

## LIEUX DE REFUGE

### 27.1 METHODE RATIONNELLE DE DESIGNATION ET D'UTILISATION DES LIEUX DE REFUGE

27.1.1 Les Parties Contractantes ont entériné la méthode rationnelle suivante en cas :

- d'incendie,
- d'explosion,
- d'avaries du navire,
- de collision,
- de pollution,
- d'instabilité du navire,
- d'échouage,

pour la désignation et l'utilisation des lieux de refuge.

27.1.2 Dans de tels cas, il est impératif de prendre en compte, en procédant à une évaluation attentive des risques suscités par les événements et par les circonstances connexes :

- la sécurité des personnes à bord,
- la menace pour la sécurité de la population,
- les zones environnementales classées,
- les habitats et les espèces sensibles,
- les pêcheries,
- les installations économiques/industrielles,
- les ressources d'agrément,
- les équipements et la main-d'œuvre disponible,
- les conditions météorologiques, l'état de la mer et la situation géographique,
- la bathymétrie,
- les marées et les phénomènes saisonniers.

27.1.3 Dans la planification des interventions et en ce qui concerne une zone pouvant servir de lieu de refuge, l'on prévoira :

- les rôles et les responsabilités des autorités et des intervenants chargés des opérations,
- les besoins et les disponibilités en matériel d'intervention,
- les techniques d'intervention requises et autorisées,
- la coopération internationale, régionale ou bilatérale,
- la logistique en place pour les interventions d'urgence, telle que déchargement, remorquage, arrimage, sauvetage et stockage,
- les conséquences douanières et financières à considérer dans les opérations d'intervention,
- la vulnérabilité de la zone concernée.

27.1.4 Les Parties Contractantes ont noté que la désignation et l'utilisation de lieux de refuge pouvaient se heurter à une opposition locale et impliquait des décisions politiques. Il convient donc de faire savoir que la détermination d'un lieu de refuge pourrait impliquer une décision politique. Une telle décision ne peut être prise qu'au cas par cas, après avoir pesé les arguments suivants:

- a. les avantages pour le navire sinistré et pour l'environnement si l'on ramène le navire dans un lieu de refuge; et
- b. les risques posés pour l'environnement par la proximité du navire, si celui-ci est transporté près de la côte.

27.1.5 Il convient donc de faire savoir clairement aux autorités et à la population en cause qu'un lieu de refuge bien défini peut limiter l'ampleur du littoral menacé par l'échelle des dangers suscités par le navire sinistré.

27.1.6 Les lignes directrices internationales telles que celles élaborées à l'heure actuelle dans le cadre de l'OMI (Résolution no. A.949(23) de l'Assemblée) ont pour but de préparer des check-listes, qui ont été

approuvées au niveau international, tant pour les autorités auxquelles il est demandé de choisir des lieux de refuge, que pour le capitaine d'un navire, dans une situation spécifique, ayant besoin d'un tel lieu. Les lignes directrices suivantes utilisent la phraséologie du texte et des annexes de la Résolution no. A.949(23) de l'Assemblée de l'OMI. Les Parties contractantes qui sont des états membres de l'Union Européenne devront prendre en compte l'Article 20 de la Directive 2002/59/CE, et elles devront, ainsi que les autres Parties contractantes, prendre en considération la législation nationale dans ce domaine.

27.1.7 Des renseignements structurés sur l'incident, les caractéristiques du navire, les questions connexes de sécurité, le type d'aide nécessaire, la couverture des polices d'assurance etc., permettront aux états riverains de déterminer plus aisément les risques en question. Les décisions à prendre sur les méthodes adéquates, les solutions à apporter dans les activités d'intervention et la détermination de lieux adéquats de refuge tant dans le cas des incidents de type général que dans celui des options au cas par cas seront accélérées par une information ainsi structurée.

27.1.8 Dans une situation où les personnes se trouvent à bord d'un navire en détresse, les règles à appliquer en priorité dans une opération de sauvetage sont celles de la Convention SAR et du Manuel IAMSAR, ainsi que les documents découlant de ses instruments, et non les lignes directrices actuelles et les procédures en découlant.

## **27.2 PRINCIPES DE LA PRISE DES DECISIONS A LA SUITE D'UNE DEMANDE DE LIEU DE REFUGE**

27.2.1 Selon le droit international, un Etat côtier peut exiger du capitaine d'un navire (ou de l'armateur ou de l'affréteur du navire) qu'il prenne, dans les délais prescrits, les mesures qui s'imposent pour mettre fin à la menace d'un danger. A défaut ou en cas d'urgence, l'Etat côtier peut exercer son autorité par une intervention correspondant à la menace. Il est donc important que les Etats côtiers mettent en place des procédures afin de régler ces questions, même si aucun dommage et/ou aucune pollution avéré ne s'est produit, ceci de préférence par le biais d'un service d'assistance maritime. Dans le cas de chacun des lieux de refuge, les autorités maritimes et, lorsque nécessaire, les autorités portuaires procéderont à une analyse objective des avantages et des inconvénients qu'il y a à laisser un navire ayant besoin d'aide à se rendre dans un lieu de refuge, ceci en prenant en considération le résultat de l'analyse propre à l'événement.

27.2.2 Il convient que l'évaluation propre à l'événement analyse les points suivants:

- la navigabilité du navire en question (flottabilité, stabilité, disponibilité des moyens de propulsion et de production d'énergie, faculté de se mettre à quai, etc.);
- nature et état de la cargaison, des magasins, des soutes, en particulier des marchandises dangereuses;
- distance et durée estimée du trajet jusqu'à un lieu de refuge;
- la question de savoir si le capitaine est toujours à bord;
- l'effectif des autres membres de l'équipage et/ou des sauveteurs et autres personnes à bord, et évaluation des facteurs humains, dont la fatigue;
- autorité légale du pays concerné à exiger des mesures de la part du navire en détresse;
- la question de savoir si le navire est assuré ou non;
- si le navire est assuré, l'identité de l'assureur, ainsi que les limites de sa responsabilité;
- la question de savoir si le capitaine et l'armateur ou l'affréteur du navire sont d'accord avec les propositions faites par l'Etat côtier/les sauveteurs de se rendre ou d'être amené à un lieu de refuge;
- les dispositions applicables aux garanties financières requises;
- tout contrat commercial de sauvetage d'ores et déjà conclu par le capitaine du navire ou par l'armateur ou l'affréteur;
- les renseignements sur les intentions du capitaine et/ou de l'entreprise de sauvetage;
- la désignation d'un représentant de l'armateur ou de l'affréteur du navire dans l'Etat côtier concerné;
- les facteurs d'évaluation des risques définis en appendice 2 de la Résolution no. A.949(23) de l'Assemblée de l'OMI; et
- toutes les mesures éventuellement déjà prises.

27.2.3 S'il y a lieu, et si les délais le permettent, il convient qu'une équipe d'inspection désignée par l'Etat côtier monte à bord du navire, ceci afin de recueillir des données d'évaluation. Il convient aussi que l'équipe soit composée de personnes ayant des compétences correspondant à la situation.

27.2.4 Dans l'analyse figurera une comparaison entre les risques en cause si le navire reste en mer et les risques qu'il présenterait pour le lieu de refuge et son environnement. Cette comparaison portera sur les points suivants :

- sauvegarde de la vie humaine en mer;
- sécurité des personnes au lieu de refuge ainsi que de son environnement industriel et urbain (risque d'incendie ou d'explosion, risque de toxicité, etc.);
- risque de pollution;
- si le lieu de refuge est un port, risque de perturbation des opérations portuaires (voies de navigation, quais, matériel, autres installations);
- évaluation des conséquences si une demande de lieu de refuge est rejetée, y compris les effets éventuels sur les Etats voisins.

27.2.5 Dans la réalisation de l'analyse, il conviendra de prendre dûment en considération la préservation de la coque, des machines et de la cargaison du navire en détresse.

27.2.6 Une fois l'analyse finale terminée, il conviendra d'en informer les autorités maritimes concernées. Lorsqu'une autorisation d'accès à un lieu de refuge est à l'étude, et bien que l'Etat côtier ne soit nullement tenu de l'accorder, il convient que ce dernier pèse tous les facteurs et risques dans des conditions équilibrées, et qu'il donne abri lorsque raisonnablement possible.

27.2.7 A la lumière du résultat de l'évaluation prévue ci-dessus, l'Etat côtier décidera d'accorder ou de refuser l'admission, et prendra des décisions, s'il y a lieu, quant à toute nécessité pratique. L'action de l'Etat côtier n'empêche pas de demander à l'armateur ou à l'affréteur du navire, ou à son représentant, de prendre des mesures pour faire en sorte que le navire en détresse se rende à un lieu de refuge. En règle générale, si le lieu de refuge est un port, une garantie jouant en faveur du port sera exigée afin de garantir le paiement de tous les frais susceptibles d'être subis sur le plan de son exploitation, telles que : mesures destinées à préserver l'exploitation, droits de port, pilotage, remorquage, opérations d'amarrage, frais divers etc.

### **27.3 CHECK-LISTE DES RENSEIGNEMENTS DESTINES A UNE AUTORITE COMPETENTE**

Une autorité responsable soit de l'analyse des événements, soit de la décision de donner accès ou non à un lieu de refuge, devra utiliser la check-liste suivante:

- renseignements relatifs à l'identification du navire,
- Etat du pavillon, renseignements sur l'équipage,
- renseignements sur la cargaison, les soutes, le ballast,
- position du navire sinistré, conditions météorologiques et état des marées,
- distance par rapport au lieu préféré de refuge, contraintes,
- données géographiques et hydrographiques du lieu de refuge et de ses approches,
- moyens de communication disponibles,
- armateur, agent local, assureur, ambassade/consulat,
- un contrat d'assistance/sauvetage existe/est prévu, qui est/sera l'entreprise,
- type d'accident/de détresse, risques en question,
- classement des mesures d'assistance en fonction des priorités, délai dans lequel les décisions doivent être prises,
- type de compétences et de matériel nécessaires aux mesures d'intervention,
- disponibilité du matériel et de la main d'œuvre, moyens de transport,
- définition des risques maxima pour le littoral/la population/les intérêts connexes et les interventions éventuelles,
- participation d'autres agences responsables au processus de prise des décisions,
- accès au lieu de refuge pour les opérations d'assistance/sauvetage/déchargement de la cargaison depuis le littoral/en mer,
- contraintes d'ancrage ou de poste à quai au lieu de refuge,

- y a-t-il une menace imminente due au risque d'émission accidentelle de substances dangereuses,
- acceptation anticipée des mesures par la population,
- comment peut-on aider le travail des médias et comment peuvent-ils participer,
- existence d'un plan d'organisation des secours au lieu de refuge,
- dans quelle mesure l'assurance couvre-t-elle financièrement les risques impliqués par les mesures d'intervention,
- fourniture d'une garantie bancaire par l'affréteur/le gérant,
- autres intérêts susceptibles d'être touchés par les mesures d'intervention (agrément, tourisme, pêche, protection de la vie sauvage etc.).

#### 27.4 CHECK-LISTE DES RENSEIGNEMENTS DEVANT ETRE COMMUNIQUES PAR UN NAVIRE EN DETRESSE

Excepté dans des circonstances exceptionnelles, les navires en difficulté devra fournir les renseignements suivants:

- renseignements relatifs à l'identification du navire,
- Etat du pavillon, renseignements sur l'équipage,
- renseignements sur la cargaison, les soutes, le ballast,
- position actuelle, conditions météorologiques et état des marées, prévisions,
- distance par rapport au lieu préféré de refuge, contraintes,
- assistance d'un pilote/d'une escorte requise,
- moyens de communication disponibles,
- le moteur et le dispositif de propulsion, les groupes d'alimentation électrique auxiliaire, le gouvernail fonctionnent-ils ou non,
- le navire flotte, est échoué, l'ancre est prête à être jetée,
- avaries de la coque ou autre,
- risques/présence d'un incendie et explosion, émission de substances dangereuses, et si oui : source et quantité,
- renseignements sur l'affréteur, l'agent local, le destinataire de la cargaison, l'assureur, l'ambassade/le consulat,
- existence d'un contrat ou intention de souscrire un contrat d'assistance/sauvetage, nom/adresse de l'entreprise,
- heure d'arrivée estimée du navire de sauvetage/de l'entreprise,
- type d'accident/détresse, risques en cause,
- l'équipage doit-il être évacué ou non,
- intention ou non d'abandonner le navire, autres alternatives possibles,
- mesures d'intervention/de précaution prises par l'équipage, ont-elles réussi, prochaines mesures prévues/prises, état de la sécurité d'exploitation à bord,
- classement des mesures d'assistance dans l'ordre des priorités, délai prévu pour la prise des décisions,
- type de compétences et de matériel nécessaires aux mesures d'intervention,
- autre assistance requise en stand-by.

#### 27.5 REMARQUES

27.5.1 Les autorités maritimes, les autorités portuaires, les autorités responsables de la sécurité côtière et, en général, toutes les autorités gouvernementales concernées devront s'assurer que:

- a. un système adéquat est mis en place pour la communication des informations;
- b. les procédures nécessaires de communications et d'alerte sont établies, et
- c. un plan existe des modalités d'une évaluation conjointe de la situation.

27.5.2 Dans les zones maritimes, lorsque les coopérations bilatérale et multilatérale entre les Etats sont basées sur un Accord, des formulaires adéquats de dissémination des informations, des procédures de communication et d'alerte, et des plans d'évaluation conjointe de la situation doivent être incorporés audit accord.