

ASSEMBLÉE
33^e session
Point 11, 12 et 13 de l'ordre du jour

A 33/Res.1184
11 décembre 2023
Original: ANGLAIS

RÉSOLUTION A.1184(33)

Adoptée le 6 décembre 2023
(Points 11, 12 et 13 de l'ordre du jour)

DIRECTIVES SUR LES LIEUX DE REFUGE POUR LES NAVIRES AYANT BESOIN D'ASSISTANCE

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires et à la lutte contre cette pollution,

CONSCIENTE qu'un navire en mer pourrait se trouver dans une situation où il a besoin d'assistance aux fins de la sauvegarde de la vie humaine et de la protection et de la préservation du milieu marin, et qu'un événement amenant un navire ayant besoin d'assistance à chercher un lieu de refuge peut se produire n'importe où en mer,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire de concilier la prérogative qu'a un navire ayant besoin d'assistance de solliciter un lieu et celle qu'a un État côtier de protéger son littoral,

RAPPELANT que les États côtiers ne sont nullement tenus, en vertu du droit international, d'accorder l'accès à des lieux de refuge, et que l'établissement d'un cadre commun pour aider les États côtiers à déterminer des lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, à évaluer efficacement les demandes d'accès à de tels lieux de refuge et à y répondre au mieux est entrepris dans un esprit de coopération et de coordination entre les parties concernées, en vue de renforcer la sécurité maritime et la protection du milieu marin,

RAPPELANT ÉGALEMENT qu'à sa vingt-troisième session, en 2003, l'Assemblée avait adopté les Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, par la résolution A.949(23),

RAPPELANT EN OUTRE qu'en vertu de la résolution A.949(23), le Comité de la sécurité maritime, le Comité de la protection du milieu marin et le Comité juridique étaient priés de maintenir les Directives à l'étude et de les modifier lorsqu'ils le jugeraient approprié,

RECONNAISSANT que le secteur maritime a connu, dans le monde entier, une évolution rapide, marquée par divers progrès sur les plans organisationnel, opérationnel et technique,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT que le secteur maritime doit faire face, à l'échelle mondiale, à un nombre croissant de situations dans lesquelles des navires ont besoin d'assistance, et que l'expérience acquise en la matière et les pratiques d'exploitation qui en découlent servent à définir les améliorations et bonnes pratiques à mettre en place,

RECONNAISSANT EN OUTRE qu'il est important et nécessaire d'élaborer des orientations à l'intention des États côtiers, des capitaines et/ou des assistants, ainsi que des autres parties concernées, sur la gestion des navires ayant besoin d'assistance qui cherchent un lieu de refuge,

RECONNAISSANT PAR CONSÉQUENT qu'il faut procéder à une révision des Directives afin de garantir qu'elles restent un instrument efficace qui offre un cadre clair permettant de faire face, de manière cohérente et harmonisée, aux situations où des navires ayant besoin d'assistance cherchent un lieu de refuge,

AYANT EXAMINÉ les recommandations faites par le Comité de la sécurité maritime, à sa cent sixième session, le Comité juridique, à sa cent dixième session, et le Comité de la protection du milieu marin, à sa quatre-vingtième session, que le Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage a élaborées à sa neuvième session,

1 ADOPTE le texte révisé des Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, qui figure en annexe à la présente résolution;

2 INVITE les gouvernements à tenir compte du texte révisé des directives, à titre prioritaire, lorsqu'ils déterminent des lieux de refuge et répondent à des demandes d'accès à de tels lieux qui sont adressées par des navires ayant besoin d'assistance;

3 PRIE le Comité de la sécurité maritime, le Comité de la protection du milieu marin et le Comité juridique de maintenir les Directives ci-jointes à l'étude et de les modifier selon que de besoin;

4 ANNULE la résolution A.949(23).

ANNEXE

DIRECTIVES SUR LES LIEUX DE REFUGE POUR LES NAVIRES AYANT BESOIN D'ASSISTANCE

(Note : La structure des présentes Directives est telle que chacune des "parties" concernées dispose de sa propre section. Elles comportent des hyperliens de manière à en faciliter la consultation et à les rendre plus pratiques. Il est donc recommandé de conserver un exemplaire électronique de ces directives).

SECTION 1 – GÉNÉRALITÉS

- 1.1 Introduction
- 1.2 Contexte général
- 1.3 Objectifs
- 1.4 Objet des Directives
- 1.5 Définitions

Appendice de la section 1 – Conventions internationales applicables

SECTION 2 – MESURES REQUISES DES CAPITAINES ET/OU DES ASSISTANTS ET DES AUTRES PARTIES CONCERNÉES PAR LES NAVIRES AYANT BESOIN D'ASSISTANCE QUI CHERCHENT UN LIEU DE REFUGE

Les capitaines sont priés de cliquer [ici](#)

- 2.1 Capitaine
- 2.2 Assistant
- 2.3 Procédure de demande d'accès à un lieu de refuge
- 2.4 Mesures relatives à l'intervention
- 2.5 Autres parties concernées
 - État du pavillon
 - Société de classification
 - Service d'intervention d'urgence
 - Compagnie d'assurance
 - Port et terminal
 - Compagnie/exploitant

Appendice de la section 2 – Formulaire A (formulaire de demande officielle d'accès à un lieu de refuge)

SECTION 3 – MESURES ESCOMPTÉES DES ÉTATS CÔTIERS

Les États côtiers sont priés de cliquer [ici](#)

- 3.1 Autorité compétente
- 3.2 Plans d'accueil des navires ayant besoin d'assistance qui cherchent un lieu de refuge
- 3.3 Évaluation des lieux de refuge
- 3.4 Évaluation spécifique à l'événement
- 3.5 Processus décisionnel concernant l'autorisation d'accès à un lieu de refuge

Appendice 1 de la section 3 – Plans d'accueil des navires ayant besoin d'assistance qui cherchent un lieu de refuge

Appendice 2 de la section 3 – Facteurs d'analyse des risques

SECTION 4 – COOPÉRATION ET COORDINATION SUR LE PLAN INTERNATIONAL/ RÉGIONAL EN CE QUI CONCERNE LES LIEUX DE REFUGE

Appendice de la section 4 – Coopération et coordination sur le plan international/régional en ce qui concerne les lieux de refuge

SECTION 5 – GESTION DES MÉDIAS ET DE L'INFORMATION

- 5.1 Gestion des médias et de l'information
- 5.2 Principes fondamentaux
- 5.3 Principaux groupes de défense d'intérêts
- 5.4 Dispositions importantes que doivent prendre les responsables de la gestion des événements

SECTION 6 – ENSEIGNEMENTS TIRÉS

- 6.1 Séances de bilan nationales et régionales

SECTION 1 – GÉNÉRALITÉS

1.1 Introduction

1.1.1 Il est impossible de réduire la question des "lieux de refuge" à un débat purement théorique ou doctrinal. Il faudrait au contraire la concevoir comme un problème pratique qui appelle des décisions en matière d'exploitation de la part tant des pouvoirs publics compétents que du secteur des transports maritimes. Lorsqu'un navire se trouve en difficulté grave ou a besoin d'assistance sans pour cela présenter un risque pour la sécurité des personnes concernées, deux questions se posent avant tout : Faudrait-il l'amener dans un endroit protégé près de la côte ou dans un port, ou l'éloigner vers le large ?

1.1.2 Il serait particulièrement avantageux que les États côtiers offrent, en prenant en considération les Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance (ci-après dénommées les Directives), des lieux de refuge qu'ils puissent mettre à disposition lorsque se présentent à eux des situations dans lesquelles des navires ont besoin d'assistance au large de leurs côtes et qu'ils établissent, dans cette perspective, des plans d'urgence appropriés, ce qui éviterait qu'ils se retrouvent désarmés face à ce type de situations et risquent, de ce fait, de prendre la mauvaise décision, en improvisant ou en agissant, sur le moment, sous la pression de groupes représentant divers intérêts. Les présentes Directives visent à expliquer les mesures à prendre lorsqu'un navire ayant besoin d'assistance cherche un lieu de refuge et à établir des orientations à cet égard.

1.2 Contexte général

1.2.1 Les situations qui donnent lieu à une demande d'accès à un lieu de refuge ne font généralement intervenir qu'un seul État, qui se charge de les administrer conformément à son droit interne. Il peut arriver qu'une situation prenne une tournure qui appelle l'intervention d'États voisins ou d'États qui se trouvent à proximité immédiate de l'événement, ou encore de l'État du pavillon. Les présentes Directives s'appliquent de ce fait également aux situations dans lesquelles il est possible que plus d'un État intervienne, lorsque les circonstances pertinentes sont réunies.

1.2.2 Lorsqu'un navire est victime d'un événement, le meilleur moyen d'empêcher le risque que des dommages ou une pollution supplémentaires se produisent du fait de la détérioration progressive du navire est de stabiliser la situation, pour pouvoir envisager des mesures préventives, comme alléger sa cargaison et ses soutes, et de réparer l'avarie. Il est préférable que ces opérations soient effectuées dans un lieu de refuge, compte tenu des protections supplémentaires qu'un tel lieu offre et de la disponibilité des ressources. Il existe des circonstances dans lesquelles il peut être souhaitable de procéder à un transfert de la cargaison ou à d'autres opérations pour prévenir ou minimiser les dommages ou la pollution.

1.2.3 Dans certaines circonstances, plus un navire endommagé est forcé de rester longtemps à la merci des éléments en haute mer, plus son état risque de se détériorer ou plus l'état de la mer, les conditions météorologiques ou l'environnement risquent de changer, ce qui peut rendre la situation d'autant plus dangereuse.

1.2.4 S'il est vrai que des États côtiers peuvent se montrer réticents à accepter des navires endommagés ou désemparés dans leur zone de responsabilité en raison essentiellement des dommages que cela pourrait présenter pour l'environnement, il est en fait rarement possible en haute mer de faire face de manière efficace à un accident.

1.2.5 Le fait d'amener un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge a l'avantage de limiter l'étendue du littoral exposé, quoique, à l'inverse, le littoral où se trouve le lieu de refuge puisse alors se trouver exposé à un plus grand risque. Il faudrait par ailleurs envisager la possibilité d'amener le navire en difficulté vers un port ou un terminal où le transfert de la cargaison ou les réparations pourront être effectués relativement aisément. C'est pourquoi la décision concernant le choix et l'utilisation d'un lieu de refuge doit être mûrement réfléchie compte tenu de chaque cas particulier et sur la base d'une évaluation des risques.

1.2.6 L'utilisation de lieux de refuge peut se heurter à une opposition locale et conduire à prendre des décisions délicates. Les États côtiers devraient reconnaître qu'il est indispensable de procéder à une évaluation des risques complète et étayée de faits probants pour prendre en charge les navires et se prononcer à leur égard en toute sécurité et avec efficacité. En fonction des circonstances, la conclusion d'accords de coopération régionaux pourrait faciliter l'accueil d'un navire ayant besoin d'assistance qui cherche un lieu de refuge.

1.2.7 Les États côtiers et les ports qui accueillent un navire qui s'est vu accorder l'accès à un lieu de refuge devraient recevoir une indemnisation appropriée et rapide au titre des responsabilités qui découlent de l'accueil d'un navire sinistré. Il est important, à cet effet, de faire valoir les conventions internationales applicables et les dispositifs de partage des risques, s'il en est.

1.2.8 Au niveau international, les conventions dont la liste figure à l'appendice de la section 1, telle qu'elle pourrait être actualisée, constituent, notamment, le cadre juridique dans lequel agissent les États côtiers (ainsi que les États du pavillon et les États du port) et les navires dans les circonstances envisagées.

1.2.9 Dans cet ordre d'idées, il faut prévoir des dispositions relatives à l'accueil des navires ayant besoin d'assistance qui cherchent un lieu de refuge pour que les mesures décrites dans les présentes Directives soient appliquées de façon efficace et uniforme et permettent de mieux aider les États, les capitaines et les autres parties concernées à atteindre les objectifs.

1.3 Objectifs

1.3.1 Un premier objectif consiste à établir un mécanisme uniforme et transparent qui permette aux États, aux capitaines de navires, aux exploitants et/ou aux assistants et autres parties de prendre rapidement des décisions éclairées lorsqu'un navire ayant besoin d'assistance demande l'accès à un lieu de refuge, dans l'intérêt de la sauvegarde de la vie humaine, de la sécurité et de la sûreté maritimes et de l'environnement.

1.3.2 Il faudrait qu'un tel mécanisme favorise la coopération et la participation, tant individuelle que collective, des organes directeurs des États, des autorités et du secteur.

1.3.3 Suivant la nature des services requis par le capitaine ou toute autre personne (par exemple l'assistant) commandant le navire, un État dont l'assistance peut être sollicitée devrait envisager de désigner un lieu de refuge. Cette démarche est surtout importante pour le cas où un navire risque, par son naufrage ou son échouement, d'entraîner des dommages à l'environnement ou un danger pour la navigation.

1.3.4 Un second objectif consiste à prévoir, dans les plans nationaux d'accueil des navires ayant besoin d'assistance qui cherchent un lieu de refuge, des procédures concernant la coordination et la prise de décisions au niveau international et, lorsque c'est possible ou opportun, la coopération aux fins de l'établissement de plans concertés d'accueil de ces navires. Cette démarche peut être souhaitable, voire nécessaire, lorsque des régions ou bassins maritimes sont communes à plusieurs États riverains.

1.3.5 L'autorisation d'accès à un lieu de refuge suppose une décision qui ne peut être prise qu'au cas par cas compte dûment tenu de l'équilibre entre l'avantage pour le navire en difficulté, l'équipage et l'environnement que présente le transfert du navire dans un lieu de refuge et le risque que le navire fait peser sur l'environnement s'il se trouve près de la côte parce que l'accès à un lieu de refuge lui est refusé, ou s'il en est éloigné ou reçoit l'injonction de s'en éloigner.

1.4 Objet des Directives

1.4.1 Les présentes Directives visent à poser les fondements d'un cadre opérationnel qui permette aux États côtiers, aux capitaines de navires, aux exploitants et/ou aux assistants et aux autres parties concernées par l'intervention, de prendre en charge un navire qui aurait besoin d'assistance et qui chercherait un lieu de refuge, et de se prononcer à son égard.

1.4.2 Un État pourrait, dans ce cadre opérationnel, et conformément à sa propre organisation interne, instituer une autorité (ci-après désignée "autorité compétente") qui ait les compétences et les attributions nécessaires pour prendre, de façon autonome, des décisions au sujet de l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge.

1.4.3 Il s'agit également de fournir à cette autorité compétente des orientations sur ce qu'il faudrait faire pour assurer l'efficacité de la prise en charge d'un navire ayant besoin d'assistance qui demande l'accès à un lieu de refuge, et sur la manière de le faire. Le capitaine devrait aussi disposer d'orientations qui l'aident à déterminer précisément les services ou installations dont il pourrait avoir besoin en cas de demande d'accès à un lieu de refuge. Par conséquent, il faudrait que les présentes Directives comportent des recommandations à l'intention des capitaines sur ce qu'il est attendu d'eux, y compris les procédures proposées et les voies de circulation de l'information à employer.

1.4.4 Cependant, les situations mettant en cause des navires qui ont besoin d'assistance et qui cherchent un lieu de refuge font régulièrement intervenir d'autres parties telles que l'État du pavillon¹, l'assistant, la société de classification, la compagnie d'assurance, etc. Les présentes Directives comportent donc également des orientations à leur intention.

1.4.5 Les présentes Directives visent les situations où une seule autorité compétente intervient, mais également celles qui relèvent ou qui peuvent relever de plusieurs juridictions. À ce titre, dans le présent paragraphe et dans l'ensemble des Directives, il est recommandé aux États côtiers, si les circonstances pertinentes sont réunies, d'envisager d'établir des mécanismes régionaux de coopération et de coordination en vue d'élaborer des cadres communs d'évaluation de la situation des navires ayant besoin d'assistance qui cherchent un lieu de refuge, y compris des cadres communs d'exécution des plans et mesures concertés, s'il y a lieu.

1.4.6 Dans une situation donnée, les Gouvernements Membres, les capitaines, les compagnies², les assistants et les autres parties concernées devraient intervenir efficacement de sorte à faire converger leurs efforts, et veiller à ce que, si une autorité compétente n'est pas à même d'administrer la situation ou d'accorder l'accès à un lieu de refuge, une autre autorité compétente soit informée de la situation et se tienne prête à prendre à sa place la décision au sujet de cette demande.

¹ Les obligations incombant à l'État du pavillon sont décrites en détail dans l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

² Telles que définies au paragraphe 1.1.2 de la partie A du Code ISM.

1.4.7 Il faudrait suivre les présentes Directives lorsqu'un navire a besoin d'assistance et demande l'accès à un lieu de refuge sans que la sauvegarde de la vie humaine en mer soit mise en cause. Les présentes Directives ne traitent pas de la question des opérations de sauvetage des personnes en mer.

1.4.8 Si toutefois, alors que la situation évolue, les personnes à bord se trouvent en détresse, les règles applicables aux opérations de sauvetage en vertu de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR), du Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR) et des documents connexes ont priorité sur les présentes Directives (et les procédures qui en découlent).

1.4.9 Même dans les cas où la situation n'implique pas d'opération de sauvetage au sens de la Convention SAR, il faut avoir constamment à l'esprit la sécurité des personnes lors de l'application des présentes Directives.

1.4.10 En tout état de cause, le service d'assistance maritime (MAS) ou le centre de coordination de sauvetage maritime (MRCC) compétent devrait être informé de toute situation susceptible d'évoluer et de devenir un événement SAR. Dans sa résolution A.950(23), l'Assemblée recommandait d'établir un MAS. Ce service pourrait "être assuré par un organisme existant, de préférence un MRCC", mais l'Assemblée reconnaissait également, dans cette résolution, que "la création d'un MAS ne devrait pas nécessairement obliger à créer un organisme nouveau" et prenait ainsi en compte l'organisation interne des États côtiers.

1.4.11 Les présentes Directives ne traitent pas de la question de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages résultant de la décision d'accorder ou de refuser à un navire l'accès à un lieu de refuge.

1.5 Définitions

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

1.5.2 *Parties concernées* désignent, aux fins des présentes Directives, les parties visées aux paragraphes 1 (capitaine), 2 (assistant) et 5 (autre – État du pavillon, société de classification, compagnie d'assurance, ports et terminaux, compagnie/exploitant) de la section 2 et à la section 3 (États côtiers), qui contribuent à remédier à une situation où un navire ayant besoin d'assistance cherche un lieu de refuge.

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

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

1.5.5 *MRCC* désigne un centre de coordination de sauvetage maritime, tel que décrit dans la Convention SAR³.

1.5.6 *Autorité compétente* désigne une autorité instituée dans un État, conformément à l'organisation interne propre à celui-ci, qui est dotée des compétences et des attributions nécessaires pour prendre, de façon autonome, des décisions relatives à l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge.

1.5.7 *Service d'intervention d'urgence* désigne le service assuré par une entité, y compris de nombreuses sociétés de classification, qui est en mesure de procéder à des évaluations techniques de la stabilité après avarie, de la résistance résiduelle, etc. et d'en communiquer les résultats à l'équipage du navire, à l'assistant ou à l'autorité compétente.

³ Dans la Convention SAR, est employée l'expression "centre de coordination de sauvetage" (RCC). Tous les États n'ont peut-être pas établi un centre de coordination de sauvetage maritime (MRCC) ou un service d'assistance maritime (MAS) et il est important que le capitaine se mette en rapport avec l'un ou l'autre en fonction des mécanismes internes des États côtiers concernés. Ces deux expressions peuvent donc être employées de façon interchangeable tout au long du document.

Appendice de la section 1

CONVENTIONS INTERNATIONALES APPLICABLES

Au niveau international, les conventions et protocoles indiqués ci-après sont en vigueur et constituent notamment le cadre juridique dans lequel les États côtiers, les États du pavillon et les navires agissent dans les circonstances envisagées⁴ :

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et en particulier la partie V et l'article 221⁵;
- Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (Convention de 1969 sur l'intervention);
- Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures (Protocole de 1973 sur l'intervention);
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), en particulier le chapitre V;
- Convention internationale de 1989 sur l'assistance⁶;
- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC);
- Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-HNS);

⁴ Il convient de noter qu'il n'existe à l'heure actuelle aucune prescription internationale qui fasse obligation à un État de mettre un lieu de refuge à disposition des navires ayant besoin d'assistance.

⁵ "1. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit qu'ont les États, en vertu du droit international, tant coutumier que conventionnel, de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables. 2. Aux fins du présent article, on entend par "accident de mer" un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison."

⁶ Les Parties à la Convention internationale de 1989 sur l'assistance (Convention de 1989 sur l'assistance) sont tenues, en vertu de l'article 11 de cette convention, lorsqu'ils examinent une demande d'accès à un lieu de refuge, de prendre en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les pouvoirs publics, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des opérations d'assistance. Aux termes de l'article 11 de cette convention : "Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, un État Partie prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour prévenir les dommages à l'environnement en général."

-
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78);
 - Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (Protocole MARPOL de 1997);
 - Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR);
 - Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention de Londres de 1972);
 - Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (Protocole de Londres);
 - Convention de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires;
 - Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention LLMC de 1976);
 - Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Protocole LLMC de 1996);
 - Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC de 1969);
 - Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole de 1992 sur la responsabilité civile);
 - Convention de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention portant création du Fonds de 1992);
 - Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole portant création du Fonds complémentaire);
 - Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute);
 - Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 (Convention de Nairobi de 2007).

SECTION 2 – MESURES REQUISES DES CAPITAINES ET/OU DES ASSISTANTS ET DES AUTRES PARTIES CONCERNÉES PAR LES NAVIRES AYANT BESOIN D'ASSISTANCE QUI CHERCHENT UN LIEU DE REFUGE

2.1 Capitaine

2.1.1 En cas d'événement de mer, le capitaine et/ou l'assistant du navire est chargé de se mettre en rapport avec le MAS compétent désigné par chaque État, afin de lui rendre compte de l'événement et d'engager les mesures qui sont nécessaires pour y donner suite. On trouvera les listes des MAS et des MRCC dans le Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS), dans la section relative aux MAS du module consacré aux points de contact et dans la section relative aux MRCC du module consacré au Plan SAR mondial, respectivement.

2.1.2 Le capitaine d'un navire qui est visé par les dispositions du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) devrait notifier à la compagnie, conformément aux dispositions du Code, tout événement ou accident de mer qui se serait produit. Sitôt informée de la situation, la compagnie devrait prendre contact avec la station côtière compétente et se mettre à sa disposition selon que de besoin.

2.1.3 Le capitaine assure le commandement du navire, et ce même lorsqu'une opération d'assistance est en cours d'exécution. Il peut décider de céder son commandement, qui est ensuite assuré par l'assistant.

2.1.4 Le capitaine est chargé d'effectuer les tâches suivantes :

- .1 informer dans les meilleurs délais les autorités compétentes (du ou des États côtiers les plus proches) et l'État du pavillon⁷ en leur adressant un rapport sur l'événement qui comprenne au moins les renseignements suivants :
 - .1 identité du navire;
 - .2 position du navire;
 - .3 port de départ;
 - .4 port de destination;
 - .5 renseignements sur la cargaison transportée;
 - .6 coordonnées du point de contact auprès duquel il est possible de se procurer des renseignements supplémentaires, dans la mesure où ils sont connus, sur les hydrocarbures (utilisés comme combustible, transportés comme cargaison, ou autre) et la cargaison dangereuse qui se trouvent à bord (par exemple, copie du manifeste de cargaison);

⁷ Se référer aux articles 94, 194 et 198 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui établissent des procédures pour une notification rapide à l'État du pavillon. Les articles 92 et 94 de ladite convention précisent aussi que le capitaine agit au nom de l'État du pavillon dans lequel le navire est immatriculé.

- .7 quantité et type de soutes transportées par le navire et emplacement de ces soutes à bord;
- .8 nombre de personnes présentes à bord du navire; et
- .9 circonstances de l'événement;
- .2 coopérer sans réserve avec les autorités compétentes; et
- .3 communiquer aux autorités compétentes tout renseignement demandé ou utile.

2.1.5 Le capitaine est chargé également d'effectuer les tâches ci-après, avec le concours de la compagnie et/ou de l'assistant, s'il y a lieu :

- .1 apprécier la situation et déterminer les raisons pour lesquelles son navire a besoin d'assistance;
- .2 analyser du mieux qu'il peut ou d'après ce qu'il sait alors de la situation les risques, les menaces et les dangers recensés, notamment des points de vue ci-après :
 - .1 incendie;
 - .2 explosion;
 - .3 avarie, y compris défaillance mécanique et/ou défaillance de la structure du navire;
 - .4 abordage;
 - .5 pollution;
 - .6 stabilité du navire compromise; et
 - .7 échouement;

Pendant ce processus, il faut prendre en compte les facteurs d'analyse des risques tels qu'énoncés à l'appendice 2 de la section 3, selon qu'il convient.

- .3 évaluer les conséquences de l'événement dans l'hypothèse où le navire :
 - .1 reste à la même position;
 - .2 poursuit son voyage;
 - .3 gagne un lieu de refuge; ou
 - .4 est amené vers le large;
- .4 déterminer l'assistance dont a besoin l'État côtier pour écarter le danger inhérent à la situation (se reporter au troisième volet de l'appendice de la section 2 et au paragraphe 3 de l'appendice 2 de la section 3);

- .5 indiquer à l'autorité compétente si le navire a accès à un service d'intervention d'urgence et lui communiquer les coordonnées pertinentes, les renseignements relatifs à l'état de fonctionnement du service et les renseignements relatifs à la partie contractante); et
- .6 prendre toutes les mesures d'intervention utiles pour limiter autant que possible les conséquences du sinistre.

2.2 Assistant⁸

2.2.1 Lorsque le capitaine cède son commandement à l'assistant, celui-ci doit remplir les obligations suivantes, en plus de celles qui sont énoncées au paragraphe 2.1 :

- .1 tenir informée jusque dans les moindres détails l'autorité compétente de l'état du navire et de l'évolution de l'opération d'assistance;
- .2 coopérer sans réserve avec l'autorité compétente, en prenant toutes les mesures utiles visant à assurer la sécurité du navire, à sauvegarder la vie humaine et à protéger le milieu marin;
- .3 soumettre à l'approbation de l'autorité compétente, préalablement à l'exécution des opérations, les grands axes du plan d'assistance, qui fassent ressortir les dispositions immédiates, puis, au moment opportun, un plan d'assistance détaillé; et
- .4 se mettre directement en rapport avec le service d'intervention d'urgence (si un tel service est en place et activé à bord du navire pour l'événement), et le tenir informé de l'état du navire.

2.3 Procédure de demande d'accès à un lieu de refuge

2.3.1 Lorsque la partie responsable du navire a décidé d'adresser officiellement une demande d'accès à un lieu de refuge, sans préjudice du droit qu'a l'autorité compétente de prendre la décision à cet égard, il faudrait observer la procédure expliquée ci-après.

2.3.2 La demande officielle devrait être rédigée et transmise par voie électronique et inclure le formulaire A qui figure à l'appendice de la présente section. Il faudrait transmettre, avec le formulaire A, tout autre renseignement que pourrait exiger l'autorité compétente, notamment en vue de se conformer à la législation en vigueur au niveau local, tels que les manifestes de cargaison, les plans d'arrimage et les grands axes du plan d'assistance.

2.3.3 Le capitaine devrait transmettre la demande officielle d'accès à un lieu de refuge à l'autorité compétente ou au MAS, selon le cas, en employant les moyens de communication les plus rapides qu'il ait à sa disposition (voir le paragraphe 2.1.1).

⁸ Les obligations qui incombent à l'assistant sont prévues par l'article 8 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, qui a été intégré au contrat Lloyd's Open Form (LOF). Ces obligations s'appliquent dans le cas où il n'a été établi aucun contrat. En cas d'établissement d'un contrat autre que le LOF, les responsabilités qui incombent à l'assistant varient en fonction de chaque sinistre.

2.3.4 Les personnes ou entités ci-après peuvent aussi présenter une demande officielle d'accès à un lieu de refuge :

- .1 l'exploitant/la personne à terre désignée par la compagnie/l'entreprise d'assistance sous contrat; et
- .2 toute autre personne qui est alors responsable du navire et dont la responsabilité est reconnue par la législation nationale.

2.3.5 Il ne faudrait adresser la demande officielle qu'à une seule autorité compétente, sauf cas de force majeure, en passant par le point de contact national (MAS) et en s'abstenant de la transmettre directement aux ports, à moins qu'il en ait été convenu autrement avec le MAS et l'autorité compétente. Il faudrait toujours informer l'autorité compétente en cas d'intervention d'une tierce partie.

2.3.6 Il faudrait s'abstenir d'adresser en même temps des demandes à d'autres autorités compétentes ou à d'autres MAS.

2.4 Mesures relatives à l'intervention

2.4.1 Sous réserve, s'il y a lieu, de l'accord préalable de l'État côtier, le capitaine du navire et la compagnie de navigation concernée devraient prendre toute mesure nécessaire en matière d'intervention, telle que la signature d'un contrat d'assistance ou de remorquage ou la prestation de tout autre service en vue de faire face à la situation dans laquelle se trouve le navire. Lorsqu'il accorde au navire l'accès à un lieu de refuge, l'État côtier peut adopter des mesures supplémentaires ou distinctes auxquelles le capitaine et/ou l'assistant est tenu de se conformer.

2.4.2 Le capitaine, la compagnie et, le cas échéant, l'assistant devraient satisfaire aux conditions pratiques requises résultant du processus décisionnel de l'État côtier, visé au paragraphe 3.5.

2.5 Autres parties concernées

2.5.1 État du pavillon

En plus d'être tenu de respecter les obligations qui lui incombent en vertu du droit international, l'État du pavillon devrait être invité à coopérer avec l'autorité compétente pour le cas où elle aurait besoin de renseignements bien précis concernant les certificats du navire et tout autre document utile (se rapportant à la sécurité et à la prévention de la pollution). L'État du pavillon lui-même ou, si nécessaire, le ou les organismes reconnus qui délivrent des certificats aux navires en son nom, devrait communiquer à l'autorité compétente tous les renseignements, certificats et documents pertinents qui se rapportent au navire. De plus, l'État du pavillon devrait faire le nécessaire pour que tout renseignement lié au service d'intervention d'urgence soit facilement accessible. L'autorité compétente devrait tenir informé l'État du pavillon de l'évolution de la situation.

2.5.2 Société de classification

Lorsqu'un navire ayant besoin d'assistance cherche un lieu de refuge, la société de classification du navire peut contribuer à établir un plan d'action en matière de sécurité pour protéger le navire, l'équipage, la cargaison et le milieu marin. Après un accident/événement, l'équipage du navire et les personnes chargées d'assurer sa gestion ont besoin de recevoir rapidement des renseignements techniques précis sur le comportement du navire, ainsi que

des renseignements sur les conséquences que pourraient avoir les éventuelles mesures correctives proposées.

Il est vivement recommandé que la société de classification participe à la collecte de renseignements et à l'évaluation des risques, pour ce qui est des questions liées à la préservation de la résistance de la coque et de la stabilité du navire et à l'atténuation de la pollution de l'environnement, et notamment dans le cas où une demande d'accès à un lieu de refuge a été présentée officiellement, et qu'elle communique les renseignements pertinents dont elle disposerait.

2.5.3 **Services d'intervention d'urgence**

- .1 Un grand nombre de propriétaires de navires et/ou de sociétés de classification ont établi des services d'intervention d'urgence. Ce type de service a pour objet d'apporter, en cas d'accident, une assistance technique rapide⁹ au capitaine ou à la partie qui prend contact avec lui, ainsi qu'à leurs représentants ou représentantes ou autres autorités, par exemple par une évaluation de la stabilité après avarie et de la résistance longitudinale résiduelle du navire.
- .2 Dans le cas où le navire est affilié à un service d'intervention d'urgence à terre, il faudrait activer celui-ci le plus rapidement possible, pour évaluer les avaries du navire. Le capitaine ou l'exploitant devrait informer immédiatement l'autorité compétente de la possibilité ou non d'utiliser le service d'intervention d'urgence comme ressource.
- .3 L'autorité compétente devrait pouvoir consulter tous les renseignements qu'elle juge utiles (les rapports du service d'intervention d'urgence et/ou les renseignements à l'appui qui pourraient avoir été communiqués, les manifestes de cargaison, etc.). Le propriétaire du navire, la partie contractante et, lorsqu'il est habilité à le faire, le service d'intervention d'urgence devraient immédiatement communiquer ces renseignements à l'autorité compétente.

2.5.4 **Compagnie d'assurance**

- .1 L'assurance protection et indemnisation dite "P & I" couvre une vaste gamme de responsabilités, y compris les lésions corporelles subies par les membres d'équipage, les passagers ou autres personnes se trouvant à bord, les pertes et avaries de cargaison, la pollution par les hydrocarbures, l'enlèvement des épaves et les dommages à quai. En règle générale, les P & I Clubs offrent également à leurs membres une vaste gamme de services en ce qui concerne les demandes d'indemnisation, les questions juridiques et la prévention des pertes, et ils jouent souvent un rôle de premier plan dans la gestion des sinistres. Il est important, à ce titre, de se mettre en rapport dès que possible avec les P & I Clubs en cas d'événement, car ils peuvent jouer un rôle déterminant quand il s'agit de se procurer des renseignements pertinents auprès de l'exploitant.

⁹ L'Association internationale des sociétés de classification (IACS) recommande que les services d'intervention d'urgence apportent une assistance technique rapide au capitaine et autres autorités. Recommandation n° 145 de l'IACS (mai 2016) : <https://www.iacs.org.uk/Publications/recommendations/141-160>.

- .2 S'il survient un événement, il peut leur être demandé de présenter des garanties financières, parmi lesquelles des garanties contre les dommages ou pertes subis par les ports lorsqu'ils accueillent des navires ayant besoin d'assistance qui cherchent un lieu de refuge.
3. L'assurance sur corps et machines dite "H & M" couvre les avaries de la coque, des machines et de l'armement du navire. Dans bien des cas, les risques sont partagés entre au moins deux assureurs. Il suffit de se procurer les coordonnées de l'assureur sur corps apériteur, qui est autorisé à agir au nom de tous les coassureurs et joue d'ailleurs souvent un rôle de premier plan dans une opération d'assistance.
- .4 L'assurance sur facultés couvre la cargaison avariée qui est transportée par le navire, y compris la contribution à l'avarie commune.

2.5.5 **Port et terminal**

- .1 Selon les circonstances et après évaluation des risques, il est possible de désigner un port ou un terminal particulier comme pouvant servir de lieu de refuge.
- .2 Dans le cas d'un port désigné comme pouvant servir de lieu de refuge à un navire ayant besoin d'assistance, il faut prendre en considération notamment les aspects énumérés ci-après :
 - .1 la disponibilité ou non d'un poste d'amarrage adapté ou d'un poste d'urgence désigné pour accueillir le navire;
 - .2 le risque pour la sécurité et/ou la santé humaine, notamment quand le port est proche de zones peuplées; et
 - .3 les éléments techniques des opérations portuaires, par exemple évaluation du risque que la perturbation se prolonge, navire obstruant tout ou partie de l'accès aux chenaux de navigation, endommagement des infrastructures.

2.5.6 **La compagnie/l'exploitant**

La compagnie/l'exploitant devrait :

- .1 servir d'interlocuteur à l'autorité compétente ou au MAS, dans le cas où ceux-ci ont besoin de certains renseignements que le capitaine ne peut, pour quelque motif que ce soit, leur procurer. Ce dernier peut ainsi se concentrer sur la situation à bord du navire;
- .2 si demande en est faite, apporter leur concours à l'autorité compétente ou au MAS au cours de l'événement et à l'issue de celui-ci; et
- .3 coordonner la transmission des renseignements se rapportant au service d'intervention d'urgence entre l'autorité compétente et le prestataire du service.

Appendice de la section 2

**FORMULAIRE A – FORMULAIRE DE DEMANDE OFFICIELLE D'ACCÈS
À UN LIEU DE REFUGE**

Remarque : s'il s'agit d'une demande d'accès à un lieu de refuge qui fait suite à des opérations de recherche et de sauvetage, le MRCC ou le MAS devrait vraisemblablement déjà être en possession d'un grand nombre de renseignements concernant le navire, la cargaison et les soutes.

	Demande d'accès à un lieu de refuge
Date :
Requérant	Capitaine : Salvage PLC
Destinataire de la demande	Autorité compétente (ou par l'intermédiaire du MAS/MRCC)
	À l'attention de l'autorité compétente
Premier volet	Analyse préalable de la situation (renvoi au paragraphe 2.1.5.1) Le capitaine devrait, si nécessaire avec l'aide de la compagnie et/ou de l'assistant, déterminer les raisons pour lesquelles son navire a besoin d'assistance.
Deuxième volet	Identification des dangers et évaluation des risques encourus (renvoi aux paragraphes 2.1.5.2 et 2.1.5.3) Après avoir effectué l'analyse susmentionnée, le capitaine devrait, si nécessaire avec l'aide de la compagnie et/ou de l'assistant, évaluer les conséquences du sinistre potentiel selon les hypothèses énoncées ci-après, en tenant compte des éléments disponibles pour l'évaluation du sinistre et également de la cargaison et des soutes à bord : - si le navire reste à la même position; - si le navire poursuit son voyage; - si le navire gagne un lieu de refuge; ou - si le navire est amené vers le large.
Troisième volet	Identification des mesures requises (renvoi au paragraphe 2.1.5.4) Le capitaine et/ou l'assistant devrait déterminer l'aide requise de l'État côtier pour faire face au danger inhérent à la situation. (Se reporter au paragraphe 3 de l'appendice 2 de la section 3.)
Quatrième volet	Documents à l'appui
Cinquième volet	Autre(s) État(s) côtier(s)/port(s) contacté(s) à ce jour
Sixième volet	Renseignements émanant du MAS/port contacté (à l'issue du processus d'évaluation) L'autorité compétente à laquelle la demande est adressée devrait faire connaître sa décision au requérant.

SECTION 3 – MESURES ESCOMPTÉES DES ÉTATS CÔTIERS

Lorsqu'un navire ayant besoin d'assistance cherche un lieu de refuge, il faut prendre une décision quant à son accueil dans un lieu de refuge. Chaque État côtier devrait donc examiner ses capacités de mise à disposition d'un lieu de refuge.

Il est d'autant plus important de le faire s'il survient une situation susceptible de créer un danger pour l'environnement ou la navigation ou d'entraîner le naufrage du navire.

3.1 Autorité compétente

3.1.1 Lorsqu'un navire ayant besoin d'assistance cherche un lieu de refuge, il faut pouvoir faire appel à une autorité instituée dans l'État côtier concerné, selon l'organisation interne propre à celui-ci, qui soit dotée des compétences et des attributions requises pour prendre, de façon autonome, des décisions relatives à l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge.

3.1.2 Il faudrait donc que les États côtiers désignent une autorité compétente. L'autorité compétente devrait avoir les compétences et les attributions requises pour prendre, de façon autonome et de sa propre initiative, des décisions relatives à l'accueil des navires ayant besoin d'assistance qui cherchent un lieu de refuge. Il est souhaitable qu'elle ait un caractère permanent.

3.1.3 Il est recommandé aux États côtiers de mettre en place et d'assurer le fonctionnement d'un MAS et/ou, selon qu'il convient, prendre les dispositions nécessaires pour établir un service commun avec les États voisins.

3.1.4 Les États côtiers devraient publier les noms et coordonnées des autorités compétentes et des MAS et des MRCC dans les modules du GISIS consacrés aux [points de contact](#) et au [Plan SAR mondial](#).

3.2 Plans d'accueil des navires ayant besoin d'assistance qui cherchent un lieu de refuge

3.2.1 En vertu du droit international, un État côtier a le droit d'exiger que le capitaine ou la compagnie prenne, dans un délai prescrit, des mesures appropriées pour atténuer un risque ou un danger. En cas d'échec ou d'urgence, l'État côtier peut exercer son autorité et prendre des mesures appropriées pour faire face à la menace.

3.2.2 Il est donc important que les États côtiers mettent en place des plans qui précisent clairement les procédures à suivre dans ces situations, même si aucun dommage n'a été établi ou aucune pollution n'a eu lieu.

3.2.3 Il est recommandé que les États côtiers établissent des plans et des procédures en accord avec les Directives en ce qui concerne l'accueil des navires, afin de faire face aux risques constitués par les navires ayant besoin d'assistance qui cherchent un lieu de refuge et qui se trouvent dans les eaux relevant de leur juridiction. L'autorité compétente devrait participer à l'élaboration et à l'exécution de ces plans.

3.2.4 Les plans devraient décrire de manière précise la chaîne de prise de décisions en ce qui concerne la procédure d'alerte dans les situations en cause et la gestion de celles-ci. Il faudrait décrire clairement les autorités concernées et leurs rôles/compétences propres, ainsi que les moyens de communication entre les parties concernées. Les procédures à appliquer devraient garantir que des décisions rapides et appropriées sont prises sur la base des connaissances maritimes spécifiques et des meilleurs renseignements possibles dont dispose l'autorité compétente.

3.2.5 Lorsqu'ils élaborent les plans, les États côtiers devraient effectuer un inventaire des lieux de refuge potentiels, en vue de permettre à l'autorité compétente d'identifier clairement et rapidement les zones les plus appropriées pour accueillir des navires ayant besoin d'assistance qui cherchent un lieu de refuge. Il peut s'agir d'un endroit protégé, d'un port ou de tout autre endroit approprié, autrement dit de tout lieu qui se prête aux circonstances, situé en un point quelconque du littoral d'un État.

3.2.6 Les renseignements sur les lieux potentiels devraient comporter une description de certaines caractéristiques des sites considérés ainsi que des équipements et installations disponibles pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance.

3.2.7 Les États côtiers devraient aussi prévoir des procédures ou des accords en matière de coordination et de prise de décisions au niveau international/régional, qui soient conformes aux Directives, en ce qui concerne le traitement des demandes d'assistance et l'autorisation d'accès, le cas échéant, à un lieu de refuge approprié. Il peut donc s'agir de mettre à la disposition des États voisins, et de toutes les parties concernées par une intervention, des renseignements sur les plans établis.

3.2.8 On trouvera dans l'appendice 1 de la section 3 une liste non exhaustive des éléments de tels plans.

3.3 Évaluation des lieux de refuge

Pour chaque demande d'accès à un lieu de refuge, l'autorité compétente devrait, en consultation avec les autorités portuaires et les exploitants de terminaux, s'il y a lieu, procéder à une analyse objective des avantages et des inconvénients qu'il y aurait à autoriser un navire ayant besoin d'assistance à se rendre dans un lieu de refuge qui relève de sa juridiction ou à transiter par des eaux dont elle a la charge, en prenant en considération les facteurs d'analyse des risques dont la liste figure à l'appendice 2 de la section 3.

3.4 Évaluation spécifique à l'événement

Analyse/Inspection d'experts

3.4.1 L'analyse ou l'inspection devrait comprendre une comparaison entre les risques encourus si le navire reste en mer et les risques qu'il présenterait pour le lieu de refuge et son environnement. Cette comparaison devrait porter sur chacun des points suivants :

- .1 sauvegarde de la vie humaine en mer;
- .2 sécurité des personnes dans le lieu de refuge et son environnement industriel et urbain (risque d'incendie ou d'explosion, risque lié à la toxicité, etc.);
- .3 risque de pollution (notamment dans les zones désignées pour leur vulnérabilité environnementale);

-
- .4 si le lieu de refuge est un port, risque de perturbation des opérations portuaires (chenaux, quais, équipement, terminaux, autres installations);
 - .5 si le lieu de refuge est un lieu d'ancrage, il faudrait en évaluer l'accessibilité pour les besoins des opérations d'allègement et il faut surveiller en permanence l'état de la marée;
 - .6 évaluation des conséquences si une demande d'accès à un lieu de refuge est refusée, y compris les répercussions possibles pour les États voisins; et
 - .7 il faudrait prêter dûment attention, lors de l'analyse, à la préservation de la coque, des machines et de la cargaison du navire ayant besoin d'assistance, ainsi qu'aux risques auxquels la navigation pourrait être exposée.

Facteurs d'analyse

3.4.2 L'analyse spécifique à l'événement devrait porter sur les facteurs d'analyse suivants :

- .1 état de navigabilité du navire concerné, notamment flottabilité, stabilité, disponibilité des moyens de propulsion et de production d'énergie, moyens d'accostage, etc.;
- .2 nature et état de la cargaison, des approvisionnements et des soutes, en particulier des marchandises dangereuses;
- .3 distance par rapport à un lieu de refuge et durée prévue du passage vers ce lieu;
- .4 si le capitaine (ou sa représentante ou son représentant, autrement dit le second) est toujours à bord;
- .5 nombre d'autres membres de l'équipage et/ou d'assistants et d'autres personnes à bord et évaluation des facteurs humains, y compris la fatigue;
- .6 pouvoir qu'a le pays concerné, sur le plan juridique, d'exiger la prise de mesures par le navire qui a besoin d'assistance;
- .7 consentement du capitaine et de la compagnie du navire aux propositions de l'État côtier/l'assistant pour que le navire se rende dans un lieu de refuge ou y soit amené;
- .8 fourniture de la garantie financière, si nécessaire;
- .9 contrats commerciaux d'assistance déjà conclus par le capitaine ou la compagnie du navire;
- .10 renseignements sur les intentions du capitaine et/ou de l'assistant;
- .11 désignation d'un représentant ou d'une représentante de la compagnie auprès de l'État côtier concerné;
- .12 facteurs d'analyse des risques, identifiés dans le formulaire de demande officielle d'accès à un lieu de refuge (appendice de la section 2); et

.13 mesures déjà prises.

Inspection par des spécialistes

3.4.3 Lorsque cela est jugé sans danger et si elle en a le temps, une équipe d'évaluation, désignée par l'autorité compétente devrait monter à bord du navire qui demande l'accès à un lieu de refuge, afin de recueillir des données d'évaluation à l'appui de la prise de décisions (voir les facteurs d'analyse des risques).

3.4.4 Il faudrait constituer une équipe dont les membres possèdent les compétences adaptées à la situation. Si un ou plusieurs États côtiers sont susceptibles d'intervenir au cours de l'événement en question et si d'autres parties sont aussi susceptibles de participer à l'intervention, il faudrait envisager de constituer une équipe d'inspection multinationale ou "régionale". L'autorité compétente de l'État côtier à laquelle est adressée la demande d'accès à un lieu de refuge restera chargée de sélectionner les membres devant composer l'équipe et d'inviter d'autres États/autorités compétentes à participer. Il faudrait veiller dûment à ce que la constitution d'une équipe multinationale/régionale ne retarde pas le déploiement de l'équipe d'inspection.

3.5 Processus décisionnel concernant l'autorisation d'accès à un lieu de refuge

3.5.1 Avant de prendre une décision quant à l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge, l'autorité compétente devrait réaliser une évaluation de la situation, en se fondant sur les plans visés au paragraphe 3.2 et sur l'évaluation qui pourrait avoir été effectuée par des spécialistes conformément aux paragraphes 3.3 et 3.4. Si elle estime que l'accueil du navire est le meilleur moyen de sauvegarder la vie humaine, de protéger l'environnement et d'assurer la sécurité du navire ou de sa cargaison, elle devrait offrir un lieu de refuge au navire. Lorsqu'une autorisation d'accès à un lieu de refuge est demandée, l'autorité compétente n'est nullement tenue de l'accorder, mais avant de prendre une quelconque décision, il faudrait toujours réaliser les évaluations des risques et/ou évaluations de spécialistes à bord nécessaires, sauf danger avéré. L'autorité compétente devrait évaluer tous les facteurs et les risques avec objectivité et offrir un abri chaque fois que cela est raisonnablement possible.

3.5.2 L'autorité compétente peut vérifier si le navire est couvert par une assurance ou autre forme de garantie financière effective qui permet d'assurer une indemnisation appropriée des coûts et préjudices découlant de l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge. Les mesures d'intervention prises à l'égard de l'événement ne devraient pas être retardées par la vérification de la couverture d'assurance. L'absence d'assurance ou de garantie financière ne devrait pas constituer un motif de refuser d'évaluer la demande d'accès à un lieu de refuge car cela pourrait constituer un risque pour le milieu marin, ni de se prononcer quant à l'accueil du navire dans un lieu de refuge.

3.5.3 La décision de l'autorité compétente, en sa qualité de représentant d'un État, d'autoriser l'accès à un lieu de refuge situé sur son territoire devrait être immédiatement notifiée à toutes les parties concernées et devrait comprendre toutes les conditions auxquelles l'accès est soumis.

3.5.4 Chaque État devrait être indépendant dans ses décisions, mais si une autorité compétente n'est pas en mesure d'accepter une demande d'accès à un lieu de refuge, elle devrait immédiatement notifier au propriétaire/à l'exploitant du navire les motifs qui l'ont amenée à prendre cette décision, et notamment l'évaluation des questions suivantes :

- .1 la sécurité des personnes présentes à bord et les risques pour la sécurité publique à terre;
- .2 les vulnérabilités de l'environnement;
- .3 le manque de moyens appropriés dans le lieu de refuge souhaité et les préoccupations concernant la stabilité de la structure du navire et sa capacité de se rendre audit lieu en toute sécurité;
- .4 les conditions météorologiques dominantes et prévues, par exemple l'absence d'endroit protégé pour y effectuer les travaux envisagés;
- .5 les limites et contraintes physiques, y compris la bathymétrie et les caractéristiques nautiques;
- .6 l'escalade prévisible des conséquences du point de vue du risque de pollution, d'incendie et d'explosion, et du risque lié à la toxicité; et
- .7 tout autre motif pertinent.

3.5.5 Lorsque des accords régionaux sont en place, ces mêmes renseignements devraient être communiqués aux autres parties concernées. Des exemplaires du ou des rapports d'évaluation des risques et/ou d'inspection devraient aussi être mis à disposition, s'il y a lieu, dans le cadre d'accords régionaux.

3.5.6 Les mesures prises par l'État côtier, par l'intermédiaire de son autorité compétente, n'excluent pas que la compagnie, ou sa représentante ou son représentant, soit appelée à prendre, conformément au droit international, les dispositions nécessaires pour éviter, atténuer ou éliminer un risque grave et imminent pour le littoral ou les intérêts connexes de cet État, la sécurité d'autres navires, de leurs équipages et passagers, ou des personnes à terre, ou pour protéger le milieu marin. À cet égard, l'autorité compétente peut prendre les mesures suivantes :

- .1 limiter les mouvements du navire ou lui enjoindre de suivre un certain cap. Cette obligation n'a aucune incidence sur la responsabilité qui incombe au capitaine d'assurer la sécurité de la manœuvre de son navire;
- .2 informer officiellement le capitaine du navire qu'il doit mettre fin à la menace pour l'environnement ou la sécurité maritime; et
- .3 charger le capitaine d'amener le navire dans un lieu de refuge en cas de danger imminent, ou faire piloter ou remorquer le navire.

Dans le cas où un navire est remorqué en vertu d'un accord de remorquage ou de sauvetage, les mesures prises par l'autorité compétente d'un État, telles qu'elles figurent aux alinéas 3.5.6.1 et 3.5.6.3, peuvent aussi être destinées aux entreprises d'assistance, de sauvetage et de remorquage concernées.

Appendice 1 de la section 3

PLANS D'ACCUEIL DES NAVIRES AYANT BESOIN D'ASSISTANCE QUI CHERCHENT UN LIEU DE REFUGE

Les plans visés au paragraphe 3.2 devraient être élaborés après consultation des parties concernées, si nécessaire, et comporter au minimum les éléments suivants :

- .1 l'identité de l'autorité ou des autorités chargées de recevoir et de traiter les alertes;
- .2 l'identité de l'autorité compétente chargée d'évaluer la situation et d'accepter ou de refuser qu'un navire ayant besoin d'assistance accède à un lieu de refuge;
- .3 des renseignements relatifs au littoral des États et tous les éléments devant permettre une évaluation préalable et une prise de décisions rapide quant au lieu de refuge d'un navire, y compris la description des facteurs environnementaux, économiques et sociaux ainsi que des conditions naturelles;
- .4 les procédures d'évaluation à suivre en vue d'accepter ou de refuser qu'un navire ayant besoin d'assistance accède à un lieu de refuge;
- .5 les moyens et installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et la lutte contre la pollution;
- .6 des procédures relatives à la coordination et à la prise de décisions au niveau international, qui tiennent compte des caractéristiques régionales (voir la section 4); et
- .7 les procédures en vigueur en ce qui concerne les garanties financières et la responsabilité pour les navires accueillis dans un lieu de refuge.

Appendice 2 de la section 3

FACTEURS D'ANALYSE DES RISQUES

Lors de l'analyse décrite aux paragraphes 2.1.5 et 3.3, il faudrait tenir compte de ce qui suit :

1 Facteurs environnementaux et sociaux, par exemple :

- Sécurité des personnes à bord
- Risque pour la sécurité publique
À quelle distance se trouvent les zones peuplées les plus proches ?
- Pollution causée par le navire
- Zones écologiques désignées
Le lieu de refuge et ses abords se trouvent-ils dans des zones sensibles, telles que des zones de grande valeur écologique susceptibles d'être affectées par une éventuelle pollution ?
Y a-t-il, compte tenu des problèmes environnementaux, un meilleur choix de lieu de refuge à proximité ?
- Habitats et espèces vulnérables
- Pêcheries
Y a-t-il des activités au large des côtes et des activités de pêche de poissons ou de crustacés et mollusques dans la zone de passage ou aux abords du lieu de refuge, ou à proximité, qui sont susceptibles d'être menacées par l'arrivée du navire ayant besoin d'assistance ?
- Installations économiques/industrielles
À quelle distance se trouvent les zones industrielles les plus proches ?
- Agréments et zones de tourisme
- Installations disponibles
Y a-t-il des navires et aéronefs spécialisés et d'autres moyens indispensables pour mener les opérations requises ou apporter l'assistance nécessaire ?
Y a-t-il des installations permettant d'effectuer un transfert, telles que des pompes, des tuyaux, des barges, des pontons ?
Y a-t-il des installations destinées à la réception des cargaisons nocives et dangereuses ?
Y a-t-il des installations permettant d'effectuer des réparations, telles que chantiers navals, ateliers, grues ?

2 Conditions naturelles, par exemple :

- Vents dominants dans la zone
Le lieu de refuge est-il correctement protégé en cas de vent fort et de mer agitée ?
- Marées et courants de marée

- Conditions météorologiques et état de la mer
Quelles sont les statistiques météorologiques locales et quel est le nombre de jours pendant lesquels le lieu de refuge est inutilisable ou inaccessible ?
- Bathymétrie
Quelles sont les profondeurs d'eau maximales et minimales dans le lieu de refuge et ses abords ?
Quel est le tirant d'eau maximal du navire qui doit être accueilli ?
Quels seraient les renseignements à communiquer sur l'état du fond (dur, mou, sablonneux, etc.) eu égard au risque d'échouement d'un navire en difficulté dans le havre ou à ses abords ?
- Effets saisonniers, y compris glace
- Caractéristiques nautiques
Dans le cas d'un lieu de refuge non abrité, les opérations de sauvetage et d'allègement peuvent-elles être menées sans danger ?
Y a-t-il suffisamment d'espace pour manœuvrer le navire, même privé de toute propulsion ?
Quelles sont les restrictions dues aux dimensions du navire, à savoir longueur, largeur et tirant d'eau ?
Quel est le risque d'échouement du navire, qui peut obstruer les voies de navigation ou l'accès ou faire obstacle à la navigation maritime ?
Quelle est la description des installations de mouillage et d'amarrage dans le lieu de refuge ?
- Conditions d'exploitation, en particulier s'il s'agit d'un port
Le pilotage est-il obligatoire, et des pilotes sont-ils disponibles ?
Des remorqueurs sont-ils disponibles ? Indiquer leur nombre et leur force de traction.
Y a-t-il de quelconques restrictions ? Dans l'affirmative, indiquer si le navire sera autorisé à pénétrer dans le lieu de refuge, par exemple en cas de fuite de gaz toxique, de danger d'explosion, etc.
Une garantie bancaire ou une garantie financière est-elle requise pour le navire ? Dans l'affirmative, est-elle acceptable pour l'État côtier avant que son admission dans le lieu de refuge puisse être autorisée ?

3 Planification d'urgence, par exemple :

- MAS compétent
- Rôles et responsabilités des autorités et des intervenants
Capacité de lutte contre l'incendie
- Besoins en matériel d'intervention et disponibilité d'un tel matériel
- Techniques d'intervention
Est-il possible de circonscrire une quelconque pollution dans une zone confinée ?
- Coopération et coordination internationales/régionales (renvoi à la section 4)
- Installations d'évacuation

4 Conséquences prévisibles des différents scénarios envisagés au niveau de la sécurité des personnes et des risques de pollution, d'incendie et d'explosion, ainsi que des risques liés à la toxicité.

SECTION 4 – COOPÉRATION ET COORDINATION SUR LE PLAN INTERNATIONAL/ RÉGIONAL EN CE QUI CONCERNE LES LIEUX DE REFUGE

4.1 Dans de nombreux cas, les situations qui conduisent à des demandes d'accès à un lieu de refuge ne font intervenir qu'un seul État, qui se charge lui-même de les régler, conformément à son droit interne. Il peut néanmoins arriver qu'une situation qui ne concerne qu'un seul pays fasse finalement intervenir des États Membres voisins ou des États Membres qui se trouvent à proximité immédiate de l'événement. Les plans nationaux d'accueil des navires ayant besoin d'assistance qui cherchent un lieu de refuge (voir la section 3.2.7 et l'alinéa .6 de l'appendice 1 de la section 3) devraient prévoir, en complément, des procédures de coordination et de prise de décisions au niveau international/régional, lesquelles devraient s'appliquer aux situations dans lesquelles plusieurs États sont susceptibles d'intervenir.

4.2 Le droit d'un État côtier de prendre des mesures pour protéger son littoral contre la pollution marine est bien établi en droit international¹⁰. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fait obligation¹¹ aux États côtiers de prévenir, de réduire et de maîtriser la pollution du milieu marin due, notamment, aux transports maritimes, et, qui plus est, de ne pas déplacer les risques pour l'environnement d'une zone dans une autre. En outre, il existe des dispositions¹² qui prévoient des règles concernant la coordination entre les États voisins faisant face à des événements de pollution, notamment l'obligation de s'informer les uns les autres et d'établir des plans d'urgence communs pour faire face aux menaces pesant sur le milieu marin, soit aux événements de pollution. Un navire ayant besoin d'assistance qui cherche un lieu de refuge peut très bien constituer une telle menace et entraîner une pollution ou en être la source.

4.3 Le droit d'un navire étranger d'entrer dans un port ou dans les eaux intérieures d'un autre État dans un cas de force majeure ou une situation de détresse n'est pas prévu par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il n'est pas pour autant interdit d'adopter des règles ou des directives, dans la mesure où elles sont conformes à ladite convention.

4.4 Par conséquent, les États ayant en commun une zone ou une mer devraient, le cas échéant, se consulter et prendre, d'un commun accord, les mesures qui s'imposent, tout en conjuguant leurs moyens en vue de mener une intervention commune. Les interventions pourraient gagner en rapidité si des accords de coopération régionaux étaient conclus à cet effet.

4.5 L'appendice de la section 4 donne un aperçu des éléments sur lesquels peuvent porter cette coopération et cette coordination internationales/régionales.

¹⁰ Les dispositions pertinentes sont notamment : les articles 194, 195, 198, 199, 211, 221 et 225 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'article 9 de la Convention sur l'assistance et l'article V 2) de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international.

¹¹ Les articles 194 et 195 de la partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer font obligation aux États côtiers de prévenir, de réduire et de maîtriser la pollution du milieu marin due, notamment, aux transports maritimes, et, qui plus est, de ne pas déplacer les risques pour l'environnement d'une zone dans une autre.

¹² Les articles 198 et 199 de la section 2 (Coopération mondiale et régionale) de la partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer instituent des règles de coordination qui s'appliquent aux États voisins en cas d'événement de pollution, dont l'obligation pour les États de s'informer les uns les autres et d'élaborer conjointement des plans d'urgence.

4.6 En tout état de cause, tout État qui, en application des Directives ou de toute autre manière, a connaissance par son autorité compétente de cas qui constituent un risque ou un risque aggravé d'atteinte à la vie humaine ou de pollution marine, dans des zones de navigation ou des zones côtières d'un autre État ou d'autres États, devrait faire le nécessaire pour en avertir dans les meilleurs délais le ou les autres États qui sont exposés à ce risque, avant que se présente une situation de demande d'accès à un lieu de refuge.

Appendice de la section 4

COOPÉRATION ET COORDINATION SUR LE PLAN INTERNATIONAL/RÉGIONAL EN CE QUI CONCERNE LES LIEUX DE REFUGE

Dans les cas où des États côtiers ayant en commun une zone ou une mer souhaitent se consulter en vue de remédier conjointement à des situations appelant la mise à disposition d'un lieu de refuge, ils peuvent suivre les orientations énoncées dans les paragraphes ci-après pour traiter conjointement les demandes.

En principe, en cas de conclusion d'un accord régional, chaque État concerné examine ses moyens d'accueil et les autorités compétentes qui participent à l'intervention sont en relation directe les unes avec les autres afin de déterminer, en vue de trouver une solution définitive, laquelle est la plus à même de coordonner l'intervention. Les accords régionaux peuvent s'étendre à d'autres éléments qui concernent expressément l'autorisation d'accès à un lieu de refuge, à savoir notamment :

1 Détermination de l'autorité compétente de l'État côtier à laquelle il incombe de coordonner l'intervention

Lorsque l'accès à un lieu de refuge est demandé alors qu'aucune opération SAR n'a eu lieu, le critère décisif devrait être le service d'assistance maritime (MAS) désigné par l'État qui exerce sa compétence sur la zone où se trouve alors le navire. À défaut d'un MAS, c'est en premier lieu l'État qui exerce sa compétence sur les eaux où se trouve le navire, par exemple une zone économique exclusive déclarée, qui devrait coordonner la demande d'accès à un lieu de refuge, sauf accord de transfert des responsabilités en matière de coordination à un autre État côtier, ou jusqu'à ce qu'il en soit conclu un.

En cas de demande d'accès à un lieu de refuge faisant suite à un événement qui s'est déclaré dans des eaux ne relevant de la juridiction d'aucun État côtier, c'est la région de recherche et de sauvetage (SRR) qui peut constituer le critère décisif quant à l'autorité compétente qui, en premier lieu, devrait coordonner l'intervention. L'État dont relève la SRR où le navire se trouve alors est considéré comme devant coordonner l'intervention dans un premier temps¹³, que cette intervention comprenne ou non une opération SAR.

Il faudrait que l'État côtier dont relève la SRR où le navire se trouve au moment de présenter sa demande continue de coordonner l'intervention visant à y donner suite, sauf accord de transfert des responsabilités en matière de coordination à un autre État côtier de la région qui serait susceptible d'accorder au navire l'accès à un lieu de refuge, ou jusqu'à ce que soit conclu un tel accord.

Les États côtiers qui participent à l'intervention, soit pour des motifs géographiques soit parce que le navire y a certains intérêts, devraient s'efforcer d'apporter leur appui en collaborant avec l'État coordonnateur afin de : recueillir des renseignements, mettre en commun leurs compétences, mettre à disposition des moyens logistiques, participer à l'évaluation des risques et rechercher des lieux relevant de leur juridiction qui puissent servir de refuge.

¹³ La coordination SAR et la nécessité d'envisager d'accorder un accès à un lieu de refuge peuvent coïncider, mais il s'agit de deux mécanismes à ne pas confondre.

2 Autorité coordonnatrice et États côtiers voisins

Lorsqu'il a été établi qu'amener le navire à un lieu de refuge est la meilleure ligne de conduite à suivre, il faudrait que l'État côtier coordonnateur devrait rechercher, avec le concours des États voisins, le lieu de refuge le plus proche et le plus adapté. Il pourrait s'agir d'un lieu situé sur le territoire d'un autre État.

On ne devrait à aucun moment perdre de vue la sauvegarde de la vie humaine, la protection de l'environnement, la sécurité du navire et de la cargaison, et la réduction des risques pour la navigation.

3 État côtier coordonnateur et États côtiers apportant leur appui

L'État côtier coordonnateur désigne l'autorité (ou les autorités) visée par le paragraphe 2 ci-dessus, qui se charge de coordonner l'intervention. Pour les besoins des Directives, les États côtiers apportant leur appui désignent les autres États qui appuient l'État côtier coordonnateur.

Les responsabilités ci-après incombent à l'État côtier coordonnateur :

- .1 veiller à ce que l'autorité compétente soit chargée de coordonner l'ensemble de l'intervention;
- .2 exécuter sa procédure relative aux lieux de refuge afin de trouver un lieu relevant de son territoire qui puisse servir de refuge;
- .3 être le premier interlocuteur des représentants et représentantes des parties concernées, y compris l'État du pavillon, le propriétaire et/ou l'exploitant, le capitaine, le P & I Club, l'assistant, la société de classification, l'exploitant d'un port de refuge si nécessaire, et l'exploitant du terminal, s'il y a lieu;
- .4 coordonner, si les circonstances l'exigent, les mesures à prendre pour donner suite à la demande d'accès à un lieu de refuge avec les États côtiers qui pourraient apporter leur appui, de manière à obtenir leur assistance;
- .5 diffuser des rapports de situation (SITREP), avertir les États côtiers apportant leur appui et les informer des dernières mesures adoptées et des plans proposés;
- .6 déterminer s'il y a lieu de mettre sur pied un groupe de coopération composé des États côtiers ainsi qu'un secrétariat pour les besoins de l'événement;
- .7 préparer les équipes d'évaluation (mise à disposition de moyens de transport et sélection des membres) en collaboration avec les autres États concernés;
- .8 analyser avec soin les facteurs qui sont énumérés dans les Directives en vue d'autoriser ou non un navire ayant besoin d'assistance à accéder à un lieu de refuge relevant de sa juridiction (voir l'alinéa ci-dessus);
- .9 communiquer les résultats de l'analyse aux autres autorités concernées et au capitaine/à l'assistant et à la compagnie; et

- .10 faire le nécessaire pour que les autorités auxquelles pourrait incomber la responsabilité du navire après qu'il a été conduit à un lieu de refuge :
 - .1 soient informées au plus tôt que cette responsabilité pourrait leur revenir; et
 - .2 participent au processus d'évaluation des risques et se voient communiquer tous les renseignements utiles.

Après avoir évalué chacun des facteurs cités dans les paragraphes 3.3 à 3.5 de la section 3, il faut s'assurer que l'autorisation d'accès à un lieu de refuge est accordée à un navire sous réserve que son accueil soit jugé être la meilleure ligne de conduite pour sauvegarder la vie humaine et protéger l'environnement, le navire et la cargaison, ou, le cas échéant, engager des pourparlers avec un autre État en vue d'officialiser le transfert des responsabilités en matière de coordination à celui-ci.

Il ne faudrait pas que l'État côtier coordonnateur qui est saisi d'une demande officielle d'accès à un lieu de refuge se mette directement en rapport avec les diverses autorités portuaires ou autorités à terre d'un autre État. Si les directives n'ont pas force obligatoire, les prescriptions en matière de notification devraient être analogues à celles de la Convention SOLAS et de MARPOL, et il est important que tous les renseignements soient échangés par l'intermédiaire des autorités maritimes compétentes de l'État concerné. Cette démarche trouve écho dans les recommandations énoncées au paragraphe 1 d) de la résolution A.950(23).

4 Responsabilités des États côtiers apportant leur appui

Au nombre des États appuyant l'État côtier coordonnateur dans le traitement des procédures relatives aux demandes d'accès à un lieu de refuge, figurent les suivants :

- .1 les États les plus proches de la zone où se trouve le navire ayant besoin d'assistance; et
- .2 l'État du pavillon.

Chaque État apportant son appui devrait :

- .1 veiller à ce que tout renseignement utile ayant rapport à l'événement soit communiqué, sans attendre, à l'État côtier coordonnateur;
- .2 se tenir prêt à examiner les demandes d'assistance (appui logistique, mise à disposition de ses compétences, évaluation) que l'État côtier coordonnateur pourrait lui adresser;
- .3 se tenir prêt à examiner une demande émanant de l'État côtier coordonnateur au sujet de l'accès à un lieu de refuge qui relève de sa juridiction; et
- .4 se tenir prêt à étudier dans le même temps, et par anticipation, les autres solutions qu'il serait possible d'envisager au cas où l'État côtier coordonnateur ne pourrait accorder à un navire l'accès à un lieu de refuge.

En particulier, il faudrait que les États voisins, y compris le port de destination initial du navire, examinent la possibilité d'accorder à un navire l'accès à un lieu de refuge qui relève de leur

territoire, même si l'événement se déroule alors dans des eaux qui ne relèvent pas de leur juridiction.

5 Transfert des responsabilités en matière de coordination

Il est possible de transférer les responsabilités en matière de coordination de l'intervention à l'État qui est en mesure de mettre à disposition un lieu de refuge, suivant l'évolution de la situation qui prévaut à bord du navire ou conformément aux accords que les États concernés ont conclus. Toutefois, pour assurer la continuité de l'intervention, il serait peut-être souhaitable que l'État côtier coordonnateur initialement retenu coordonne l'intervention du début à la fin, avec l'assentiment du ou des autres États côtiers concernés.

Pour opérer le transfert des responsabilités en matière de coordination d'un État côtier à un autre, l'État qui doit alors assumer ces responsabilités notifie officiellement, et de préférence par voie électronique, ce transfert à l'État auquel elles incombent initialement.

Cette notification officielle devrait comprendre des renseignements sur les éléments ci-après, selon qu'il conviendra :

- identité du navire sinistré;
- motif de la demande d'accès à un lieu de refuge;
- État côtier transférant ses responsabilités en matière de coordination;
- État côtier assumant les responsabilités en matière de coordination;
- date et heure;
- lieu du transfert des responsabilités en matière de coordination;
- lieu de refuge (si celui-ci est connu);
- autre État ou autres États côtiers;
- accomplissement du transfert – État côtier assumant les responsabilités en matière de coordination; et
- motif de refus d'accès à un lieu de refuge.

6 Processus décisionnel et résultats

Il faudrait se conformer aux instructions décrites au paragraphe 3.5 de la section 3 en ce qui concerne le processus décisionnel et les résultats.

7 Demande d'accès à un lieu de refuge adressée ultérieurement à un autre État côtier

Dans le cas où il ressort des conclusions de l'évaluation des risques d'un événement que l'accueil d'un navire dans un lieu de refuge qui relève de la juridiction d'un autre État est le seul moyen possible d'assurer la sécurité du navire et de la navigation et de protéger l'environnement ou d'atténuer les risques auxquels il est exposé, l'État côtier coordonnateur qui, pour des motifs objectifs, n'a pu donner une suite favorable à la demande d'accès à un

lieu de refuge devrait communiquer tous les éléments utiles qui fondent sa décision à l'État auquel une telle demande est adressée ultérieurement. Ce dernier devient alors l'État côtier coordonnateur tandis que le premier prend le rôle d'État côtier apportant son appui. La communication de ces éléments devrait contribuer dans une large mesure à faciliter l'évaluation des risques et la prise de décisions au sujet de la demande adressée ultérieurement, si tant est qu'aucun transfert de responsabilités n'ait déjà été convenu et qu'aucun plan de la traversée n'ait déjà été arrêté par l'État côtier coordonnateur et l'État côtier apportant son appui.

8 Plan de la traversée et surveillance

Une fois que le lieu de refuge approprié est trouvé et convenu, l'État côtier coordonnateur se charge d'arrêter un plan de la traversée avec la partie requérante, et se met en rapport avec les États côtiers apportant leur appui, si nécessaire, et particulièrement dans le cas où le navire sinistré serait susceptible d'avoir à traverser les eaux relevant de la juridiction d'un autre État côtier ou de naviguer à proximité de celles-ci.

Pour parer à toute difficulté qui pourrait survenir pendant que le navire se rend au lieu de refuge convenu, il faudrait que les États côtiers prévoient un ou plusieurs lieux de refuge de réserve dont il soit possible de se servir, au besoin, à ce moment-là.

SECTION 5 – GESTION DES MÉDIAS ET DE L'INFORMATION

Compte tenu de l'utilisation généralisée qui est faite à l'heure actuelle des réseaux sociaux pour diffuser de l'information, il est recommandé que les États prennent en considération dans leurs moyens d'organisation respectifs, formation comprise, la gestion des médias et des demandes d'information concernant un navire ayant besoin d'assistance qui cherche un lieu de refuge. On trouvera ci-après une liste non exhaustive des aspects qu'il est recommandé de prendre en considération.

5.1 Gestion des médias et de l'information

Pour bien gérer un événement de mer, il est important de diffuser auprès du public et des autres principales parties prenantes des renseignements et des avis qui soient justes, intelligibles, opportuns et actuels. Il est recommandé d'inclure la gestion des médias dans les plans d'urgence nationaux et d'élaborer une procédure de gestion des médias.

5.2 Principes fondamentaux

- .1 Il ne faudrait en aucun cas que les activités de liaison avec les médias entravent la gestion de l'événement, et à plus forte raison l'intervention des services de secours. Les spéculations auxquelles se livrent les médias ne devraient pas peser sur la décision d'accorder ou non à un navire l'accès à un lieu de refuge.
- .2 Il faudrait protéger par tous les moyens les victimes contre l'intrusion de la presse.
- .3 Il ne faudrait communiquer que des renseignements qui soient fondés sur les faits, sans spéculer sur les causes, l'évolution de la situation ou les mesures.
- .4 Il ne faudrait pas qu'une organisation diffuse des renseignements et avis qui relèvent des attributions d'une autre organisation, sauf accord de l'organisation compétente relativement aux renseignements et avis en question et à leur diffusion.

5.3 Principaux groupes de défense d'intérêts

- .1 Presse et médias.
- .2 Grand public, dont les ONG et la société civile.
- .3 Ministres, pouvoirs publics nationaux et locaux, organisations internationales.
- .4 Secteurs des transports maritimes et des assurances, ports, exploitants de terminaux.

5.4 Dispositions importantes que doivent prendre les responsables de la gestion des événements

- .1 SAVOIR qui est chargé d'exécuter la procédure de gestion des médias et de constituer une équipe chargée de gérer les médias pour les besoins de

- l'événement, étant entendu qu'il peut être nécessaire de mobiliser cette équipe pendant plus longtemps.
- .2 ORGANISER à intervalles réguliers des séances préalables d'instructions avec les diverses cellules d'intervention (gestion de l'assistance, MRCC, équipe de nettoyage à terre, etc.).
 - .3 DÉTERMINER qui est chargé de :
 - .1 servir d'intermédiaire entre l'autorité compétente et la presse;
 - .2 jouer un rôle moteur dans la présentation de SITREP d'ordre stratégique; et
 - .3 communiquer avec les points de contact des principaux groupes de défense d'intérêts afin de rapporter des faits majeurs.
 - .4 RESPECTER en toutes circonstances les principes fondamentaux.

SECTION 6 – ENSEIGNEMENTS TIRÉS

6.1 Séances de bilan nationales et régionales

Les États peuvent envisager de tenir des séances de bilan à la suite de chaque événement majeur :

- .1 Il s'agirait par exemple de revenir sur les circonstances de l'événement et les facteurs de l'intervention (coordination, communication, évaluation des risques, processus décisionnel et tout autre aspect jugé pertinent). Selon la nature de l'événement, la séance de bilan pourrait s'adresser soit à l'ensemble des autorités et parties prenantes concernées, soit à de petits sous-groupes, auquel cas la séance porterait alors sur des points bien précis de l'événement.
- .2 Il faudrait y convier, le cas échéant, les États voisins ou autres États côtiers de la région. Si certaines questions mises en lumière à cette occasion peuvent présenter un intérêt général, il serait possible de communiquer à l'Organisation, dans un souci d'information, les conclusions des séances de bilan.
- .3 Lorsque cela est jugé utile, les enseignements tirés d'un événement pourraient se traduire par des exercices régionaux ou nationaux ou des exercices de moindre envergure, à l'échelle locale.
- .4 Dans le cas de la coopération régionale visée par la section 4, il faudrait préparer et prévoir des exercices périodiques, qu'ils soient pratiques ou théoriques, visant à mettre à l'épreuve les dispositifs nationaux et régionaux.