



## **Dix-septième Conférence de la Convention de Nouméa**

Dix-septième Conférence ordinaire des Parties contractantes à la Convention pour la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud et protocoles y relatifs (Convention de Nouméa)

Apia, Samoa  
31 août 2023

### **Point 4.3 de l'ordre du jour : Rapport sur le Protocole relatif à la coopération dans la lutte contre les urgences en cas de pollution dans la région du Pacifique Sud (1990)**

#### **Objet du document :**

1. Donner un aperçu des activités entreprises par le Secrétariat à l'appui du Protocole de la Convention de Nouméa concernant la coopération dans la lutte contre les urgences en cas de pollution dans la région du Pacifique Sud, 1990 (le « Protocole d'urgence ») de juillet 2021 à juin 2023.

#### **Contexte :**

2. Conformément à la règle 12(iii), les points prévus à l'article 10 du Protocole d'urgence doivent être examinés par la Conférence des Parties contractantes. Les activités, mesures et modalités techniques suivantes ont été mises en place par le Secrétariat pour accompagner et aider les Parties contractantes dans le fonctionnement du Protocole d'urgence ainsi que pour améliorer la coopération.

#### **Incidents pris en charge.**

3. Le Secrétariat a fourni un appui technique à quatre incidents. Trois se trouvaient dans le Pacifique et un dans l'océan Indien. Chacun permet de tirer des enseignements pertinents pour le projet PACPLAN.
4. Anfrage du Nafanua II, Samoa, août 2021. À la demande du Samoa, le Secrétariat a apporté un appui au Commandant national sur place du gouvernement du Samoa, en tant que conseiller au sein de l'équipe de commandement de l'incident. L'Oil Spill Response Limited (OSRL) a été invité à modéliser la trajectoire des déversements d'hydrocarbures afin de permettre d'évaluer le devenir des hydrocarbures dans divers scénarios et d'éclairer les interventions possibles. Un exercice de sensibilisation et de formation a également été mené à l'aide du nouvel équipement utilisé en cas de déversement d'hydrocarbures aimablement fourni par le gouvernement néo-zélandais.

5. Ancrage et incendie du FV Chuan, I Shin, récif de Beveridge, Nioué, juin 2022. Après l'ancrage du navire et le mystérieux incendie qui s'en est suivi près de l'entrée du récif de Beveridge, à l'intérieur de l'aire marine protégée, les autorités de Nioué ont demandé l'aide du Secrétariat. Le Secrétariat a travaillé avec des experts juridiques du droit de la mer en Nouvelle-Zélande, Maritime New Zealand (MNZ) et des sauveteurs pour déterminer les circonstances de la catastrophe et identifier les solutions d'enlèvement de l'épave disponibles pour Nioué. Compte tenu de l'incendie et des difficultés posées par le propriétaire du navire, initialement récalcitrant, il semblait plus opportun de laisser l'épave en place. Le matériel de pêche et les autres déchets devaient néanmoins être retirés, même après l'incendie.
6. Ancrage du FV Yu Feng 67 sur l'archipel de Saint-Brandon, Maurice, décembre 2022. À la demande de l'Unité conjointe ONU Environnement/Bureau de la coordination des affaires humanitaires (OCHA) (JEU UNEP/OCHA) agissant par l'intermédiaire de l'Autorité australienne pour la sécurité maritime (AMSA), le nouveau Responsable PacPlan du PROE, qui était déjà intervenu lors de réponses antérieures à Maurice, a apporté son soutien à une initiative de l'ONU. L'intervention s'est déroulée à 400 km au nord de Maurice, sur un récif très reculé, isolé et en grande partie inhabité, dont la valeur pour la pêche et le tourisme est inestimable. Les propriétaires montraient des réticences à agir. Compte tenu de la situation locale difficile, du matériel de pêche mal fixé, des appâts en décomposition et du carburant présent, l'opération de sauvetage n'aurait probablement jamais abouti.
7. Incendie de cargaison et explosion du navire de transport de carburant Western Star, Vanuatu, août 2022. Alors qu'il livrait de l'essence à une station locale de stockage et de distribution à Malkula, le navire a pris feu en raison d'une pompe défectueuse et environ 50 tonnes d'essence, de diesel et d'huiles usagées (17 t) ont été déversées ou brûlées. Initialement, l'Autorité de sécurité maritime de Vanuatu (VMSA) a considéré l'incident comme un incendie nécessitant une opération de sauvetage. Cependant, après réflexion et à la demande des agences locales chargées de l'environnement, de la santé, de l'eau et autres, il a finalement été demandé au PROE d'apporter son aide et de coordonner une évaluation des lieux touchés par le déversement et de l'impact de l'incident, ainsi que de proposer des conseils pour les opérations de relevé d'échantillons et de preuves. L'AMSA a envoyé l'un de ses nouveaux kits de collecte de preuves sur le terrain et 10 membres du personnel de l'agence ont évalué le site (Southwest Bay, Trisi Inlet et les villages de Wintua et Lembinwen) et recherché des résidus d'huile et de combustion, sous l'égide de la VMSA et du PROE. Un certain nombre de preuves de résidus chimiques nocifs ont été trouvées à divers endroits. Des avertissements ont donc été affichés par l'intermédiaire de la VMSA et de l'administration locale du village, les maisons ont été nettoyées, les systèmes de récupération d'eau sur les toits ont été nettoyés, puis remplis à nouveau et des interdictions locales de pêche, de collecte et d'accès à la plage ont été promulguées pour au moins trois mois.

#### **Activités menées ou en cours**

8. Au cours de la période considérée, le Secrétariat a travaillé avec la Communauté du Pacifique (CPS) pour finaliser un programme de travail couvrant tous les aspects du transport maritime, notamment la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), les bioalissures, les aires protégées, les eaux de ballast et l'immersion de déchets. Cependant, deux programmes s'avèrent particulièrement importants pour ce Protocole :

- (i) **La série de séminaires régionaux sur la préparation et la réponse aux déversements d'hydrocarbures et de substances dangereuses et nocives**, organisée en ligne pendant trois mois en 2021/2022. En collaboration avec le projet de l'Initiative mondiale (GI) de l'OMI, l'objectif de ces séminaires était de promouvoir la ratification et d'améliorer la mise en œuvre de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC) et du Protocole OPRC-HNS. Il a été demandé aux pays de se pencher sur le renforcement de leur capacité nationale à répondre aux incidents de pollution marine et sur l'amélioration de la coopération régionale. En outre, les séminaires cherchaient également à renforcer les liens entre la préparation à la pollution et les actions de mise en conformité des déversements illégaux avec MARPOL.

La participation et l'intérêt se sont montrés importants. Soixante-treize personnes originaires de treize pays insulaires du Pacifique et de trois pays métropolitains (Australie, Nouvelle-Zélande et États-Unis) ont participé. Quarante (40) hauts fonctionnaires étaient présents, ainsi que trente-sept (37) intervenants possédant une formation technique, et huit (8) ayant une expertise juridique.

*Un rapport complet sur les résultats de l'atelier est disponible auprès du PROE.*

- (ii) **Le projet de résilience PACPLAN 2022-2025** est financé par le ministère australien des Affaires étrangères et du Commerce. Ce projet a été retardé de près de neuf (9) mois en raison de la pandémie de Covid-19. Sa date d'achèvement est désormais prévue pour mai 2025. La désignation d'un Responsable du projet PACPLAN en avril 2022 a permis au projet de démarrer sérieusement. Ce projet résulte des analyses et évaluations de l'incident du Solomon Trader en 2019. Celles-ci avaient montré que les pays du Pacifique n'étaient peut-être pas aussi préparés qu'il le semblait, en particulier s'agissant de défis comme le recouvrement des coûts et les mesures de mise en conformité. Il se concentre sur trois objectifs :

- 1) Pour les six pays cibles<sup>1</sup>, réduire le risque d'un rétablissement financier et d'un redressement des impacts inadéquats, par le biais de conventions internationales et de mesures de ratification dans le droit national.
- 2) Réduire le risque que les résultats des réponses ne soient pas satisfaisants, notamment en examinant les risques, les plans et la préparation au niveau national, et en renforçant la coopération régionale et internationale, l'élaboration de la doctrine, la formation et les exercices.
- 3) Renforcer les capacités dans tous les pays du PACPLAN et dans la région, grâce à des systèmes améliorés et partagés, à une formation et un développement renforcés, à une meilleure planification et gouvernance et à un nouveau groupe de travail multinational, le Groupe de travail d'intervention rapide du Pacifique.

9. Pour répondre aux objectifs 1 et 2, chaque pays suivra un processus pratique divisé en plusieurs étapes, mettra en œuvre sa propre expertise et sera accompagné par le Secrétariat, l'Organisation maritime internationale (OMI), OSRL et d'autres organismes. Une évaluation du statut de préparation est effectuée selon des normes mondiales, pondérées en fonction des contextes régionaux et nationaux. Chaque pays bénéficiera d'au moins 18 semaines de soutien dans le pays au cours de la période de trois ans, afin de couvrir les éléments suivants :

---

<sup>1</sup> Nauru, Kiribati, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Îles Salomon, Tuvalu et Vanuatu

- a. Sensibilisation, planification et développement du personnel local dans le pays.
  - b. Financement et ressources dans le pays pour assurer le développement des capacités nationales, y compris dotation en nouveau personnel, la planification d'un plan national révisé et développement professionnel technique.
  - c. Évaluation du statut de préparation, en plusieurs sessions, avec plusieurs agences, dans le but d'analyser et de renforcer l'approche associant l'ensemble des pouvoirs publics nécessaire pour mettre en place un système de réponse adapté.
  - d. Analyse initiale des besoins de formation et discussion autour du développement professionnel des responsables identifiés.
  - e. Analyse juridique spécialisée pour identifier et examiner tous les aspects de la structure juridique, politique et procédurale internationale et nationale afin d'identifier les lacunes et les risques.
10. La visibilité du projet et de PacPlan sera améliorée grâce à une session complète axée sur le Pacifique qui aura lieu lors de la Conférence Spillcon à Brisbane en septembre 2023, et à un atelier régional sur le développement de la planification de la préparation et de la réponse aux déversements d'hydrocarbures dans les petites îles du Pacifique et autres États en développement.
11. Un appui technique et d'autre nature a été demandé au Forum des directeurs des agences pour la sécurité maritime d'Asie et du Pacifique, à l'OMI, à Maritime NZ et à d'autres agences internationales.
12. Pour atteindre l'objectif 3 du projet (renforcement des capacités), plusieurs axes de travail ont été lancés. Ils prennent la forme des actions suivantes :
- a. Collaboration avec la CPS et l'Université du Pacifique Sud (USP), par l'intermédiaire de l'Alliance pour la gestion des urgences des îles du Pacifique (PIEMA), afin de mettre en place une structure formelle de formation aux réponses d'urgence en mer.
  - b. Collaboration avec l'Institut des sciences appliquées de l'USP pour créer un service régional océanien médico-légal et spécialisé en relevé d'empreintes digitales en cas de déversement d'hydrocarbures, afin d'améliorer les chances de succès des poursuites en cas de déversement, et ainsi de recouvrer les coûts et d'indemniser les impacts.
  - c. Collaboration avec OSRL pour fournir aux membres un accès collectif à des conseils professionnels d'intervenants expérimentés et à des solutions de réponse, en cas de besoin. Cette action a été lancée en 2020 et financée par le MFAT néo-zélandais pendant trois ans. Le projet évalue l'avenir de cette disposition après 2024.
  - d. Renforcement des capacités au sein des pays pour identifier des experts et des spécialistes régionaux et créer un nouveau groupe de travail, le Groupe de travail d'intervention rapide du Pacifique.
  - e. Mise en place d'une équipe juridique régionale spécialisée en réponses aux urgences maritimes, incidents et déversements ou faisant partie du groupe de travail proposé, afin d'avoir accès à des conseils juridiques dès les premières heures d'un incident, moments les plus cruciaux.

- f. Réformes du PacPlan à moyen terme. Ce point fait l'objet d'un document distinct présenté lors de la Conférence (point 7.3), mais il convient de préciser que, bien qu'il ait été examiné, révisé et adopté en 2019, le PacPlan montre déjà des signes indiquant que son évolution d'un modèle de plan d'urgence régional (en 2000) à un document plus stratégique visant à soutenir la mise en œuvre d'un système sophistiqué de planification et d'intervention pluri-pays, n'est pas encore achevée. De nombreux problèmes doivent être résolus, du financement durable à la gouvernance, en passant par la structure, la dotation en personnel, les programmes, les relations et la collaboration globale avec d'autres centres d'activités régionales.

*Des informations plus détaillées sur le projet PacPlan sont disponibles auprès du PROE.*

### **Recommandations :**

13. Les Parties sont invitées à :

- 1) **prendre note** des activités et des mesures entreprises par le Secrétariat lors de la période de juillet 2021 à juin 2023 dans le but d'aider et d'accompagner les Parties contractantes dans l'exécution du Protocole et de faciliter la coopération en vertu de ce dernier.
- 2) **prendre note** du fait que de futures itérations du PacPlan seront nécessaires pour resserrer les liens entre les membres du PacPlan et les parties à la Convention de Nouméa et ouvrir un dialogue au sujet de la forme que PacPlan devrait prendre.

---

30 août, 2023