



OMI

**F**

ASSEMBLÉE  
23<sup>ème</sup> session  
Point 17 de l'ordre du jour

A 23/Res.949  
5 mars 2004  
Original: ANGLAIS

**Résolution A.949(23)**

**adoptée le 5 décembre 2003  
(point 17 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,

RAPPELANT ÉGALEMENT les obligations et procédures établies par la règle V/33 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, en vertu desquelles le capitaine est tenu de porter secours aux personnes se trouvant en détresse en mer,

RAPPELANT EN OUTRE que la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, telle que modifiée, établit un système général pour le sauvetage des personnes se trouvant en détresse en mer et que ce système ne couvre pas la question des navires ayant besoin d'assistance,

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 du milieu marin,

RECONNAISSANT qu'il est important et nécessaire de fournir des directives aux capitaines et/ou aux assistants de navires ayant besoin d'assistance,

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

RECONNAISSANT EN OUTRE 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 et à

Par souci d'économie le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions et de s'abstenir d'en demander d'autres.

répondre efficacement à des demandes d'accès à de tels lieux de refuge renforcerait sensiblement la sécurité maritime et la protection du milieu marin,

AYANT EXAMINÉ les recommandations faites par le Comité de la sécurité maritime à ses soixante-seizième et soixante-dix-septième sessions, par le Comité de la protection du milieu marin à sa quarante-huitième session, par le Comité juridique à sa quatre-vingt-septième session et par le Sous-comité de la sécurité de la navigation à sa quarante-neuvième session,

1. ADOPTE les Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. INVITE les gouvernements à tenir compte de ces directives lorsqu'ils déterminent des lieux de refuge et répondent à des demandes d'accès à de tels lieux 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. PRIE le Comité juridique d'examiner, à titre prioritaire, lesdites Directives de son propre point de vue, notamment la fourniture d'une garantie financière pour couvrir les dépenses encourues par l'État côtier et/ou les questions d'indemnisation, et de prendre les mesures qu'il pourra juger appropriées.

\*\*\*

ANNEXE

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

**Table des matières**

**1 Généralités**

- 1.1 à 1.7 Introduction**
- 1.8 à 1.11 Contexte général**
- 1.12 à 1.17 Objet des Directives**
- 1.18 à 1.20 Définitions**

**2 Directives concernant les mesures requises des capitaines de navire ayant besoin d'un lieu de refuge et/ou des assistants**

- 2.1 Analyse préalable de la situation**
- 2.2 Identification des dangers et évaluation des risques encourus**
- 2.3 Identification des mesures requises**
- 2.4 Prise de contact avec l'autorité de l'État côtier**
- 2.5 à 2.6 Établissement des responsabilités et communications entre toutes les Parties concernées**
- 2.7 à 2.8 Mesures relatives à l'intervention**
- 2.9 Procédures de notification**

**3 Directives concernant les mesures escomptées des États côtiers**

- 3.1 à 3.8 Évaluation des lieux de refuge**
- 3.9 Évaluation spécifique à l'événement**
- 3.10 à 3.11 Analyse d'experts**
- 3.12 à 3.14 Processus décisionnaire concernant l'utilisation d'un lieu de refuge**

**Appendice 1 Conventions internationales applicables**

**Appendice 2 Directives pour l'évaluation des risques liés à la mise à disposition de lieux de refuge**

## 1 Généralités

### Introduction

#### *Objectifs de la mise à disposition d'un lieu de refuge*

1.1 Lorsque la sauvegarde de la vie humaine en mer est mise en cause, il convient d'appliquer les dispositions de la Convention SAR. Lorsqu'un navire a besoin d'assistance sans que la sauvegarde de la vie humaine en mer soit mise en cause, les présentes Directives devraient être suivies.

1.2 Le débat sur la question des "lieux de refuge" n'est pas purement théorique ou doctrinal, mais vise à apporter une solution à un problème pratique : que faire 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 ? Faut-il l'amener dans un endroit protégé près de la côte ou dans un port, ou au contraire l'éloigner vers le large ?

1.3 Lorsqu'un navire est victime d'un événement, le meilleur moyen d'empêcher que des dommages ou une pollution ne se produisent du fait de la détérioration progressive du navire est d'alléger sa cargaison et ses soutes, et de réparer l'avarie. Il est préférable que cette opération soit effectuée dans un lieu de refuge.

1.4 Toutefois, le fait même d'amener ce navire dans un lieu de refuge à proximité de la côte peut entraîner des risques pour l'État côtier, aussi bien du point de vue économique qu'écologique, et les autorités et populations locales peuvent vivement s'y opposer.

1.5 Si les États côtiers peuvent se montrer réticents à accepter des navires endommagés ou déseparés dans leur zone de responsabilité en raison essentiellement des dommages potentiels que cela présente pour l'environnement, il est en fait rarement possible de faire face de manière satisfaisante et efficace à un accident en haute mer.

1.6 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, créant ainsi une situation qui peut devenir plus dangereuse.

1.7 C'est pourquoi l'autorisation d'accès à un lieu de refuge pourrait impliquer une décision politique qui ne peut être prise qu'au cas par cas en tenant dûment compte de l'équilibre entre l'avantage pour le navire en difficulté et pour l'environnement d'amener le navire dans un lieu de refuge et le risque que constitue pour l'environnement la présence de ce navire près de la côte.

### Contexte général

1.8 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. À cette fin, il est en général avantageux d'amener le navire dans un lieu de refuge.

1.9 Le fait d'amener un tel navire dans un lieu de refuge aurait aussi l'avantage de limiter l'étendue du littoral menacé par des dommages ou une pollution, quoique la zone précisément choisie puisse alors se trouver plus gravement menacée. Il faut par ailleurs envisager la possibilité d'amener le navire en difficulté vers un port ou un terminal où le transfert 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.

1.10 L'utilisation de lieux de refuge pourrait se heurter à une opposition locale et impliquer des décisions politiques. Les États côtiers devraient reconnaître qu'une argumentation technique correctement présentée, basée sur une description précise de l'état du navire sinistré, serait très utile dans toutes les négociations susceptibles d'avoir lieu.

1.11 Au niveau international, les conventions dont la liste figure à l'appendice 1, tel qu'il pourrait être modifié, constituent le cadre juridique dans lequel agissent les États côtiers et les navires dans les circonstances envisagées.

### **Objet des Directives**

1.12 Les présentes Directives ont pour objet de donner aux Gouvernements Membres, aux capitaines, aux compagnies<sup>1</sup> (eu égard en particulier au Code ISM et aux procédures qui en découlent), et aux assistants un cadre qui leur permette d'intervenir efficacement de sorte que, dans une situation donnée, les efforts du capitaine et de la compagnie de navigation concernée ainsi que ceux des autorités gouvernementales impliquées soient complémentaires. Elles visent notamment à établir un cadre commun pour évaluer la situation du navire ayant besoin d'assistance.

1.13 **Les présentes Directives ne traitent pas de la question des opérations de sauvetage des personnes en mer** dans la mesure où les difficultés pratiques qui ont donné lieu à l'examen de la question des lieux de refuge sont liées à une problématique autre que celle du sauvetage. Deux situations peuvent se présenter :

- le navire, selon le jugement du capitaine, a besoin d'assistance mais n'est pas dans une situation de détresse (naufrage imminent, survenance d'un incendie, etc.) qui exige l'évacuation des personnes à bord; ou
- les personnes à bord ont déjà été secourues, sauf éventuellement celles qui sont restées à bord, ou qui ont été envoyées à bord pour tenter de faire face à la situation dans laquelle se trouve le navire.

1.14 **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 SAR, du Manuel IAMSAR et des documents connexes, ont priorité sur les présentes Directives (et les procédures en découlant).**

1.15 En tout état de cause, le MRCC compétent devrait être informé de toute situation susceptible d'évoluer et de devenir un événement SAR.

---

<sup>1</sup> Telles que définies dans le Code ISM.  
I:\ASSEMBLY\23\Res\949.doc

1.16 Même s'il ne s'agit pas d'une opération de "sauvetage" au sens de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR), il faut avoir constamment à l'esprit la sécurité des personnes lors de l'application des présentes Directives, en particulier dans les deux cas suivants :

- si le navire présente un risque (explosion, pollution grave etc.) pour la vie des personnes se trouvant à proximité (équipages des navires d'assistance, travailleurs portuaires, habitants de la zone côtière, etc.);
- si des personnes restent (capitaine, etc.) ou montent (pompiers et autres experts, personnels des sociétés d'assistance maritime ou de remorquage, etc.) volontairement à bord pour tenter de maîtriser les difficultés que rencontre le navire.

1.17 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.

### **Définitions**

1.18 **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.

1.19 **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.

1.20 **MAS** désigne un service d'assistance maritime, tel que défini 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.

## **2 DIRECTIVES CONCERNANT LES MESURES REQUISES DES CAPITAINES ET/OU DES ASSISTANTS DE NAVIRES AYANT BESOIN D'UN LIEU DE REFUGE**

### **Analyse préalable de la situation**

2.1 Le capitaine devrait, s'il y a lieu avec l'aide de la compagnie et/ou de l'assistant, déterminer les raisons pour lesquelles son navire a besoin d'assistance. (Se reporter au paragraphe 1 de l'appendice 2.)

### **Identification des dangers et évaluation des risques encourus**

2.2 Après avoir effectué l'analyse prévue au paragraphe 2.1 ci-dessus, 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;
- si le navire est amené vers le large.

### **Identification des mesures requises**

2.3 Le capitaine et/ou l'assistant devrai(en)t identifier l'aide requise de la part de l'État côtier pour faire face au danger inhérent à la situation. (Se reporter au paragraphe 3 de l'appendice 2.)

### **Prise de contact avec l'autorité de l'État côtier**

2.4 Le capitaine et/ou l'assistant devrai(en)t se mettre en rapport avec l'État côtier pour lui transmettre les informations mentionnées aux paragraphes 2.1 à 2.3 ci-dessus. Ils sont tenus, en tout état de cause, de communiquer à l'État côtier les renseignements requis en vertu des conventions internationales en vigueur. Cette prise de contact devrait se faire par l'intermédiaire du service d'assistance maritime (MAS) de l'État côtier, comme le prévoit la résolution A.950(23).

### **Établissement des responsabilités et communications entre toutes les parties concernées**

2.5 Le capitaine et/ou l'assistant devrai(en)t notifier au MAS les mesures qu'il est envisagé de prendre et les délais dans lesquels elles devraient être prises.

2.6 Le MAS devrait notifier au capitaine et/ou à l'assistant les moyens qu'il peut mettre à disposition pour l'assistance ou l'accueil du navire dans un lieu de refuge, le cas échéant.

### **Mesures relatives à l'intervention**

2.7 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.

2.8 Le capitaine, la compagnie et, le cas échéant, l'assistant devraient satisfaire aux conditions pratiques requises résultant du processus décisionnaire de l'État côtier, visé aux paragraphes 3.12 à 3.14.

### **Procédures de notification**

2.9 Les procédures de notification devraient être conformes à celles qui sont énoncées dans le système de gestion de la sécurité du navire intéressé en vertu du Code ISM ou de la résolution A.852(20) de l'Assemblée sur les Directives relatives à la structure d'un système intégré de planification des situations d'urgence à bord, selon le cas.

## **3 DIRECTIVES CONCERNANT LES MESURES ESCOMPTÉES DES ÉTATS CÔTIERS**

3.1 En vertu du droit international, un État côtier peut exiger que le capitaine ou la compagnie prenne, dans un délai prescrit, des mesures appropriées pour faire cesser la menace d'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 Il est donc important que les États côtiers mettent en place des procédures pour agir dans ces situations, même si aucun dommage n'a été établi ou aucune pollution n'a eu lieu.

3.3 En particulier, chaque État côtier devrait mettre en place un service d'assistance maritime (MAS)<sup>2</sup>.

### **Évaluation des lieux de refuge**

#### *Évaluation d'ensemble et mesures préparatoires*

3.4 Il est recommandé que les États côtiers s'efforcent d'établir des procédures en accord avec les présentes Directives pour recevoir des demandes d'assistance et y donner suite en vue d'autoriser, s'il y a lieu, l'utilisation d'un lieu de refuge approprié.

3.5 Les autorités maritimes (et, le cas échéant, les autorités portuaires) devraient procéder, pour chaque lieu de refuge, 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, en prenant en considération les facteurs dont la liste figure au paragraphe 2 de l'appendice 2.

3.6 L'analyse susmentionnée, qui devrait se concrétiser par des plans d'urgence, a pour objectif de préparer l'évaluation décrite ci-après lorsqu'un événement se produit.

3.7 Les autorités maritimes, les autorités portuaires, les autorités chargées de la sécurité à terre et, en général, toutes les autorités gouvernementales concernées devraient veiller à ce qu'un système approprié existe pour l'échange de renseignements et ils devraient mettre en place des communications et des procédures d'alerte (identification des correspondants, numéros de téléphone, etc.), selon que de besoin.

3.8 Les autorités susmentionnées devraient prévoir les modalités d'une évaluation commune de la situation.

### **Évaluation spécifique à l'événement**

#### *Éléments de l'analyse*

3.9 Cette analyse devrait porter sur les points suivants :

- état de navigabilité du navire concerné, notamment flottabilité, stabilité, disponibilité des moyens de propulsion et de production d'énergie, moyens d'accostage, etc.;
- nature et état de la cargaison, des approvisionnements, des soutes, et en particulier des marchandises dangereuses;
- distance par rapport à un lieu de refuge et durée prévue du passage vers ce lieu;
- le capitaine est-il toujours à bord;

---

<sup>2</sup> À moins que les États voisins ne prennent les dispositions nécessaires pour établir un service commun.



- 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;
- pouvoir qu'a le pays concerné, sur le plan juridique, d'exiger la prise de mesures par le navire qui a besoin d'assistance;
- le navire est-il assuré ou non;
- si le navire est assuré, identification de l'assureur, et limites disponibles de la responsabilité;
- 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;
- fourniture de la garantie financière requise;
- contrats commerciaux d'assistance déjà conclus par le capitaine ou la compagnie du navire;
- renseignements sur les intentions du capitaine et/ou de l'assistant;
- désignation d'un représentant de la compagnie auprès de l'État côtier concerné;
- facteurs d'évaluation des risques, identifiés à l'appendice 2; et
- mesure déjà prise.

### **Analyse d'experts**

3.10 Une équipe d'inspection désignée par l'État côtier devrait monter à bord du navire si le temps et les circonstances le permettent, pour recueillir des données d'évaluation. Cette équipe devrait être composée de personnes possédant des compétences adéquates pour la situation.

3.11 L'analyse 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 :

- sauvegarde de la vie humaine en mer;
- 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.);
- risque de pollution;
- si le lieu de refuge est un port, risque de perturbation des opérations portuaires (chenaux, quais, équipement, autres installations);
- 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

- il convient de 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.

Une fois l'analyse définitive achevée, l'autorité maritime devrait veiller à ce que les autres autorités concernées soient informées de manière adéquate.

### **Processus décisionnaire concernant l'utilisation d'un lieu de refuge**

3.12 Lorsqu'une autorisation d'accès à un lieu de refuge est demandée, l'État côtier n'est nullement tenu de l'accorder, mais il devrait évaluer tous les facteurs et les risques avec objectivité et offrir un abri chaque fois que cela est raisonnablement possible.

3.13 Au vu des résultats de l'évaluation susmentionnée, l'État côtier devrait décider d'autoriser ou de refuser l'accès, cette décision étant assortie, le cas échéant, des conditions pratiques requises.

3.14 Les mesures prises par l'État côtier n'excluent pas que la compagnie ou son représentant soit appelé à prendre des dispositions pour permettre au navire ayant besoin d'assistance de se rendre dans un lieu de refuge. En règle générale, si le lieu de refuge est un port, une caution en faveur du port sera exigée pour garantir le paiement de tous les frais susceptibles d'être encourus dans le cadre des opérations portuaires, à savoir : mesures visant à protéger l'exploitation, droits de port, pilotage, remorquage, opérations d'amarrage, frais divers. etc.

## APPENDICE 1

### CONVENTIONS INTERNATIONALES APPLICABLES

Au niveau international, les Conventions et Protocoles indiqués ci-après sont en vigueur et constituent, entre autres, le cadre juridique dans lequel les États côtiers et les navires agissent dans les circonstances envisagées<sup>3</sup> :

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et en particulier l'article 221<sup>4</sup>;
- Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée;
- Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures;
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974), telle que modifiée, en particulier le chapitre V;
- Convention internationale de 1989 sur l'assistance<sup>5</sup>;
- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC);
- 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);

---

<sup>3</sup> Il y a lieu de noter qu'il n'existe actuellement aucune prescription internationale obligeant les États à mettre un lieu de refuge à la disposition des navires ayant besoin d'assistance.

<sup>4</sup> "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 autre 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."

<sup>5</sup> Les États Parties à la Convention internationale de 1989 sur l'assistance sont tenus, 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 autorités publiques, 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 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR), telle que modifiée;
- Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets;
- 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).
- Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC);
- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC);
- Convention de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

## APPENDICE 2

### **DIRECTIVES POUR L'ÉVALUATION DES RISQUES LIÉS À LA MISE À DISPOSITION DE LIEUX DE REFUGE**

Lors de l'analyse décrite aux paragraphes 3.4 à 3.8, en sus des éléments décrits au paragraphe 3.9, il convient de tenir compte de ce qui suit :

#### **1 Identification des événements, tels que :**

- incendie
- explosion
- avarie, y compris défaillance mécanique et/ou défaillance de la structure du navire
- abordage
- pollution
- stabilité du navire compromise
- échouement

#### **2 Évaluation des risques liés à l'événement identifié en tenant compte de ce qui suit :**

##### **.1 Facteurs environnementaux et sociaux, par exemple :**

- sécurité des personnes à bord
- menace 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 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 ?
- agrément et 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 de réception pour les 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

Statistiques météorologiques locales et nombre de jours pendant lesquels le lieu de refuge est inutilisable ou inaccessible.

- Bathymétrie

Profondeurs d'eau maximales et minimales dans le lieu de refuge et ses abords.

Tirant d'eau maximal du navire qui doit être accueilli.

Renseignements sur l'état du fond (dur, mou, sableux, etc.) dans l'éventualité où l'on échouerait 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 ?

Risque d'échouement du navire qui peut obstruer les voies de navigation ou l'accès, ou faire obstacle à la navigation maritime.

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 puissance en kW.

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.

Le navire doit-il obligatoirement être couvert par une garantie bancaire ou une garantie financière qui soit 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 internationale  
Existe-t-il un plan d'intervention en cas de catastrophe dans la zone ?
  - installations d'évacuation
- .4 conséquences prévisibles (y compris médiatiques) 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.

### **3 Intervention d'urgence et mesures consécutives, par exemple :**

- allègement
  - lutte contre la pollution
  - remorquage
  - arrimage
  - assistance
  - stockage.
-