphériques pour n'en nommer que quelques-uns. Le fait de ne pas prendre une décision en temps utile concernant l'application de dispersants est en fait une décision de ne pas utiliser de dispersants et, dans certains cas, peut faire courir un risque accru et inutile à certaines ressources naturelles. L'utilisation de dispersants devrait être étudiée et approuvée, bien avant la situation d'urgence. Le plan d'utilisation doit tenir compte du type de dispersants disponible, de l'utilisation saisonnière en ce qui concerne l'industrie de la pêche et du tourisme, ainsi que de l'effet potentiel dans le sens du vent. La politique nationale adoptée devrait être basée sur une parfaite compréhension de l'action des dispersants et les méthodes d'application les plus à jour. En outre, le plan national d'urgence devrait énumérer les produits de dispersant qui sont approuvés pour l'usage dans la zone de responsabilité de l'État ou du territoire insulaire. De nombreux pays de la région ont testé l'efficacité, la toxicité et la biodégradabilité des dispersants disponibles dans le commerce, et ces informations peuvent être partagées lorsque les tests individuels de chaque État ou territoire insulaire se sont avérés peu ou pas pratiques.

10.2.4 Généralement les avantages et les inconvénients de l'utilisation de dispersant peuvent être résumés comme suit :

1. Les dispersants sont une méthode efficace de traiter de grands volumes d'hydrocarbures en peu de temps ;
2. Les dispersants sont une méthode efficace de traiter une décharge continue d'une tête de puits non contrôlée ;
3. Les dispersants facilitent en accélérant les processus de dégradation naturelle ;
4. Des dommages potentiels aux oiseaux marins sont réduits pendant que l'hydrocarbure est enlevé de la surface de l'eau ;
5. Les gouttelettes de l'hydrocarbure dispersé ne sont pas conduites par le vent, et cela réduit la vitesse de déplacement de la nappe ;
6. L'hydrocarbure dispersé tend à ne pas mouiller les sédiments, le sable de plage, etc. ;
7. La formation des boules et de la mousse de goudron est réduite car l'hydrocarbure chimiquement dispersé tend à ne pas se consolider ;
8. La concentration de l'hydrocarbure dispersé par volume unitaire de l'eau diminuera rapidement ;
9. La fenêtre d'opportunité pour l'usage des dispersants est limitée ;
10. L'utilisation de dispersant a comme conséquence l'introduction de substances additionnelles de basse toxicité dans l'environnement marin ; et,
11. Si un déversement d'hydrocarbure est traité avec des dispersants, l'efficacité des récupérateurs lyophiles sera réduite.

Ce sont quelques points importants à considérer pendant une discussion des contreparties environnementales et opérationnelles impliquées dans l'utilisation de dispersants. En outre, à l'heure actuelle, il y a encore beaucoup de discussions en cours concernant l'utilisation de dispersants, aussi l' "Arbre de décision pour la pulvérisation de dispersants" suivant doit être considéré comme une ligne directrice.

ARBRE DE DECISION DE PULVERISATION DE DISPERSANTS



10.3 Politique générale sur les dispersants des États et des territoires insulaires

10.3.1 Le Plan des Caraïbes envisage que chaque État ou territoire insulaire développera sa propre politique concernant l'utilisation des dispersants dans sa zone économique exclusive (EEZ). La politique sur les dispersants adoptée par l'État ou le territoire fera partie de son plan national d'urgence.

10.3.2 Des études scientifiques réalisées depuis plusieurs années ont prouvé que les nouvelles générations de dispersants, en elles-mêmes, montrent une basse toxicité, à des concentrations d'application dix fois plus élevées que celles prescrites. Des études ont également démontré que la concentration des hydrocarbures dispersés dans la colonne d'eau diminue de manière significative à des profondeurs inférieures à trois mètres et, par un lavage raisonnable, les hydrocarbures dispersés ne restent pas dans la zone d'application pendant une durée significative, car ils sont distribués et dilués par les courants. L'utilisation plus ou moins agressive de dispersants peut être justifiée. Chaque État et territoire insulaire est encouragé à établir des lignes directrices basées sur ses propres considérations et circonstances environnementales, dans ses propres mers territoriales.

10.3.3 La position des États et des territoires insulaires est que l'utilisation de dispersants selon les paramètres suivants ne causera pas de dommages significatifs à l'environnement. Les États et territoires insulaires ont pour politique, dans le cadre de la lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans leurs mers territoriales, que le Commandant sur place autorisé par l'Agence responsable puisse utiliser des dispersants sans notification préalable aux autres États et Territoires insulaires, selon les paramètres suivants :

1. La zone d'application ne se trouve pas à moins d'une mille marine d'un rivage, ni plus près de trois milles marines contre courant d'importantes pêcheries marines ou d'écosystèmes de récif coralliens se trouvant à moins de 20 pieds de la surface de l'eau ;
2. La profondeur de l'eau devrait être supérieure à 30 pieds dans la zone où le dispersant sera appliqué ;
3. La méthode d'application est celle recommandée par le fabricant de dispersant ;
4. La dose d'application est celle recommandée par le fabricant de dispersant ;
5. Le dispersant est approuvé par l'État ou le territoire insulaire et présente une basse toxicité ; et,

6. L'Agence responsable informera les États et/ou les territoires insulaires potentiellement affectés en aval, toutes les fois que l'utilisation de dispersant sera prévue au delà de ses mers territoriales.

10.3.4 Dans le cas où le Commandant sur place détermine que l'utilisation de dispersants est nécessaire et s'il apparaît que les États et/ou les Territoires insulaires en aval peuvent être affectés, il faut alors obtenir l'accord des États et Territoires insulaires potentiellement affectés par une utilisation, en dehors des paramètres de la section 10.3.3.

10.3.5 Les opérations d'intervention, y compris l'application de dispersants, ne seront pas menées dans la ZEE d'un autre État ou territoire insulaire sans l'accord préalable de l'Agence responsable dudit État insulaire ou territoire.

10.3.6 Au cours d'une opération de dispersion, le Commandant sur place doit déterminer l'efficacité de l'application du dispersant par l'observation sur place ou par le suivi scientifique. L'application de dispersants doit être interrompue si elle s'avère inefficace, s'il y a un changement de trajectoire du déversement, si le temps est plus long que la "fenêtre d'opportunité" calculée, si les conditions météorologiques se détériorent pour les opérations aériennes ou maritimes, si l'énergie des vagues n'est pas suffisante pour aider à la dispersion ou si la sécurité des opérations est compromise.

10.3.7 Afin d'établir une liste actualisée des dispersants stockés dans la région, chaque État ou territoire insulaire soumettra à l'Agence de coordination (consultant régional de l'OMI) le nombre, la taille des conteneurs de stockage, la marque, le type et le lieu de stockage. (Exemple : 12 Fûts en plastique de 55 gallons de dispersant XYZ au port de ABC). L'information mise à jour sera saisie sur une page LIEU D'EQUIPMENT/DISPERSANT pour insertion au chapitre V du Plan des Caraïbes.

10.4 Application du dispersant

10.4.1 La meilleure combinaison de dispersants et méthode d'application (en surface de mer ou sous l'eau) doit être choisie en fonction de la situation spécifique. En haute mer, ils peuvent être appliqués à partir de navires de surface et à partir d'aéronefs. Il est très important d'utiliser l'équipement prouvé, qui a été correctement calibré et suivre les instructions/conseils des fournisseurs de l'équipement de dispersion et du fabricant du dispersant.

10.4.2 Les opérations de pulvérisation doivent être lancées le plus rapidement possible après qu'il a été décidé d'utiliser des dispersants comme stratégie d'intervention contre le déversement. Le dispersant doit être appliqué sur la ou les nappes d'hydrocarbure avant qu'elles ne deviennent

trop minces et avant que l'hydrocarbure ne s'altère excessivement. Au moment d'appliquer les dispersants, la meilleure tactique est d'appliquer le dispersant sur les parties les plus épaisses de la nappe d'hydrocarbure. Il est difficile de le déterminer, mais généralement ceci est fait par des observations visuelles du personnel qualifié depuis un aéronef observateur. De nombreux hydrocarbures formeront des émulsions eau-dans-huile stables (mousse au chocolat) dont la viscosité sera supérieure à celle de l'hydrocarbure d'origine. Le degré d'émulsification et la stabilité de l'émulsion vont dépendre du type d'hydrocarbure, de l'état de la mer et de la température. La viscosité augmente également en raison de l'évaporation des hydrocarbures de poids moléculaire inférieur. Les deux processus peuvent avoir eu lieu dans une large mesure dans les heures qui ont suivi le déversement et l'efficacité du dispersant peut donc être réduite si l'application est retardée. Après que l'hydrocarbure a émulsionné dans une mousse stable, il est très difficile de disperser. Le traitement avec les dispersants devrait, donc, commencer avant la formation de la mousse ou qu'ait lieu une vaste dégradation.

10.4.3 La fourniture d'une quantité suffisante de dispersants pour faire face à un déversement important peut souvent constituer un problème logistique majeur. Les responsables des interventions en cas de déversement devraient inclure dans leurs plans d'urgence un inventaire de dispersants approuvé et devraient connaître la manière dont cet approvisionnement en dispersants peut être augmenté et mobilisé à partir de sources supplémentaires. Même si la quantité de dispersant semble suffisante pour traiter l'hydrocarbure déversé, le Commandant sur place et les responsables de l'intervention doivent être prêts à utiliser une combinaison de contre-mesures et de techniques d'intervention.

10.5 Utilisation opérationnelle et application du dispersant

10.5.1 En général, les dispersants sont appliqués soit par des navires de surface équipés de perches de pulvérisation de dispersants et de matériel de support (pompes, tuyaux, fûts/réservoirs de stockage de dispersants), soit par des aéronefs (à aile fixe ou hélicoptère) à l'aide de matériel et de systèmes de pulvérisation spécialement conçus. En général, les dispersants n'ont qu'une efficacité minimale lorsqu'ils sont appliqués au moyen de moniteurs d'incendie, sauf si le moniteur est modifié avec de nouvelles buses d'application à point unique et qui peuvent fournir une relativement bonne distribution de gouttelettes de taille correcte. L'utilisation correcte des dispersants nécessite un dosage approprié en termes de quantité de dispersant par unité de surface, par exemple des gallons par acre, des litres par hectare, pour l'épaisseur estimée de l'hydrocarbure à traiter. Le dosage est extrêmement variable et dépend du type de dispersant, du type d'hydrocarbure, de l'épaisseur de la nappe, de la température, de la viscosité, et d'autres caractéristiques de l'hydrocarbure déversé. Dans le passé, une première

proportion de dispersant à hydrocarbures de 1:15 à 1:25 avait été employée. Des essais récents ont prouvé que certains dispersants sont encore efficaces à des proportions de 1:40 à 1:50. Les taux de débit réels pour réaliser le dosage souhaité de dispersant sont en fonction de la vitesse du navire/aéronef, de la capacité de pompage, du taux de dilution, et de la largeur efficace de la bande couverte.

10.5.2 Application du navire. La plupart des systèmes de pulvérisation de dispersants par navire dans les inventaires d'intervention utilisent un système de pompe de vidange qui dilue un concentré avec de l'eau de mer avant d'être pulvérisé à la surface, par des perches de pulvérisation à buses multiples. L'installation de perches de pulvérisation devant la vague de proue et le sillage du navire permet d'appliquer correctement le dispersant sur l'hydrocarbure. Les débits des systèmes de pulvérisation et de pompage des navires doivent être périodiquement calibrés pour assurer le dosage souhaité. En dépit des améliorations au niveau des équipements de pulvérisation dans les navires, la technique aura toujours quelques limitations, à cause des faibles taux de traitement et des difficultés inhérentes pour localiser des nappes d'hydrocarbures depuis un navire.

10.5.3 Application aérienne. En revanche, la pulvérisation aérienne offre les avantages d'une rapide intervention, d'une bonne surveillance, des taux élevés de traitement, d'une utilisation optimale du dispersant, et d'une meilleure évaluation du traitement de dispersant. La pulvérisation aérienne a été employée avec succès à de nombreuses reprises et a des avantages par rapport à la pulvérisation de surface du fait que l'aéronef peut voyager sur le site d'un déversement beaucoup plus rapidement que des navires de surface. En outre, la grande aile fixe de l'aéronef a la capacité d'appliquer de plus grandes quantités de dispersant, plus rapidement que les navires de surface. Les hélicoptères ont l'avantage de la vitesse d'intervention, mais sont plus limités dans la gamme et dans le volume de dispersant qui peut être transporté en comparaison à l'aéronef à grande aile fixe. Des dispersants concentrés sont appliqués non dilué à basse altitude (50-100 pieds) avec le même dosage recommandé par unité de zone.

10.5.4 Il est absolument essentiel pour toute opération de dispersion (en particulier les applications aériennes) de disposer d'un avion d'observation spécialisé et d'un expert en dispersants expérimenté qui puisse diriger l'opération de pulvérisation et déterminer visuellement l'efficacité de l'application de dispersants.

Référence:

1. "IMO/UNEP Guidelines on Oil Spill Dispersant Application including Environmental Considerations", édition 1995, Organisation Maritime Internationale, Londres.
2. “Manual on Oil Pollution: Section IV Combating Oil Spills, édition 2005, Organisation Maritime Internationale, Londres.
3. “Guideline for the Use of Dispersants on Oil Spills”, 2007, ARPEL (Association régionale des entreprises de pétrole et de gaz naturel en Amérique latine et dans les Caraïbes).
4. “Oil Spill Dispersants: Efficacy and Effects”, 2005, National Academy Press, Washington.

10.6 Brûlage sur place

10.6.1 Le brûlage sur place est reconnu comme une alternative viable aux méthodes mécaniques de nettoyage des déversements d'hydrocarbures sur l'eau et dans les zones littorales, les zones humides et autres zones terrestres. Lorsqu'il est exécuté correctement et dans des bonnes conditions, le brûlage sur place peut rapidement réduire le volume d'hydrocarbure déversé et élimine la nécessité de rassembler, stocker, transporter et se débarrasser des hydrocarbures récupérés. Il y a des limitations sur son efficacité, comme présenté ci-dessous. Il y a des soucis pour la santé quant à la fumée et les particules qui en résultent ; cependant, des études récentes indiquent que ces préoccupations peuvent être négligeables, à moins d'être trop près (< 1 km) dans la direction du vent de l'hydrocarbure brûlant. Comme mesure de précaution générale, le brûlage sur place devrait être évité s'il se trouve au vent de zones fortement peuplées; une distance sûre recommandée sous le vent d'un site de brûlage est de l'ordre de 1 - 5 kilomètres, et selon les conditions météorologiques.

10.6.2 La politique des États et territoires insulaires est qu'il n'y a aucune objection à l'utilisation du brûlage sur place comme outil d'intervention, lorsque le brûlage ne se trouvera pas à moins de 12 milles de tout État ou territoire insulaire adjacent. Si le Commandant sur place souhaite utiliser le brûlage sur place à des distances moindres des États ou des territoires insulaires adjacents, il doit obtenir l'accord préalable de l'Agence responsable desdits États et/ou territoires insulaires. Le brûlage sur place ne doit pas être entrepris sans tenir dûment compte de la sécurité du personnel d'intervention et du public.

10.7 Information technique sur le brûlage sur place

10.7.1 Des recherches récentes indiquent que le brûlage contrôlé sur place de l'hydrocarbure déversé peut être un moyen pratique de supprimer des quantités substantielles de pétrole de la

surface de l'eau dans des bonnes conditions. Les considérations retenues du brûlage sur place sont, entre autres :

1. Épaisseur de l'hydrocarbure
2. Désagrégation avant l'allumage
3. Émulsification de l'hydrocarbure
4. Allumage
5. Entretien du feu
6. Fumée produite
7. Les conséquences environnementales du brûlage
8. Ramassage et décharge du résidu et
9. Conditions du vent et de la mer

10.7.2 Si le brûlage sur place est réussi, il peut être possible d'enlever plus de 90% de l'hydrocarbure qui se trouve sur la surface de l'eau. Les hydrocarbures lourds exigent des temps de chauffage plus longs et une flamme plus puissante pour la combustion que des hydrocarbures plus légers. Les hydrocarbures plus lourds brûlent à un taux inférieur et seulement à environ 70% d'efficacité.

10.7.3 L'épaisseur de l'hydrocarbure doit être d'au moins 3mm d'épaisseur pour la combustion. « La règle d'or» du brûlage sur place est que les hydrocarbures prendront feu si elles ont au moins 2 à 3 millimètres (0.08 à 0.12 pouce) d'épaisseur. Des barrages flottants résistants au feu pour le confinement pendant la combustion sont disponibles dans le commerce et peuvent être utilisés lorsque le pétrole n'a plus 3 mm d'épaisseur.

10.7.4 La désagrégation de l'hydrocarbure le rend difficile à prendre feu. Plus le pourcentage des composés volatils dans l'hydrocarbure est élevé, plus il prendra feu et continuera à brûler plus facilement.

10.7.5 L'émulsification de l'hydrocarbure aura un effet sur le succès du brûlage sur place. Les émulsions instables de l'hydrocarbure (de couleur noire et moins d'un ordre plus visqueux que l'hydrocarbure original) peuvent être mises à feu et soutiendront le brûlage parce que l'émulsion est rapidement décomposée pendant le processus de brûlage. Les émulsions d'hydrocarbures stables (couleur brun rougeâtre et normalement trois ordres plus visqueuses que l'hydrocarbure d'origine) sont difficiles ou presque impossibles à prendre feu, en raison de l'énergie nécessaire pour vaporiser l'hydrocarbure dans l'émulsion.

10.7.6 Les allumeurs disponibles dans le commerce sont, entre autres :

1. Le Helitorch, un dispositif héliporté pour distribuer des globules de carburant gélifié brûlant, sur la surface de l'hydrocarbure
2. Allumeurs portables destinés à être lancés sur la nappe d'hydrocarbure depuis un navire ou un hélicoptère
3. Des méthodes simples d'allumage telles que les chiffons, le papier ou du matériel absorbant imprégné d'hydrocarbures ont été employées sur des nappes réelles et lors des essais.

10.7.7 Maintien du brûlage. Les vapeurs d'hydrocarbures continueront à brûler après allumage jusqu'à ce qu'il soit d'environ 1mm d'épaisseur, après quoi il s'éteindra tout seul.

10.7.8 La fumée produite sera probablement de moins de 10% du poids de l'hydrocarbure brûlé. La plupart des particules de fumée changent considérablement de taille, avec ceux de moins de 10 microns de taille qui suscitent des soucis pour la santé. L'observation et la modélisation mathématique indiquent que la fumée se lèvera rapidement à cause de la chaleur et se diluera rapidement.

10.7.9 Les effets sur l'environnement du brûlage semblent être mineurs ou négligeables au delà de 1 kilomètre au vent depuis le cœur du brûlage. Un brûlage d'hydrocarbure brut typique [500 m^2 (5000 pi^2)] ne dépasserait pas les limites de santé à cause de ces émissions au delà d'environ 500 m (1/3 mille) du feu. Les particules respirables (PM-10) sont les émissions les plus préoccupantes. Les hydrocarbures aromatiques polynucléaires (HAP) sont la deuxième préoccupation et les composés organiques volatils (COV) la troisième. Les COV proviennent davantage des nappes d'hydrocarbures en évaporation que des nappes en combustion. Des dioxines/dibenzofuranes fortement toxiques ne sont pas produits par les feux d'hydrocarbures. Le chauffage de la surface de l'eau semble être limité aux premiers centimètres tout au plus. La recherche a démontré que le brûlage sur place ne décharge plus de composants d'hydrocarbures ou de sous-produits de combustion dans la colonne d'eau, qui sont présent si l'hydrocarbure est laissé non brûlé sur la surface de l'eau. Le résidu de la combustion est un matériau très visqueux, ressemblant à du goudron (composé principalement d'hydrocarbure, à l'exception de certaines des matières les plus volatiles) et flotte généralement à la surface de l'eau. Il est très rare de le voir couler au fond et seulement deux cas ont été enregistrés sur environ 200 brûlages dans le monde.

10.7.10 La décision de récupérer le résidu mécaniquement ou de le laisser se décomposer biologiquement dépend du volume total du résidu, de si la densité du résidu est suffisante pour

couler et de l'endroit où il est censé aller s'il est laissé seul. La collecte des résidus de combustion peut être effectuée au moyen de filets ou d'autres dispositifs mécaniques à partir d'un navire à faible franc-bord qui permet d'accéder facilement à la surface de l'eau.

10.7.11 Les conditions météorologiques telles que la vitesse du vent, les rafales, les changements de direction du vent, la hauteur et la géométrie des vagues et les courants d'eau peuvent tous compromettre la sécurité et l'efficacité d'une opération de brûlage. Les limites des conditions de vent et de mer pour réussir à enflammer l'hydrocarbure et brûler en toute sécurité, sont des vitesses de vent inférieures à 40 nœuds et des vagues de moins de 1 m (3 pieds). Les états de la mer rendent difficile le confinement des hydrocarbures et les vagues peuvent contribuer à l'émulsification de celui-ci.

10.7.12 Toutes les opérations de brûlage doivent être conduites en gardant à l'esprit la sécurité. Des dispositions doivent être prises pour de bonnes communications et des mesures de secours. Les brûlages doivent être surveillés par des aéronefs chaque fois que c'est possible, afin de donner une alerte rapide sur les concentrations de hydrocarbure lourd et d'autres informations vitales, telles que le mouvement du panache de fumée et les problèmes liés aux barrages flottants et autres équipements. L'équipage chargé du brûlage a besoin d'être formé en méthodes d'évasion, comment contrôler les feux non désirés, et comment éteindre un brûlage en cours.

Référence:

1. “Manual on Oil Pollution: Section IV Combating Oil Spills, édition 2005, Organisation Maritime Internationale, Londres.
2. “A Guide to In-situ Burning of Oil Spills on Water, Shore, and Land", 2006, ARPEL (Association régionale des entreprises de pétrole et de gaz naturel en Amérique latine et dans les Caraïbes).
3. “In-situ Burning: A Cleanup Technique for Oil Spills on Water”, 2007, ARPEL (Association régionale des entreprises de pétrole et de gaz naturel en Amérique latine et dans les Caraïbes).

10.8 Traitement par Bioremédiation

10.8.1 Actuellement, la bioremédiation n'est pas considérée comme une technique d'intervention viable pour les hydrocarbures déversés en mer. En tant que telle, la bioremédiation devrait être une question qui relève du plan national d'urgence de chaque État et territoire insulaire pour son application sur le littoral. Les paragraphes suivants fournissent l'information

générale de contexte. Les États et les territoires sont encouragés à partager les résultats de toutes les études et décisions.

10.8.2 Le traitement par Bioremédiation des déversements peut être divisé en trois catégories générales suivantes :

1. FERTILISATION, la stimulation des micro-organismes indigènes par l'addition d'éléments nutritifs ;
2. ENSEMENCEMENT, l'introduction d'assemblages spéciaux des micro-organismes comme dégradants naturels des hydrocarbures; et
3. GENÉTIQUE, l'introduction de microbes transgéniques avec des propriétés spéciales de dégradation des hydrocarbures.

10.8.3 La FERTILISATION a été la méthode de bioremédiation la plus rigoureusement testée et elle est considérée par de nombreux chercheurs comme la plus prometteuse pour répondre à la plupart des types de déversements marins. Les études scientifiques suggèrent que des taux de biodégradation dans la plupart des environnements marins sont limités par le manque d'éléments nutritifs plutôt que par l'absence de microbes dégradant les hydrocarbures. Cependant, l'expérience indique que ceci peut être un processus à long terme et dans les cas des récifs coralliens à proximité, il n'est pas recommandé d'ajouter des éléments nutritifs à l'environnement pendant un temps prolongé.

10.8.4 Les techniques d'ENSEMENCEMENT peuvent être bénéfiques dans les zones où les organismes indigènes se développent lentement ou ne peuvent pas décomposer un hydrocarbure particulier. Cependant, dans la plupart des cas, l'ensemencement n'est pas nécessaire ni recommandé.

10.8.5 La GÉNÉTIQUE ne sera probablement pas employée pour le nettoyage de déversements en milieu marin ou de rivages dans un avenir proche, car la disponibilité suffisante de micro-organismes naturels découragera probablement la considération de la génétique. En outre, les besoins accrus en matière de recherche et de développement, les obstacles réglementaires et les problèmes de perception du public resteront des obstacles à l'utilisation à court terme de microorganismes transgéniques, même s'ils devraient s'avérer utiles pour dégrader certains composants récalcitrants du pétrole.

10.8.6 L'Agence américaine d'évaluation de technologies (OTA) a étudié les techniques de bioremédiation pour le nettoyage des déversements d'hydrocarbures et fait état du fait que plus de 70 genres microbiens sont connus pour inclure des organismes qui peuvent dégrader les

composants du pétrole ; ces organismes sont répartis dans le monde entier dans tous les écosystèmes marins. La recherche a démontré qu'aucune espèce de micro-organisme est capable de dégrader tous les composants des hydrocarbures, et que certains types d'hydrocarbures, tels que des asphaltènes, se dégradent très lentement. Les études ont montré qu'aucun hydrocarbure brut n'est soumis à une biodégradation complète, et des affirmations dans le sens que la totalité d'un hydrocarbure léger ou bien que plus de 50% d'un hydrocarbure lourd peut être biodégradé en quelques jours ou semaines, sont plutôt très suspectes. Les environnements marins sont des systèmes dynamiques et ouverts et de nombreuses variables font partie des difficultés d'appliquer des techniques de bioremédiation.

10.8.7 En dépit des résultats encourageants de certaines études limitées sur le terrain, l'importance finale de la bioremédiation, par rapport à d'autres technologies d'intervention sur le déversement d'hydrocarbure reste incertaine. Les méthodes de nettoyage et l'utilisation mécanique des dispersants semblent rester les techniques primaires d'intervention sur les déversements. La bioremédiation peut être une technique prometteuse de nettoyage dans certaines situations de non urgence, telles que le nettoyage des plages légèrement ou modérément contaminées. En outre, la bioremédiation peut être une alternative prometteuse de nettoyage pour certains écosystèmes sensibles, tels que des marais de sel, où l'utilisation de techniques de nettoyage mécanique fait plus de mal que du bien. Dans de telles situations, la bioremédiation peut fournir une approche moins intrusive que des méthodes conventionnelles de nettoyage.

10.8.8 En cas de déversement majeur affectant un État ou un territoire insulaire, l'Agence responsable sera probablement contactée par les vendeurs de produits de bioremédiation. Une évaluation attentive et discrétionnaire sera nécessaire pour s'assurer que les solutions de bioremédiation offertes sont appropriées pour les conditions du déversement en place.

10.8.9 Le comité d'action pour la bioremédiation de l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) et le National Environmental Technology Applications Corp (NETAC) élaborent actuellement des protocoles pour évaluer l'efficacité et la toxicité des agents de bioremédiation dans divers contextes. Jusqu'à ce qu'une telle information détaillée soit disponible, les commandants sur place continueront probablement à préférer des méthodes plus traditionnelles de nettoyage. Pour une information additionnelle sur le sujet, contactez : Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington, DC 20402-9325; Tel. (202) 783-3238 et demander une copie du rapport intitulé "Bioremediation for Marine Oil Spills" (Stock No. 052-003-01240-5).

CHAPITRE 11. ZONES A RISQUE DANS LA SOUS-RÉGION DES CARAÏBES

11.1 Le commerce du pétrole par voie d'eau dans la sous-région des Caraïbes

11.1.1 Le transport des produits pétroliers par des navires-citernes a augmenté ces vingt dernières années et continuera probablement à augmenter dans les années à venir. L'accroissement du commerce du pétrole et de ses produits a également augmenté les risques de sinistres dans le transport, le chargement ou le déchargement de ces marchandises. Les accidents, les incendies, et les explosions, une mauvaise manipulation de l'équipement et des matériels et les dommages du navire-citerne, sont parmi la cause principale des déversements d'hydrocarbures bruts et raffinés. En outre, les catastrophes naturelles, tels que des ouragans, des tremblements de terre et des éruptions volcaniques constituent une menace pour les installations côtières qui à leur tour peuvent créer un évènement de déversement marin.

11.1.2 Dans les Caraïbes, des voies d'eau dégagées, profondes mais limitées, existent entre les îles et les principales formations submergées ou peu profondes. Le terme de "détroits de moindre largeur" se réfère à ces passages tracés qui sont traversés par les nombreux itinéraires maritimes standard raccourcis, qui sont empruntés par des navires dans toute la région. Tandis que d'autres passages existent, onze détroits sont d'intérêt pour le Plan des Caraïbes.

11.2 Détroits de moindre largeur dans la région des Caraïbes

11.2.1 **Passage Anegada** (18□ 38' N, 63□ 39' W), parfois désigné comme Passage Sombrero. Situé dans l'extrémité nord des îles Sous-le-vent entre Sombrero et l'île Anegada.

11.2.2 **Passage Caïques** (22□ 00' N, 72□ 30' W), entre les îles Mayaguana and Caïques et continue vers le sud-est entre ces îles et l'île Petite Inagua.

11.2.3 **Passage Crooked Island** (22□ 55' N, 74□ 34' W), entre les îles Long Island et Crooked Island.

11.2.4 **Passage du Galion** (10□ 55' N, 60□ 50' W), entre Trinidad et Tobago.

11.2.5 **Passage Mona** (18□ 30' N, 67□ 45' W), entre la pointe est de l'Hispaniola et Porto Rico.

11.2.6 **Canal nord-est de Providence** (25□ 40' N, 77□ 09' W), entre les bancs de Little Bahama et Great Bahama.

11.2.7 **Canal Old Bahama** (22□ 30' N, 77□ 50' W), entre Great Bahama Bank et la côte nord de Cuba.

11.2.8 **Passage de St. Vincent** (13□ 35' N, 61□ 05' W), entre St. Vincent et Ste. Lucie.

11.2.9 **Détroits de la Floride** (25□ 30' N, 79□ 50' W), c'est la masse d'eau qui est adjacente à la côte de la Floride au nord et à l'ouest, à la côte nord de Cuba et au banc Cay Sal au sud, et au banc Great Bahama et Little Bahama à l'est.

11.2.10 **Canal de Yucatan** (21□ 45' N, 85□ 50' W), entre la Péninsule de Yucatan et la pointe ouest de Cuba.

11.2.11 **Passage de l'île du vent** (20□ 00' N, 73□ 45' W), entre la pointe est de Cuba et l'Hispaniola.

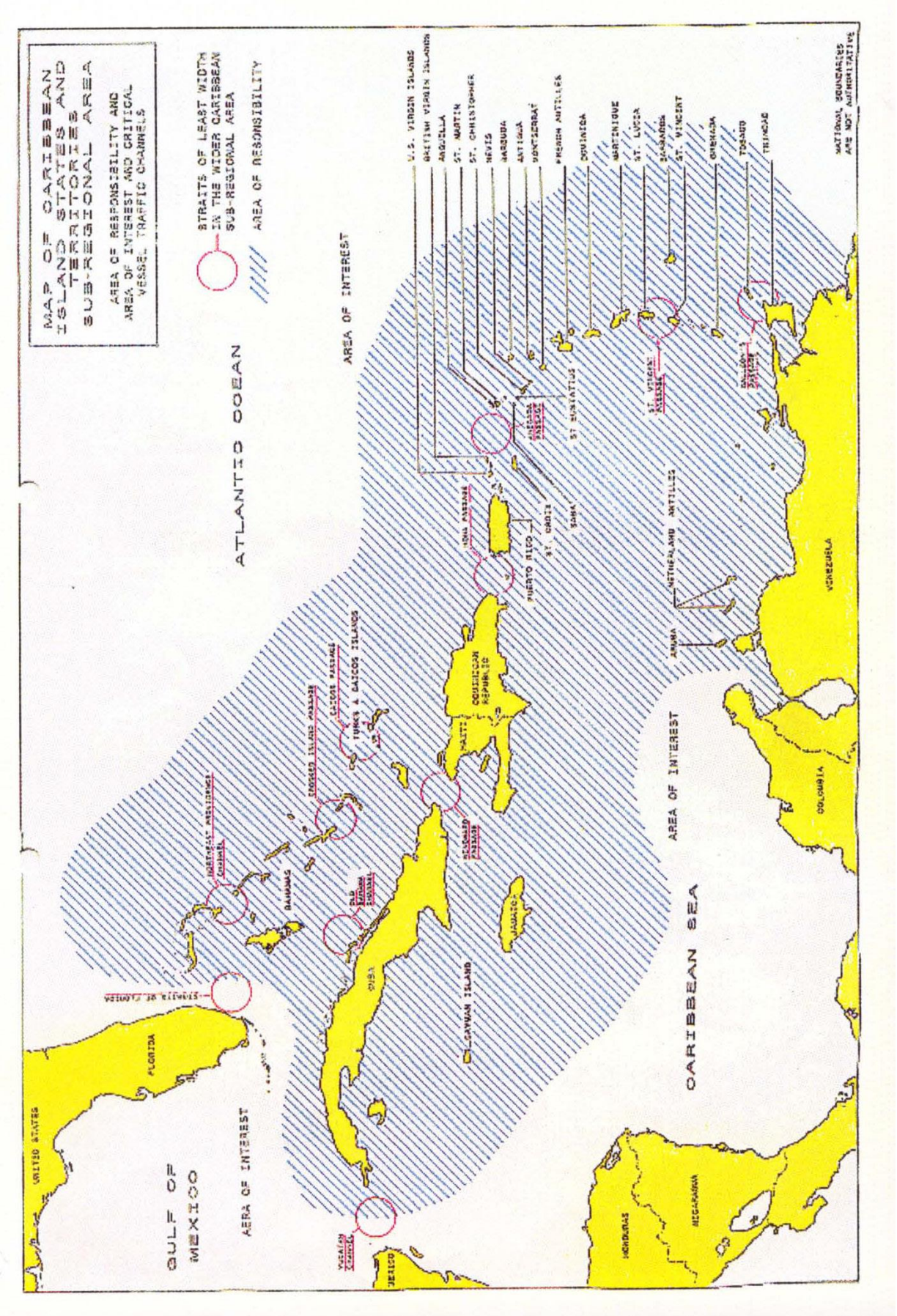
11.2.12 Ces onze détroits semblent être des passages situés stratégiquement et susceptibles d'être traversés par des pétroliers et des transporteurs de produits pétroliers à destination et en provenance de la région des Caraïbes. Dans la mesure où ces détroits constituent des "points d'étranglement", le trafic peut s'accumuler et des accidents entraînant des déversements d'hydrocarbures peuvent se produire. Par conséquent, la détermination de la fréquence des passages par ces détroits est essentielle pour identifier des zones à risque potentiel pour les navires-citernes chargés, navigant dans la région des Caraïbes.

11.3 Voies maritimes dans la région des Caraïbes

11.3.1 Les voies maritimes dans la région des Caraïbes ne sont pas simplement des artères principales par lesquelles passe tout le trafic maritime, mais un réseau complexe composé d'un grand nombre de routes et de combinaisons de routes. En général, la route la plus sûre et la plus directe sera suivie lors de la planification de l'itinéraire d'un navire, cependant, le capitaine du navire est responsable de la sécurité du navire et cette considération est primordiale lorsque le cap du navire est décidé. Dans un système complexe de voies navigables tel que celui des Caraïbes, ces considérations peuvent aboutir à des itinéraires presque illimités.

11.3.2 Cependant, en général, il est possible d'identifier les routes sur lesquelles se déplace la plupart du pétrole et des produits pétroliers. Les États-Unis sont le principal importateur de pétrole brut dans la région des Caraïbes, et ce seul fait détermine la plupart des itinéraires des navires.

11.3.3 En plus de la carte ci-dessous, REPEITC-Caribe a une carte SIG de la région des Caraïbes sur un site web que les États peuvent consulter pour voir les types de trafic maritime qui circulent dans la région http://www.caribbeanmaritimetraffic.org/


MAP OF CARIBBEAN ISLAND STATES AND TERRITORIES SUB-REGIONAL AREA
AREA OF RESPONSIBILITY AND AREA OF INTEREST AND CRITICAL VESSEL TRAFFIC CHANNELS
STRAITS OF LEAST WIDTH IN THE WIDER CARIBBEAN SUB-REGIONAL AREA
AREA OF RESPONSIBILITY
ATLANTIC OCEAN
AREA OF INTEREST
GULF OF MEXICO
AREA OF INTEREST
CARIBBEAN SEA
AREA OF INTEREST
U.S. VIRGIN ISLANDS
BRITISH VIRGIN ISLANDS
ANGUILLA
ST. MARTIN
ST. CHRISTOPHER
NEVIS
BARBUDA
ANTIGUA
MONTSERRAT
FRENCH ANTILLES
DOMINICA
MARTINIQUE
ST. LUCIA
BARBADOS
ST. VINCENT
GRENADINES
TOBAGO
TRINIDAD
NATIONAL BOUNDARIES ARE NOT AUTHENTICATED
ARUBA
NETHERLAND ANTILLES
VENEZUELA
COLOMBIA
PANAMA
COSTA RICA
NICARAGUA
HONDURAS
MEXICO
YUCATAN CHANNEL
CAYMAN ISLAND
JAMAICA
HAITI
DOMINICAN REPUBLIC
PUERTO RICO
ST. CROIX
VIRGIN PASSAGE
MONA PASSAGE
TURKS & CAICOS ISLANDS
CAICOS PASSAGE
CROOKED ISLAND PASSAGE
OLD BAHAMA CHANNEL
NORTHEAST PASSAGE
BAHAMAS
FLORIDA
STRAITS OF FLORIDA
UNITED STATES

11.4 Routes en direction et en provenance du Moyen Orient

11.4.1 Le pétrole brut du Moyen-Orient suit la route la plus directe depuis le cap de Bonne-Espérance par le Passage du Galion (entre Trinidad et Tobago), puis au sud de la Jamaïque pour profiter du courant des Antilles, par le canal du Yucatan et ensuite directement vers les ports de la côte américaine du Golfe. L'itinéraire de retour irait au nord de la Jamaïque pour éviter les courants allant vers l'ouest des Antilles. Une route alternative depuis le Moyen-Orient serait par le canal de Ste Lucie, de là par le passage Mona, le canal de Old Bahama, et les détroits de la Floride. Cette dernière route est très souvent évitée pendant la saison des ouragans, car elle place un navire dans des eaux restreintes sur la plus grande partie de son trajet, ce qui constitue un obstacle s'il est nécessaire d'éviter la tempête. Ces itinéraires conviennent à la plupart des principales installations de transbordement dans les Caraïbes : Ste. Lucie, Trinidad & Tobago, St. Eustatius, Aruba, Bonaire, Curaçao, et Little Cayman.

11.4.2 Une troisième route en provenance du Moyen-Orient passe par l'île de Sombrero à l'entrée du passage d'Anegada, puis au nord des îles Vierges, de Porto Rico, d'Hispaniola, par le canal Old Bahama et le détroit de la Floride. Ce dernier itinéraire est également le plus direct depuis l'Afrique occidentale et de l'Afrique du Nord. Depuis l'île de Sombrero, une autre route mène à l'entrée du Canal nord-est de Providence (parfois appelé Hole-in-the-Wall), qui donne accès à Freeport et South Riding Point, les principales installations de raffinage et de transbordement d'hydrocarbures des Bahamas. La route susmentionnée donne également accès à la côte américaine du Golfe par le détroit de la Floride.

11.5 Routes en direction et en provenance de la Mer du Nord

11.5.1 Le pétrole brut de la mer du Nord peut arriver par des itinéraires qui empruntent les passages Anegada, Mona, Mayaguana, Canal nord-est de Providence et l'entrée nord du détroit de la Floride, ces deux derniers donnant l'accès le plus direct aux ports de la côte américaine du Golfe.

11.6 Routes en direction et en provenance de Trinidad

11.6.1 Outre la route directe au sud de la Jamaïque et par le canal du Yucatan, les hydrocarbures bruts et les produits de Trinidad arrivent directement dans les ports de la côte est des États-Unis, par les passages Virgin et Mona.

11.7 Routes en direction et en provenance du Venezuela

1.7.1 Les routes du Venezuela, grand exportateur de pétrole brut et de produits pétroliers, mènent à Aruba, Bonaire et Curaçao, principales raffineries et zones de transbordement, vers la côte est de l'Amérique du Sud, via le passage du Galion, à la Méditerranée via le passage d'Anegada, et à l'Europe du Nord et au Canada via le passage Mona. Les routes s'étendent également du Venezuela à Porto Rico, qui possède de

grandes raffineries d'exportation, et par les passages Mona et Windward à la côte Est des États-Unis. D'autres routes importantes au départ du Venezuela s'étendent au sud de la Jamaïque, par le canal du Yucatan, jusqu'aux ports de la côte américaine du Golfe, et à l'ouest jusqu'en Colombie, au Panama, au canal de Panama et au Costa Rica.

11.8 Routes en direction et en provenance du Mexique

11.8.1 Mexique, le plus gros exportateur de pétrole brut de la région des Caraïbes, est également le principal exportateur de produits pétroliers. Bien qu'il existe un port pétrolier sur la côte Pacifique du Mexique, le plus gros des exportations mexicaines passe par les ports du Golfe du Mexique. Les principaux itinéraires vont des terminaux pétroliers mexicains de la baie de Campeche aux ports de la côte américaine du golfe du Mexique et, par le détroit de la Floride, aux ports de la côte est des États-Unis, du Canada, de l'Europe du Nord et de la Méditerranée. Une alternative à ces deux derniers itinéraires utilise le vieux canal de Bahamas.

11.8.2 Le pétrole et les produits pétroliers du Mexique sont acheminés vers le sud par le canal du Yucatan vers les ports d'Amérique centrale du Belize, du Guatemala, du Honduras, du Costa Rica et du Panama, et par le canal de Panama vers le Salvador et le Nicaragua. Un itinéraire important du Mexique s'étend du canal de Yucatan, le nord de la Jamaïque, par le passage du Galion aux ports de la côte est de l'Amérique du Sud.

11.9 L'oléoduc trans-Panama

11.9.1 Avec l'ouverture du pipeline Trans-Alaska en 1977, une grande quantité de pétrole brut alaskien a commencé à entrer dans les Caraïbes par le canal de Panama. Comme les grands transporteurs de brut ne pouvaient pas utiliser le canal de Panama, le transbordement sur des pétroliers plus petits était nécessaire du côté du Pacifique. Pour améliorer l'efficacité de cette opération, la République du Panama s'est associée à deux sociétés américaines pour construire le gazoduc Trans-Panama, d'une capacité de 700 000 bbl/jour, qui est devenu opérationnel en 1982. L'ouverture de l'oléoduc a peu modifié les itinéraires des navires, et a augmenté la capacité des routes commerciales maritimes entre le Pacifique et l'Atlantique via l'isthme de Panama.

11.9.2 Les principales routes du pétrole brut de l'Alaska partent de Chiriqui Grande, le terminal à l'Atlantique de l'oléoduc Trans-Panama (à environ 100 miles à l'ouest du canal de Panama), vont vers l'est jusqu'à Porto Rico et les îles Vierges, et vers le nord par le canal du Yucatan, jusqu'à la côte du Golfe des États-Unis, et de là par le détroit de Floride, jusqu'aux ports de la côte est des États-Unis. La loi fédérale américaine interdit l'exportation du brut de l'Alaska, par conséquent, les routes suivies par ce pétrole sont bien définies.

11.10 Fréquence des transits, par taille, des navires-citernes dans les détroits de moindre largeur

11.10.1 Les transits des détroits de moindre largeur dépendent du volume de pétrole brut et de produits pétroliers qui est transporté sur les voies maritimes dans la région des Caraïbes. La tendance des importations américaines, le principal marché de la région des Caraïbes, est à la hausse depuis plusieurs années. Si cette tendance actuelle continue, le trafic dans les détroits augmentera en conséquence. La plus forte augmentation se situerait probablement dans le canal du Yucatan et le détroit de la Floride puisque la côte du golfe du Mexique a une plus forte concentration de raffineries que la côte Est des États-Unis. La croissance constante de la production pétrolière mexicaine vient s'ajouter à cette augmentation. De même, si les importations américaines de pétrole reviennent à leur déclin précédent, et compte tenu de la baisse prévue de la production du brut colombien, vénézuélien et de Trinidad, on peut s'attendre à une réduction concomitante de la densité du trafic des pétroliers.

11.11 Planification de contingence dans la région des Caraïbes

11.11.1 Bien que les informations contenues dans ce chapitre en matière de risques soient importantes pour le fonctionnement du Plan des Caraïbes, elles sont encore plus vitales pour les Agences responsables des différents États et territoires insulaires. L'évaluation du risque de chaque État ou territoire est primordiale pour la phase de planification du Plan national d'urgence. Les États ou territoires insulaires qui sont limitrophes des onze détroits identifiés de moindre largeur doivent évaluer leur capacité de réaction en cas de déversement majeur d'hydrocarbures en mer qui pourrait toucher leurs côtes.

Référence: U.S. Dept. of Transportation, United States Coast Guard Office of Marine Environment and Systems, Washington, DC 20593. Publication CG-W-10-84 intitulée Waterborne Trade of Petroleum and Petroleum Products in the Wider Caribbean Region.

CHAPITRE 12. ZONES SENSIBLES DANS LA SOUS-RÉGION DES CARAÏBES

12.1 Zones sensibles des États et des territoires insulaires

12.1.1 Les mers qui bordent les îles des Caraïbes sont connues dans le monde entier pour leur beauté immaculée. L'industrie du tourisme dans les États et territoires insulaires dépend de la propreté des mers et des plages pour soutenir le tourisme, qui est une part importante de l'économie de la région. En outre, les mers de la sous-région sont richement dotées d'une multitude d'espèces de flore et de faune tropicales. La prolifération des ressources halieutiques et de vie sauvage est une grande préoccupation pour tous les États et territoires insulaires de la région des Caraïbes.

12.1.2 par La carte détaillée de la sensibilité des côtes est une fonction de chaque État ou territoire insulaire et les cartes de sensibilité des côtes doivent être incluses dans chacun des plans nationaux d'urgence respectifs, annexés au Plan des Caraïbes. Pour diverses raisons, certaines parties du littoral et des eaux côtières seront considérées plus sensibles que d'autres, en cas de menace de pollution par les hydrocarbures.

12.1.3 Lors de la planification des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures, la connaissance des sensibilités côtières dans la zone menacée permettra d'utiliser au mieux les ressources de nettoyage disponibles, en particulier lorsqu'il s'avère impossible de protéger l'ensemble du littoral et que des priorités doivent être fixées. Il faut garder à l'esprit que très rarement, voire jamais, toutes les zones sensibles d'un littoral donné peuvent être protégées, même avec des efforts d'intervention rapides de la part du Commandant sur place. Dans de nombreux cas de déversement, il peut s'avérer impossible d'empêcher le pétrole de toucher la terre et, dans certaines circonstances, il peut être avantageux de dévier le pétrole vers un endroit choisi sur la terre.

12.2 Intervention programmée dans la zone sensible

12.2.1 Pour les besoins du Plan des Caraïbes, des informations limitées concernant les côtes sensibles sont illustrées. Le plan national d'urgence doit identifier toutes les zones sensibles reflétant les différents intérêts nationaux : environnementaux (mangrove, corail, etc.) ; commerciaux (zones touristiques, marinas, etc.) ; et industriels (usines de dessalement, aquaculture, raffineries, etc.). Les cartes et autres données à l'appui devraient permettre d'identifier les stratégies de protection et d'intervention relatives à ces zones sensibles. L'organisme d'intervention, de concert avec le département national des pêches, doit identifier les

zones où les dispersants peuvent, ne peuvent pas ou ne pourraient pas être utilisés. Le Commandant sur place disposera alors d'informations préalables pour choisir une ligne de conduite lorsque les zones de pêche sont menacées. En envisageant des activités d'intervention en mer, l'utilisation de dispersants sera une considération viable et l'utilisation de cartes de sensibilité prévues, réduira le risque de désaccord et d'indécision face à des décisions difficiles, lors d'une urgence de déversement d'hydrocarbures.

Référence: Atlas de données, Planification d'une stratégie de conservation marine pour la région des Caraïbes, préparé par l'Union internationale pour la conservation de la nature et des ressources naturelles.