

## **Exemples de difficultés et problématiques spécifiques qui pourraient être traitées au cours d'un processus de réforme.**

1. Répondre aux conséquences financières et pécuniaires du manque de préparation. Comme quelqu'un l'a dit un jour, si vous pensez qu'il vous coûtera trop cher de vous préparer à une catastrophe, il ne vous en coûtera que bien plus cher de ne pas l'être. Les coûts liés aux interventions imposées par les déversements maritimes et à la récupération après celles-ci atteignent des montants relativement proches du PIB annuel de certains membres du PACPLAN. En Nouvelle-Zélande, les conséquences de l'incident du *Rena* sont estimées à quelque 350 millions d'USD. Pour l'Australie et les Îles Salomon, les coûts non couverts de la catastrophe du *Solomon Trader* s'élèvent à plus de 10 millions d'USD. Néanmoins, le coût de la réponse ne doit pas être le seul facteur pris en compte pour déterminer si une action et un nettoyage sont nécessaires ou souhaitables.
2. Dans les îles du Pacifique, le transport maritime prend une forme quelque peu différente que dans d'autres pays. Pétroliers, porte-conteneurs, navires de pêche, navires de croisière, leur fréquence est peut-être moindre, ils sont certes plus petits, leurs cargaisons peuvent ne pas être aussi complexes ou risquées, mais ils font souvent escale dans des ports moins équipés (cartographie des eaux, remorqueurs ou réception de déchets portuaires). En cas d'incident, il faut souvent des jours ou des semaines avant qu'une aide adéquate soit déployée, même depuis l'intérieur du pays membre. Les incidences sont souvent graves et les coûts grimpent rapidement. Et si les intervenants ne sont pas les plus concernés, la communauté ou l'environnement en paient le prix. Les ports peuvent être fermés (comme lors de l'incident du *Tycoon* sur l'île Christmas en Australie), l'écologie peut être affectée (le passage du transporteur en vrac *Wakashio* à Maurice), le commerce touché, les sites traditionnels endommagés, les revenus et la réputation du tourisme endommagés, etc.
3. Conventions, lois et systèmes. De nombreux membres du projet PACPLAN n'ont pas ratifié les conventions maritimes internationales nécessaires. Ils ne sont pas membres de la Convention de Nouméa ou de son Protocole d'urgence, certains n'ont pas finalisé leurs législations nationales internes, d'autres ont des plans nationaux obsolètes, d'autres encore n'ont pas commencé, et certains ont choisi de ne pas profiter des solutions les plus récentes, notamment des capacités de préparation et de réponse aux déversements proposées gratuitement par la Nouvelle-Zélande via OSRL dans le but de fournir une assurance de capacité technique. L'adoption d'une approche plus régionale pourrait combler certaines de ces lacunes au niveau national.
4. Adopter une approche plus stratégique. Le projet PACPLAN a évolué en même que de nombreux besoins, structures et documents similaires. Initialement modèle de plans d'urgence à reproduire par les pays membres, il est devenu un moyen de fournir des capacités régionales efficaces et efficientes. Des accords et entités régionaux similaires existent pour mettre de tels programmes à disposition des membres :
  - le Plan d'action pour la protection, la gestion et le développement de l'environnement marin et côtier de la région du Pacifique Nord-Ouest ([NOWPAP](#))
  - le Centre régional Méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle ([REMPEC](#))
  - le Centre régional d'urgence, d'information et de formation sur la pollution marine - Caribe ([RAC/REMPEITC-Caribe](#))

- l'Initiative mondiale pour l'Asie du Sud-Est ([GISEA](#))
  - l'Initiative mondiale pour l'Afrique occidentale, centrale et australe ([GIWACAF](#)) et
  - un [accord de coopération régionale pour la surveillance des déversements d'hydrocarbures dans la région de l'océan Indien occidental](#).
5. De nombreux enseignements peuvent être tirés de ceux-ci, notamment sur la façon d'adopter une vision stratégique, de créer des capacités stratégiques et opérationnelles régionales pour soutenir les États membres, d'obtenir un financement durable, de coopérer avec les agences internationales pour obtenir un appui, etc. N'importe quel examen mené devrait intégrer les leçons et l'expérience de ces agences, mais aussi de leurs entités de soutien et donateurs (par exemple l'OMI). De nombreux pays impliqués dans ces entités sont plus riches et plus avancés technologiquement que les membres du PACPLAN, mais aucun ne dépend autant du transport maritime, et aucun n'a une culture ou un avenir aussi ancrés sur l'océan que le Pacifique.
6. Renforcement des capacités grâce à une nouvelle relation avec les systèmes émergents de gestion des urgences du Pacifique. L'avènement récent de bureaux nationaux professionnels de la gestion des catastrophes et de plans de gestion des catastrophes naturelles, conçus pour faire face aux catastrophes naturelles, technologiques et sanitaires, est un grand pas en avant pour le Pacifique. Nouvellement créés, l'Alliance pour la gestion des urgences des îles du Pacifique ([PIEMA](#)) et le Système de gestion des incidents du Pacifique ([PACIMS](#)), offrent un forum spécial où regrouper des capacités améliorées de gestion des catastrophes et des urgences. Tous les pays commencent à adopter une approche intégrée de la gestion des urgences. Il est également logique d'utiliser et de partager les ressources régionales. Cependant, le projet PACPLAN ne reconnaît pas explicitement le besoin d'établir une relation entre les plans nationaux de gestion des déversements et les autres systèmes et outils de planification d'urgence du Pacifique.
7. Capacité juridique à engager une responsabilité pénale en relation avec la gestion des risques financiers et autres risques. Le système international de lutte contre les déversements d'hydrocarbures a toujours été bien développé, dès lors que ceux-ci sont envisagés comme une menace technologique. Des régimes de planification internationale, d'intervention et de récupération sont en place. Cependant, le droit international et national qui définit les incidents, les urgences, le sauvetage, l'intervention, l'assurance et l'indemnisation est complexe et essentiel aux résultats. Dans le cas d'un déversement, il existe quasiment toujours une partie criminelle responsable (l'auteur du déversement) et une assurance. Cependant, le fait de ne pas se conformer strictement aux exigences législatives (ou de ne pas les mettre pleinement en vigueur) peut entraîner des retards de paiement, voire l'absence de paiement. Ces mécanismes ne peuvent pas être repris dans le cadre des systèmes en cours de développement s'agissant des catastrophes naturelles. La responsabilité est souvent hors de propos et des bailleurs internationaux se présentent. Les bailleurs ne souhaitent pas subventionner la réponse à un acte criminel qui aurait pu être solutionné par un système judiciaire adapté. Il est donc nécessaire de disposer de conseils juridiques, systèmes juridiques, systèmes de réponse, systèmes de conformité et poursuites médico-légales et mécanismes de recouvrement des coûts robustes et bien dotés en ressources (au niveau national ou régional). Et un compromis doit être trouvé pour permettre aux dispositifs de gestion des catastrophes naturelles et de gestion des catastrophes technologiques (incidents maritimes) de coopérer et de progresser à partir des capacités que chacun possède.

8. Capacités médico-légales. Pour constituer un dossier pénal et ainsi obtenir une indemnisation ou un changement de comportement, il est nécessaire de rassembler des éléments de preuve et de mener des poursuites réussies (ou du moins d'agiter la menace de poursuites). À l'heure actuelle, il n'y a qu'un seul laboratoire d'analyse médico-légale pleinement qualifié et expérimenté dans la région, ChemCentre à Perth, sur l'océan Indien. Aucun technicien de laboratoire n'est formé pour relever des empreintes digitales ou établir une typologie d'hydrocarbures, peu d'enquêteurs sont formés à traiter les déversements maritimes parmi les agences maritimes du Pacifique, aucun kit d'échantillonnage ou de preuves n'est disponible pour collecter, conserver, gérer ou transporter en toute sécurité les preuves jusqu'à n'importe quel laboratoire pour analyse. Une proposition de collaboration en cours avec l'Institut des sciences appliquées de l'USP cherche à résoudre partiellement ce problème, mais la chaîne allant de la collecte des preuves à la réussite des poursuites implique de nombreuses étapes et acteurs, et nécessite donc des actions spécifiques.
9. Risques, menaces et déversements, autres que d'hydrocarbures et substances dangereuses et nocives. Il existe d'autres types importants de risques de déversement dans le Pacifique : accidents maritimes (quasi-déversements et dommages physiques dus aux ancrages ou naufrages) et pertes d'autres polluants (cargaisons et autres carburants, notamment ammoniacs). Ceux-ci se sont matérialisés lors des récents incidents en Australie (déversement des conteneurs du [YM Efficiency](#)) et au Sri Lanka (incendie de la cargaison du [X-Press Pearl](#) et pollution plastique significative). Les tendances internationales en matière de diversité des carburants (ammoniac ou électrique) présentent d'autres risques potentiels, tout comme le transport maritime autonome et les modifications des règles de fret.
10. Des navires non récupérés, débarrassés ou non de leurs polluants, jonchent le Pacifique. Ces épaves présentent leurs propres menaces, qu'il s'agisse de simples paysages inesthétiques dans des zones autrement vierges, de menaces de dommages écologiques dus à la rouille (un excès d'oxyde de fer peut transformer une zone dominée par les coraux en un écosystème dominé par les algues) ou, dans le cas d'épaves plus anciennes des guerres du Pacifique, de fuites d'hydrocarbures et d'hydrocarbures très toxiques. Il pourrait être nécessaire de disposer d'une entité globale responsable de conseiller ou de coordonner les réponses à ces menaces
11. Réponse à plusieurs niveaux rigide limitant le soutien apporté. Dans le cadre du PACPLAN, trois niveaux ou catégories d'incident et d'intervention sont définis, une pratique habituelle dans le monde entier. Le niveau le plus bas, ou niveau 1, est dédié aux incidents mineurs ayant lieu dans un port ou un terminal géré localement en vertu d'un plan d'urgence local. Le niveau 2 est plus intensif et nécessite les capacités d'un plan d'urgence national. Le niveau 3 dépasse les capacités nationales et nécessite une assistance internationale. Ce concept est depuis longtemps obsolète. Son approche rigide ne laisse la place à aucune nuance. Si un pays demandait une aide extérieure, pour quelque raison que ce soit et peu importe l'ampleur, l'intensité ou le niveau de l'incident, l'incident et l'intervention sont automatiquement considérés comme une réponse de niveau 3 ou internationale. Cette méthode a des conséquences sur les politiques et les processus du PACPLAN, ainsi que sur les actions et les responsabilités de toutes les parties au projet PACPLAN. Les pays devraient être en mesure de demander et de recevoir de l'aide pour faire face à leurs déversements et mettre en place leurs réponses à mesure qu'ils gagnent en capacité et en confiance, sans que cela ne crée de problèmes pour PACPLAN. Ce type de modification se répercutera sur la planification nationale, la fourniture de capacités régionales et le soutien et l'assistance internationaux.

12. Alignement entre le projet PACPLAN et la stratégie « Un Pacifique plus propre en 2025 ». Le principal programme de contrôle et de gestion de la pollution dans la région, la stratégie « Un Pacifique plus propre en 2025 » : stratégie régionale océanienne de lutte contre les déchets et la pollution, répond à de nombreuses formes de déchets et de pollution, mais ne traite pas spécifiquement des déversements d'hydrocarbures, de substances chimiques et de cargaisons.
13. La gouvernance du projet PACPLAN. Tous les amendements et changements apportés au PACPLAN nécessitent actuellement l'approbation d'une réunion intergouvernementale formelle complète du PROE et des Parties à la Convention de Nouméa. Afin de garantir une gouvernance adéquate, mais d'assurer la supervision technique et politique nécessaire, une nouvelle structure de gouvernance impliquant tous les membres et le PROE est proposée : le Comité stratégique du PACPLAN (PSC). Ce groupe devrait être en mesure d'ajuster la nouvelle stratégie PACPLAN entre les grandes révisions formelles, en fonction du contexte et des besoins. La réforme de la gouvernance sera un élément clé de l'examen du PACPLAN, car ce cadre définit les résultats, les objectifs, les responsabilités, les principes, les processus, etc. des exécutions.
14. Financement durable Ce point sera toujours un problème. Ce projet s'arrête début 2025, après avoir construit un système qui nécessite un renouvellement continu, notamment par la formation et le renforcement des capacités. Il existe un risque que, sans successeur, la valeur du projet diminue rapidement, car le contexte maritime et du Pacifique, les risques, les menaces et les attentes changeront certainement au cours de la même période. Même si aucun déversement ne se produit, ce n'est pas une raison pour supprimer ou minimiser les capacités construites. Le mécanisme d'assurance contre les réponses d'urgence imposées par les dommages à long terme sera toujours nécessaire tant que les navires seront susceptibles de déverser du carburant ou des cargaisons.
15. Intervention rapide. Lors des récents incidents, les agences nationales des pays membres et des pays métropolitains ont perdu un temps précieux à déterminer qu'un incident s'était effectivement produit et à se préparer à agir réellement. Bénéficiaire de conseils et d'un soutien opportuns, en particulier de conseils juridiques ou de renseignements technologiques, dès le début de l'intervention, peut permettre de prévenir certains dommages, de gagner du temps, d'économiser des efforts et d'obtenir de meilleurs résultats. Il existe un besoin de créer des capacités régionales, car tous les pays (membres ou métropolitains) ne peuvent pas détenir ou offrir toutes les ressources nécessaires. Il pourrait être opportun de développer une équipe régionale formée, composée de quelques experts proposés par les pays membres pour utilisation ou déploiement. Ces personnes peuvent être formées pour être utilisées dans leur propre pays, puis recevoir une formation supplémentaire pour leur permettre d'être déployées à travers le Pacifique, en temps opportun. Il n'est pas nécessaire que les pays métropolitains évaluent, envisagent et acceptent de déployer leurs considérables capacités. Ce concept est celui d'une équipe de frappe à déploiement rapide, le Groupe de travail d'intervention rapide du Pacifique.