



Bureau de Coopération  
Economique du Pacifique Sud



Commission du Pacifique Sud



Commission Economique &  
Sociale pour l'Asie et le Pacifique



Programme des Nations  
Unies pour l'Environnement

---

## Programme Regional Océanien de l'Environnement

---

SPREP/Etude Thématique 12

Original: Anglais

ETUDE THEMATIQUE No.12

**ACTIVITES DE L'ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE CONSULTATIVE  
DE LA NAVIGATION MARITIME DANS LE PACIFIQUE SUD RELATIVES  
AUX MESURES DE PREVENTION, DE LUTTE ET D'INTERVENTION  
CONCERNANT LA POLLUTION DU MILIEU MARIN**

par

Terence M. Hayes

Commission du Pacifique Sud  
Nouméa, Nouvelle-Calédonie  
Mai 1981

---

Le présent document a été établi par la CPS au titre du projet FP/0503-79-15 en vue de contribuer à la mise au point d'un Programme régional océanien de l'environnement. Son contenu, ses conclusions et ses recommandations ne correspondent pas nécessairement aux vues du PNUE, de la CESAP, du SPEC ou de la CPS.

Les dénominations et la présentation utilisées n'impliquent aucune prise de position de la part du PNUE, de la CESAP, du SPEC ou de la CPS, concernant le statut juridique des états, territoires, villes ou zones ni sur les autorités dont ils relèvent, pas plus que sur la délimitation de leurs frontières ou limites.

---

SPREP / Etude Thématique 12  
Mai 1981

ORIGINAL : ANGLAIS

PROGRAMME REGIONAL OCEANIEEN DE L'ENVIRONNEMENT

Nouméa, Nouvelle-Calédonie

ETUDE THEMATIQUE

ACTIVITES DE L'ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE CONSULTATIVE  
DE LA NAVIGATION MARITIME DANS LE PACIFIQUE SUD RELATIVES AUX  
MESURES DE PREVENTION, DE LUTTE ET D'INTERVENTION CONCERNANT  
LA POLLUTION DU MILIEU MARIN

par

Terence M. Hayes  
Conseiller interrégional  
sur la pollution des mers  
Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation  
Maritime (O.M.C.I.)



ACTIVITES DE L'ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE CONSULTATIVE  
DE LA NAVIGATION MARITIME DANS LE PACIFIQUE SUD RELATIVES AUX  
MESURES DE PREVENTION, DE LUTTE ET D'INTERVENTION CONCERNANT  
LA POLLUTION DU MILIEU MARIN

Terence M. Hayes  
Conseiller interrégional  
sur la pollution des mers

Mai 1981

M/UNEP/8/81  
GE.81-01514

ACTIVITES DE L'ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE CONSULTATIVE  
DE LA NAVIGATION MARITIME DANS LE PACIFIQUE SUD RELATIVES AUX  
MESURES DE PREVENTION, DE LUTTE ET D'INTERVENTION CONCERNANT  
LA POLLUTION DU MILIEU MARIN

Je voudrais vous dire combien je suis satisfait d'avoir été invité, en tant que représentant de l'OMCI à cette réunion, à présenter ce document, et je tiens à remercier le Bureau pour les mers régionales du Programme des Nations Unies pour l'environnement, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, la Commission du Pacifique Sud et le Bureau du Pacifique Sud pour la coopération économique de tout ce qu'ils ont fait pour organiser cette réunion, ainsi que le Préfet de Nouvelle-Calédonie, qui a offert de l'accueillir.

L'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) estime que l'élaboration d'accords régionaux visant à prévenir les déversements d'hydrocarbures et à lutter contre cette pollution est une question très importante, et elle est disposée à fournir une assistance technique et à apporter son concours pour atteindre cet objectif. Il me semble utile, à ce stade, de dire quelques mots des activités de l'OMCI touchant la protection du milieu marin. Vous savez sans doute que l'OMCI est, parmi les institutions spécialisées des Nations Unies, celle qui se consacre exclusivement aux affaires maritimes. L'OMCI a pour fonctions principales de promouvoir la sécurité en mer et de prévenir la pollution des mers et de lutter contre cette pollution, fonctions qui sont par leur nature étroitement liées et qui tendent vers un objectif commun : la protection de la vie humaine, des biens et de l'environnement contre les risques que peuvent créer les activités maritimes.

Sur le plan général, l'OMCI a encouragé la ratification et l'application de conventions importantes se rapportant à la sécurité en mer et à la prévention de la pollution : il s'agit de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) et de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73) ainsi que des protocoles connexes de 1978 (TSPP 1978). Ces conventions visent à prévenir la pollution en améliorant les normes de conception et de construction, en particulier pour les pétroliers, et en faisant adopter de meilleures normes opérationnelles pour réduire les quantités d'hydrocarbures et d'autres substances nuisibles qui sont déversées dans le milieu marin dans le cadre des opérations normales des navires.

La question de l'indemnisation et de la responsabilité des dommages causés par la pollution par les hydrocarbures est un autre motif de préoccupation, en particulier pour les nations insulaires du Pacifique qui dépendent étroitement du tourisme et de la pêche. Comme vous le savez pour la plupart, certains déversements accidentels comme la catastrophe de l'"Amoco Cadiz" et l'accident

du puits "IXTOC 1" ont coûté très cher, qu'il s'agisse du coût des opérations de nettoyage ou des dommages économiques. Peu après l'accident du "Torrey Canyon" les propriétaires de pétroliers et l'industrie pétrolière ont institué des systèmes d'indemnisation volontaire. L'Accord volontaire entre propriétaires de pétroliers concernant la responsabilité en matière de pollution par les hydrocarbures (TOVALOP) définit les responsabilités des propriétaires des pétroliers, et le Contrat relatif à un complément intérimaire à la responsabilité des pétroliers en matière de pollution par les hydrocarbures (CRISTAL) définit la responsabilité des propriétaires de la cargaison, dans des limites prescrites. Parallèlement à ces initiatives des milieux professionnels, les gouvernements ont adopté la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CIC 1969) et la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (IOPC FUND 1971). Ces deux conventions prévoient une indemnisation à concurrence d'environ 58 millions de dollars. Les incidences techniques et financières de ces conventions pour les pays représentés ici sont minimes, et l'OMCI a appuyé la ratification de ces conventions pour que des fonds suffisants soient réunis pour financer les interventions et les indemnisations.

Deux autres Conventions se rapportent également à cette question :

- la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures;
- le Protocole connexe de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures.

Ces Conventions habilitent les signataires à prendre, en haute mer, les mesures jugées nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer un danger grave et imminent menaçant leurs côtes ou leurs intérêts connexes du fait d'une pollution ou d'un risque de pollution de la mer par les hydrocarbures ou des substances nuisibles, à la suite d'un accident maritime ou d'événements en rapport avec cet accident, dont on peut raisonnablement craindre qu'ils aient des conséquences graves.

La Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières, modifiée en 1978, établit des procédures réglementant l'immersion des déchets et donne des directives techniques pour la classification des déchets. Considérant l'intérêt qu'un

grand nombre de pays présents à cette réunion ont témoigné à cette question, je suis persuadé que de nombreuses administrations nationales envisagent sérieusement de ratifier cette convention.

Pour que les pays puissent appliquer les conventions mentionnées ci-dessus et d'autres encore, il est indispensable que, sur le plan national, des lois et des règlements soient adoptés pour donner effet aux prescriptions techniques et pour fixer des sanctions destinées à dissuader les exploitants de navires d'enfreindre les règlements. A cette fin, l'OMCI a fourni une assistance technique en matière de législation maritime à la Papouasie-Nouvelle-Guinée en 1979, et elle envisage d'envoyer une mission à Fidji cette année. Les services du Conseiller interrégional en matière de législation maritime sont à la disposition des pays en développement, et nous nous occupons actuellement d'élaborer un modèle de code maritime pour les petites nations insulaires, qui donnera effet à un grand nombre des conventions en vigueur.

En ma qualité de Conseiller interrégional de l'OMCI sur la pollution des mers, je me suis rendu dans quelques-uns des pays représentés ici, à savoir la Papouasie-Nouvelle-Guinée, Fidji, Samoa, Tonga et les Iles Cook, et je dois en principe me rendre aux Iles Salomon d'ici à la fin de l'année. A l'occasion de ces missions, il a été possible de dégager les problèmes communs se rapportant à la législation, aux installations pétrolières, aux procédures d'exploitation et aux ressources disponibles pour prévenir et maîtriser les rejets des navires, que ces rejets soient liés au fonctionnement normal du navire ou qu'ils soient accidentels. Ces questions sont exposées de façon plus détaillée dans le document dont j'ai parlé. Etant donné que les activités de prospection pétrolière au large des côtes se développent dans le Pacifique Sud, c'est-à-dire à Fidji, aux Tonga et en Papouasie-Nouvelle-Guinée, il devient de nouveau nécessaire d'établir des règlements et des plans d'intervention concernant les pollutions accidentelles résultant d'opérations de ce genre, et j'ai traité ces questions en détail dans les rapports que j'ai rédigés à la suite de mes missions de visite. Toutefois, à la présente réunion, je suis persuadé que le Secrétariat technique du Comité pour la coordination de la prospection commune des ressources minérales au large des côtes dans le Pacifique Sud (CCOP/SOPAC) exposera les problèmes qui peuvent découler d'activités de prospection et de production au large des côtes et les solutions possibles.

Au cours de ma mission de visite à l'automne de 1980, je me suis entretenu avec les autorités australiennes et néo-zélandaises chargées de la prévention de la pollution et de l'intervention en cas de pollution, de la possibilité de conclure des accords régionaux pour la lutte contre la pollution, et elles ont fait bon accueil à cette idée. Ces deux pays ont promulgué des plans nationaux d'intervention d'urgence pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures, et il existe un accord officieux entre leurs ministères des transports au sujet de la coopération en matière de lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures. Cet accord prévoit la fourniture de ressources, de personnel et de matériel sur demande expresse. Les deux gouvernements ont fait savoir qu'ils aideraient les gouvernements des pays du Pacifique Sud s'il se produisait un accident entraînant une grave pollution par les hydrocarbures. Les demandes d'assistance devraient être acheminées par l'intermédiaire de la Haute Commission appropriée et seraient acceptées sur la base du remboursement éventuel des coûts par l'assureur du navire ou par le Fonds IOPC. Le Gouvernement australien a également offert de fournir, grâce à une aide financière du Bureau australien pour l'aide au développement, une formation à des techniciens des pays du Pacifique dans les domaines de l'intervention et des opérations de nettoyage en cas de déversement d'hydrocarbures. Cette formation serait dispensée par le Groupe d'intervention d'urgence et des services spéciaux du ministère australien des transports.

Chacun des gouvernements présents est invité instamment à élaborer un plan national d'intervention simple indiquant l'organe coordonnateur national pouvant être alerté 24 h sur 24, les ressources disponibles, les moyens d'obtenir une assistance et de simplifier les formalités de douane et d'immigration en cas d'accident grave. J'ai aidé à rédiger plusieurs plans nationaux d'intervention et je suis disposé à proposer des directives aux autorités nationales ou à collaborer avec elles pour mettre au point des plans de ce genre. A mon avis, il est essentiel que des plans nationaux soient adaptés avant que les gouvernements puissent conclure des accords formels de portée régionale. L'OMCI sait déjà que le Gouvernement australien s'intéresse vivement à la coopération régionale depuis 1976 qu'il la soutient énergiquement, et elle espère que les autorités australiennes appuieront les initiatives prises par le PNUE, dans le cadre du programme pour les mers régionales, en faveur du Pacifique Sud.

Les deux gouvernements ont pris une autre initiative en 1980 : ils ont organisé une équipe d'évaluation mixte Australie/Nouvelle-Zélande de la surveillance civile des côtes. Cette mission a étudié les moyens nationaux de surveillance dans tout le Pacifique du point de vue de la souveraineté nationale, de la protection des pêcheries, des opérations de recherche et de sauvetage et de la prévention de la pollution. Comme de nombreux pays ont décidé de créer des zones économiques exclusives de 200 milles marins, le seul moyen efficace de patrouiller dans ces zones est la surveillance aérienne, qui exige des ressources importantes. Compte tenu de l'étendue des zones maritimes considérées et des ressources financières limitées d'un grand nombre de pays, il semble que dans ce domaine également, la meilleure solution serait la coopération régionale. Les aéronefs pourraient être conçus pour des missions diverses et pour ce qui est de la prévention de la pollution, l'OMCI pourrait fournir des renseignements et une formation en vue de repérer et d'identifier les sources de pollution des mers et de réunir des éléments de preuve. Dans l'intervalle, les gouvernements pourraient adopter les Directives à l'intention des Etats côtiers et portuaires pour signaler à l'Etat du pavillon une infraction présumée à la Convention internationale de 1954, pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures modifiées en 1962 et 1969 (jointes en annexe), pour les faire appliquer par les aéronefs civils, afin que les infractions éventuelles puissent faire l'objet d'un procès-verbal.

Dans l'ensemble, il faudrait améliorer les normes appliquées aux installations pétrolières pour ce qui est de la porosité des murs de protection des réservoirs, du drainage des doubles fonds des citernes et des réservoirs, de l'évacuation des boues de nettoyage des citernes, l'entretien des canalisations et des tuyaux souples et les procédures d'inspection et d'exploitation concernant le chargement et le déchargement des pétroliers.

Enfin, pour ce qui est des ressources disponibles pour intervenir en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures, il est recommandé que les gouvernements fassent l'inventaire des navires et des aéronefs qui pourraient être employés à certaines tâches comme la mise en place de barrages flottants, l'épandage de produits dispersants, la récupération du pétrole et la recherche des nappes de pétrole. Je sais que certains des pays représentés ici ont acheté du matériel spécialisé de lutte contre la pollution et ont établi des directives en ce qui concerne l'emploi des produits dispersants, mais la majorité des pays n'ont pas

encore abordé cette question. A mon avis, les exploitants des installations terminales de chargement ou de déchargement de produits pétroliers en vrac, agissant séparément ou de concert, devraient fournir du matériel comme les barrages flottants, les écumeuses, les produits dispersants et le matériel d'épandage pour être en mesure de faire face, dans leurs propres installations, à des déversements accidentels pouvant représenter jusqu'à 500 barils. Je voudrais encourager les gouvernements à engager des consultations avec l'industrie pétrolière au sujet de l'équipement de leurs installations terminales de vrac, afin qu'en cas de déversement accidentel des mesures suffisantes puissent être prises sans retard. Je suis sûr qu'après ce qui s'est produit récemment aux Tonga et à Fidji, les représentants de ces pays sont tout à fait conscients des difficultés qui peuvent surgir, en cas de déversement accidentel, lorsqu'il n'y a pas de matériel sur place.

Je pense que ces indications vous ont donné une idée suffisamment complète des activités actuelles de l'OMCI dans le Pacifique Sud en matière de pollution des mers; bien entendu, nous continuerons à collaborer avec le programme pour les mers régionales du PNUE afin de renforcer les capacités aux niveaux national et régional.



ANNEXE

DIRECTIVES A L'INTENTION DES ETATS COTIERS ET DES  
ETATS DES PORTS CONCERNANT L'ENVOI DE RAPPORTS A L'ETAT DU  
PAVILLON AU SUJET D'INFRACTIONS PRESUMES AUX DISPOSITIONS  
DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1954 POUR LA PREVENTION  
DE LA POLLUTION DES EAUX DE LA MER PAR LES HYDROCARBURES,  
TELLE QUE MODIFIEE EN 1962 ET EN 1969

1 Les procédures de contrôle des rejets en vertu de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (telle qu'elle a été modifiée en 1962 et en 1969) qui ont été adoptées par l'Assemblée dans la résolution A.391(X) énoncent la marche à suivre pour fournir des renseignements à l'Etat du pavillon sur les infractions à la Convention, en application des dispositions du paragraphe 1) de l'article X. Ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 9 des procédures, les deux principales sources d'information sont les suivantes :

.1 observation visuelle de rejets en mer de la part de navires et d'aéronefs passant à proximité et, si cela est possible, prélèvement et analyse d'un échantillon d'hydrocarbures;

.2 preuves obtenues au port à la suite d'inspections des navires et de leurs documents.

2 L'expérience a montré que les renseignements communiqués par l'Etat côtier ou l'Etat du port sont souvent insuffisants pour permettre à l'Etat du pavillon de faire engager des poursuites du chef de l'infraction présumée aux dispositions de l'article III de la Convention. Les présentes Directives ont pour objet de préciser les renseignements qui sont souvent nécessaires à l'Etat du pavillon pour engager des poursuites du chef de telles infractions présumées. Elles sont destinées à compléter les procédures de contrôle des rejets qui figurent dans la résolution A.391(X).

3 Il est recommandé qu'en établissant un rapport destiné à l'Etat du pavillon au sujet de l'infraction présumée, les autorités de l'Etat côtier ou de l'Etat du port s'inspirent des indications figurant en annexe quant au contenu d'un tel rapport. Il conviendrait de tenir compte à cet égard de ce qui suit :

.1 le modèle de rapport ci-joint vise à permettre de rassembler une quantité optimale de données disponibles; même si la totalité des

renseignements suggérés ne peut être recueillie, il conviendrait néanmoins de fournir le maximum d'informations;

.2 il importe que chacun des renseignements figurant dans le rapport soit étayé par des faits qui, lorsqu'ils sont examinés dans leur ensemble, inciteraient l'Etat du port ou l'Etat côtier à penser qu'une infraction a eu lieu;

4 Le rapport devrait être transmis à l'Etat du pavillon dans des délais aussi brefs que possible et, de préférence, dans les soixante jours qui suivent l'observation de l'infraction présumée. Le rapport devrait indiquer l'identité du service qui est à l'origine du rapport et devrait être signé par un fonctionnaire dûment autorisé dont le nom est clairement indiqué.

5 Ainsi qu'il est précisé au paragraphe 17 des Directives relatives aux dispositions en matière de rejet, aucune disposition des présentes Directives ne devrait être interprétée comme constituant une dérogation au pouvoir que possède tout Gouvernement contractant à la Convention de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de prendre des mesures en vertu de sa propre juridiction en ce qui concerne toute question ayant trait à la Convention ou comme constituant une extension de la juridiction d'un quelconque Gouvernement contractant. En outre, les présentes Directives ne visent pas à définir les droits de l'Etat du port ou des Etats côtiers à l'égard des navires battant pavillon étranger.

6 Il est à remarquer que les Directives ne dégagent pas l'Etat du pavillon de l'obligation que lui impose l'article X de la Convention de mener une enquête sur les infractions présumées et de prendre des mesures pour compléter les preuves si nécessaire. Pour recueillir des preuves complémentaires, l'Etat du pavillon pourra également s'inspirer des présentes Directives.

CONTENU DES RAPPORTS SUR LES INFRACTIONS PRESUMES AUX  
DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1954  
POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DE LA  
MER PAR LES HYDROCARBURES

MESURES PRISES LORSQU'UN CAS DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES A ETE  
CONSTATE

- 1.1 Identification de l'observateur ou des observateurs
  - 1.1.1 nom de l'observateur
  - 1.1.2 organisme dont il relève
  - 1.1.3 fonctions de l'observateur au sein de cet organisme
  - 1.1.4 observation faite depuis un aéronef/un navire/la côte/  
d'autres emplacements
  - 1.1.5 nom ou identité de ce point d'observation
- 1.2 Méthode d'observation et documents<sup>1/</sup>
  - 1.2.1 observation visuelle
  - 1.2.2 photographies de type classique<sup>2/</sup>
  - 1.2.3 télésurveillance et/ou téléphotographies
  - 1.2.4 échantillons prélevés sur la nappe
  - 1.2.5 toute autre forme d'observation indiquée

1/ Les observations, photographies et documents devraient être accompagnés d'une attestation signée témoignant de leur authenticité.

2/ Toute photographie du rejet devrait de préférence être en couleurs. Les photographies peuvent permettre d'établir que les matières qui flottent à la surface de l'eau sont vraiment des hydrocarbures, que la quantité d'hydrocarbures rejetés constitue vraiment une infraction à la Convention, et que les hydrocarbures en question sont ou ont été rejetés par un navire déterminé; elles peuvent également donner l'identité de ce navire. L'expérience montre que ces renseignements peuvent être obtenus au moyen des trois types de photographie énumérés ci-après :

- .1 Détail de la nappe photographiée pratiquement à la verticale depuis une altitude inférieure à 300 mètres, le soleil étant derrière le photographe.
- .2 Vue d'ensemble du navire et de la "nappe" montrant que les hydrocarbures proviennent d'un navire bien déterminé.
- .3 Détail du navire permettant de l'identifier.

- 1.3 Caractéristiques de la nappe d'hydrocarbures
- 1.3.1 date et heure (TU) d'observation
  - 1.3.2 position de la nappe d'hydrocarbures (longitude et latitude)
  - 1.3.3 distance approximative de l'amer le plus proche (en milles marins)
  - 1.3.4 dimensions générales approximatives de la nappe d'hydrocarbures (longueur, largeur et proportion de la surface ainsi définie qui est recouverte d'hydrocarbures)
  - 1.3.5 description physique de la nappe d'hydrocarbures (direction et forme, par exemple continue, en taches ou en traînées)
  - 1.3.6 apparence de la nappe d'hydrocarbures (indiquer sa catégorie<sup>3/</sup>)
  - 1.3.7 état du ciel (soleil éclatant, ciel couvert, etc.), luminosité et visibilité (km) au moment de l'observation
  - 1.3.8 état de la mer
  - 1.3.9 direction et vitesse du vent de surface
  - 1.3.10 direction et vitesse des courants
- 1.4 Caractéristiques du ou des navire (s) soupçonné(s) d'avoir commis l'infraction
- 1.4.1 date et heure (TU) de l'observation ou de l'identification si ces données sont différentes de celles indiquées sous 1.3.1
  - 1.4.2 nom du navire
  - 1.4.3 position du navire si elle est différente de celle indiquée sous 1.3.2

- <sup>3/</sup>
- A = À peine visible dans les conditions d'éclairage les plus favorables
  - B = Aspect d'une nappe argentée à la surface de l'eau
  - C = La première trace de coloration peut être observée
  - D = Ruban de couleur vive
  - E = Les couleurs commencent à s'estomper
  - F = Les couleurs deviennent beaucoup plus foncées

Les catégories susmentionnées sont empruntées au Manuel de 1969 sur l'élimination des déchets de raffinage - Volume sur les déchets liquides - publié par l'Institut américain du pétrole (American Petroleum Institute (API)) (Manuel on Disposal of Refinery Wastes - Volume on Liquid Waste).

- 1.4.4 pavillon et port d'immatriculation
  - 1.4.5 type de navire (par exemple navire-citerne, navire de charge, navire à passagers, navire de pêche), dimensions (jauge estimative) et autres renseignements descriptifs (par exemple, couleur de la superstructure et marques portées sur les cheminées)
  - 1.4.6 tirant d'eau (en charge ou sur lest)
  - 1.4.7 cap et vitesse approximatifs
  - 1.4.8 position de la nappe par rapport au navire (sur l'arrière, à bâbord, à tribord)
  - 1.4.9 section du navire en provenance de laquelle le rejet a été observé
  - 1.4.10 le rejet a-t-il cessé lorsque le navire a été observé ou contacté par radio ?
- 1.5 Autres renseignements, si l'on a pu établir une liaison radio
- 1.5.1 capitaine informé de la pollution
  - 1.5.2 explication donnée par le capitaine
  - 1.5.3 dernier port d'escale du navire
  - 1.5.4 prochain port d'escale du navire
  - 1.5.5 noms du capitaine et du propriétaire du navire
  - 1.5.6 indicatif d'appel du navire
- 2 MESURES PRISES PAR L'ETAT DU PORT OU PAR L'ETAT COTIER
- 2.1 Lorsque les renseignements visés sous 1.5 n'ont pas été obtenus, ils devraient être demandés par l'Etat du port ou par l'Etat côtier.
  - 2.2 Enquête à bord<sup>4/</sup>
    - 2.2.1 déclarations des personnes intéressées<sup>1/</sup>; elles devraient porter sur les éléments suivants :
      - .1 voyage qu'effectue le navire;
      - .2 soutage et ballastage, y compris le type de combustible liquide utilisé;
      - .3 condition de chargement de toutes les citernes;

<sup>4/</sup> Ces enquêtes devraient permettre de préciser aussi rapidement que possible quelles étaient les opérations de manutention d'hydrocarbures qui ont eu lieu à bord au moment du rejet et qui était responsable de ces opérations.

.4 séparateur d'eau et d'hydrocarbures - approuvé/pas de séparateur approuvé;

.5 entreposage et évacuation des déchets d'hydrocarbures;

.6 entreposage et évacuation des eaux de cale polluées

A bord des pétroliers, ces preuves devraient être complétées par des renseignements sur le voyage en charge ou sur ballast :

.7 quelles sont les citernes utilisées pour le transport de la cargaison/ du ballast, y compris les types de cargaison d'hydrocarbures transportés,

.8 méthodes de nettoyage des citernes;

.9 transfert du ballast;

.10 conservation des résidus;

.11 état des citernes à ballast séparé.

## 2.2.2 Inspection des documents du navire :

.1 registre des hydrocarbures :

.1.1 vérifier s'il se trouve à bord;

.1.2 vérifier s'il est à jour;

.1.3 vérifier les mentions portées par rapport aux déclarations qui ont été faites au sujet du soutage, du ballastage, de l'entreposage et de l'évacuation des résidus.

A bord des pétroliers, on pourra obtenir les renseignements supplémentaires suivants :

.1.4 état des citernes à ballast au départ;

.1.5 état des citernes à ballast à l'arrivée;

.1.6 méthode de nettoyage des citernes et position du navire au cours de cette opération

.1.7 contenu des citernes de décantation;

.2 journal de bord et journal de la machine :

.2.1 vérifier la position de la nappe d'hydrocarbures par rapport aux mentions portées sur le livre de bord;

.2.2 vérifier les mentions portées sur le registre des hydrocarbures par rapport à celles portées sur le journal de bord;

.2.3 vérifier les mentions portées sur le journal de bord par rapport aux déclarations recueillies;

.2.4 tirant d'eau du navire au départ du dernier port;

.2.5 tirant d'eau du navire à l'arrivée au port actuel.

.2.6 fiches d'enregistrement du creux des citernes;

- .2.7 fiches de sondage : si ces documents sont tenus à jour, on pourra y trouver des renseignements sur la consommation en combustible, le chargement de ballast, l'état des bouchains, etc.
- .2.8 cartes de navigation (sur lesquelles les routes et les positions ont été indiquées).

### 2.2.3 Inspection du navire

- .1 échantillons prélevés (dans les citernes, les bouchains, etc.);
- .2 présence de traces d'hydrocarbures à proximité du point de rejet à la mer;
- .3 état de la chambre des machines et contenu des bouchains;
- .4 capacité des pompes de cale et autres pompes de rejet;
- .5 état du séparateur d'eau et d'hydrocarbures;
- .6 contenu des citernes à boues et/ou de la citerne de stockage des eaux de cale;
- .7 sources de fuites importantes;

A bord des pétroliers, on pourra obtenir les renseignements supplémentaires suivants :

- .8 état du ballast séparé;
- .9 état des bouchains de la chambre des pompes;
- .10 capacité des pompes de cale et autres pompes de rejet.

### 2.3 Méthodes utilisées et résultats des analyses d'échantillons d'hydrocarbures

Analyses des échantillons prélevés sur la nappe et à bord

du navire incriminé; indiquer les méthodes utilisées et les résultats de ces analyses<sup>5/</sup>.

### 2.4 Autres renseignements

Des renseignements complémentaires relatifs au navire pourront être obtenus auprès du personnel du terminal pétrolier, des entreprises chargées du nettoyage des citernes ou du personnel des installations de réception à terre des déchets d'hydrocarbures. Si cela est possible, tous les renseignements seront étayés par des documents<sup>1/</sup>.

<sup>5/</sup> Ces analyses devraient viser à établir que l'échantillon provenant de la nappe est un hydrocarbure identique à l'échantillon prélevé à bord du navire. Une copie des résultats devrait figurer dans le rapport.

2.5 Tous autres renseignements ou observations pertinents

2.6 Nature de l'infraction présumée

Indiquer quelles sont les dispositions pertinentes de la Convention que le navire est soupçonné d'avoir enfreintes (par exemple, l'alinéa de l'article III de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée).