

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

#### Instruction du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental

NOR : DEVT1222485J

#### Références :

Résolution A. 949 (23) de l'assemblée générale de l'OMI portant directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ;

Résolution A. 950 (23) de l'assemblée générale de l'OMI sur les services d'assistance maritime (MAS) ;

Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, modifiée par les directives 2009/17 et 2011/15 ;

Code de l'environnement, notamment ses articles L. 218-72 et R. 218-6 à R. 218-10 ;

Code des transports, notamment son article L. 5331-3 ;

Code de la défense, notamment ses articles R. 1311-7, R. 1311-26 et R. 1311-27 ;

Code des ports maritimes, notamment son article R.\* 304-12 ;

Code de la sécurité intérieure, notamment son article L. 742-2 ;

Loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile ;

Décret n° 88-531 du 2 mai 1988 portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer ;

Décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;

Décret n° 2005-1157 du 13 septembre 2005 relatif au plan ORSEC ;

Décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer outre-mer ;

Décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime ;

Décret n° 2012-166 du 2 février 2012 portant désignation des autorités administratives compétentes en matière d'accueil dans les ports des navires ayant besoin d'assistance ;

Instruction du 28 mai 2009 relative aux dispositions générales de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental pour faire face aux événements maritimes majeurs.

\*  
\* \*

La présente instruction est prise en application du décret n° 2012-166 du 2 février 2012 portant désignation des autorités administratives compétentes en matière d'accueil dans les ports des navires ayant besoin d'assistance, en vue d'assurer la transposition des dispositions spécifiques à l'accueil des navires ayant besoin d'assistance issues de la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 modifiée.

Cette instruction fixe les principes applicables à l'ensemble du dispositif relatif aux lieux de refuge élaboré à l'échelle de la planification ORSEC maritime, zonale et départementale. Elle établit un processus garantissant la prise rapide de décision, adapté à l'urgence lorsque l'accueil d'un navire ayant besoin d'assistance, au sens de la directive précitée, s'avère nécessaire, sans que les consultations prévues ne puissent ralentir la prise de décision de l'autorité compétente. Elle détermine à cet égard les pouvoirs respectifs des autorités maritimes et terrestres.

Elle ne s'applique pas aux opérations de secours engagées au profit des victimes d'un accident maritime majeur. L'accueil du navire sinistré au point de débarquement des victimes est prioritaire et ne relève pas de la procédure d'admission dans un lieu de refuge.

## 1. Pouvoir des autorités compétentes

### 1.1. Autorité compétente

Le préfet maritime en métropole et, outre-mer, le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer sont les autorités maritimes compétentes au sens de l'article 20 de la directive 2002/59/CE modifiée pour décider si un navire ayant besoin d'assistance doit être maintenu en mer ou s'il doit être mis à l'abri, ainsi que pour déterminer le lieu d'accueil du navire, que ce lieu soit situé dans un port ou dans un abri extérieur à un port. Cette décision est prise après avis du préfet de zone de défense et de sécurité dont le ressort est exposé aux conséquences, à terre, de l'événement ou, outre-mer, du haut fonctionnaire de zone de défense et de sécurité. L'autorité maritime peut reconsidérer sa décision en fonction de l'évolution des paramètres de la crise.

L'autorité maritime exerce la direction des opérations de secours en mer. L'évaluation de la situation d'un navire en difficulté ainsi que l'assistance apportée à ce navire sont conduites sous son autorité.

Dans le cadre de ses attributions de police administrative générale en mer, son autorité s'exerce également à l'égard du capitaine du navire, de son propriétaire, de son exploitant ou de son représentant, auxquels elle a la capacité d'imposer les mesures prescrites à l'article L. 218-72 du code de l'environnement et à l'annexe 4 de la directive 2002/59/CE modifiée. Lorsque le navire fait l'objet d'un contrat d'assistance ou de remorquage, son autorité s'exerce dans les mêmes conditions à l'égard des prestataires, conformément à l'annexe 4 de la directive 2002/59/CE modifiée.

Si le sinistre survient dans un port ou dans la partie maritime de la zone maritime et fluviale de régulation, les opérations de secours sont régies par les articles R. 304-1 et suivants du code des ports maritimes.

### 1.2. Evaluation de l'événement et information

Lorsque se produit un événement concernant un navire et qu'il est nécessaire d'engager une opération d'assistance pour assurer la sécurité des personnes et des biens ou pour prévenir une menace pour l'environnement marin ou littoral, l'autorité maritime, dès qu'elle l'estime nécessaire, informe le ou les préfets de zone de défense et de sécurité concernés.

Dans cette phase d'évaluation, l'autorité maritime recueille auprès du préfet de zone de défense et de sécurité et, le cas échéant, des préfets de département concernés, de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de tout autre interlocuteur qu'elle juge nécessaire de consulter, les informations qui lui permettront de prendre sa décision.

Inversement, elle tient informés, en tant que de besoin, le préfet de zone de défense et de sécurité et les préfets des départements concernés et, s'il y a lieu, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et l'autorité portuaire de l'évolution de la situation maritime.

### 1.3. Décisions

Après avoir recueilli l'avis du préfet de zone de défense et de sécurité, l'autorité maritime décide de maintenir le navire à la mer ou de le mettre à l'abri et, dans ce dernier cas, fixe le lieu de refuge vers lequel le navire doit être conduit. Elle informe le préfet de zone de défense et de sécurité de ses décisions et, dans l'hypothèse où un lieu de refuge est fixé, le préfet de département concerné. Dans le cas où le navire est mis à l'abri dans un port, l'autorité maritime enjoint à l'autorité portuaire d'accueillir ce navire.

Conformément au dernier alinéa de l'article L. 5334-4 du code des transports, l'interdiction d'accès d'un navire présentant un risque pour la sécurité maritime, la sûreté maritime ou l'environnement, ou ne disposant pas d'un certificat d'assurance ne fait pas obstacle à l'accueil de ce navire en application du décret n° 2012-166 du 2 février 2012.

Le préfet de département veille à l'exécution de la décision de l'autorité maritime.

Il est responsable de l'accueil du navire à l'intérieur des limites administratives du port.

Il apporte son concours à l'autorité maritime lorsque le navire se situe sur le domaine public maritime naturel et prend la direction du volet terrestre des opérations de secours selon les conditions prévues par l'article L. 742-2 du code de la sécurité intérieure. Il informe le ou les maires des communes concernées.

Le préfet de département doit adresser au propriétaire, exploitant et/ou au capitaine du navire une mise en demeure de faire cesser le danger pour l'environnement portuaire. Dans le cas où le lieu de refuge est un port, il peut, si nécessaire, autoriser ou ordonner le mouvement du navire dans le port.

Lorsque le lieu de refuge se situe sur le domaine public maritime naturel et qu'il existe un danger pour l'environnement à terre, la mise en demeure est signée conjointement par l'autorité maritime et le préfet de département.

Les cas échéant, l'autorité maritime informe de sa décision le gestionnaire de l'aire marine protégée proche ou située à proximité.

### 1.4. Obligation d'information pesant sur le capitaine du navire, son propriétaire ou son exploitant

Le capitaine d'un navire ayant besoin d'assistance, son propriétaire ou son exploitant doit notifier

l'événement à l'autorité maritime par l'intermédiaire du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), responsable du service d'assistance maritime dans le cadre de la mission de surveillance de la navigation maritime qui lui incombe.

La décision prise de conduire un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge à l'initiative de son capitaine, de l'exploitant ou de l'armateur n'écarte pas l'obligation qui lui incombe d'informer le CROSS ni de se soumettre aux décisions de l'autorité maritime, conformément aux procédures décrites dans la présente instruction.

## 2. Coopération internationale

Les relations entre l'autorité maritime et les autorités compétentes au sens de l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2009/17/CE des Etats maritimes frontaliers relèvent des accords de coopération opérationnelle passés avec ces Etats.

Lorsqu'elle envisage l'accueil dans le ressort d'un Etat étranger d'un navire ayant besoin d'assistance, l'autorité maritime saisit l'autorité compétente de cet Etat et lui transmet les informations en sa possession. Ces informations sont actualisées et entretenues en fonction des évolutions de la situation et de l'appréciation de l'autorité maritime. Si, dans cette éventualité, une décision commune d'accueil à l'étranger d'un navire ayant besoin d'assistance est prise, l'autorité maritime transfère la responsabilité générale de l'opération à l'autorité maritime étrangère compétente lorsque le navire quitte les eaux placées sous la juridiction de l'Etat français.

Dans l'hypothèse où elle serait sollicitée par une autorité compétente étrangère pour accueillir un navire ayant besoin d'assistance alors que ce dernier est situé à l'extérieur des eaux placées sous la juridiction de l'Etat français, l'autorité maritime applique pour élaborer la décision d'accueil les règles issues de la présente instruction.

Les informations échangées dans le cadre de cette coopération sont assorties d'un caractère confidentiel. Leur diffusion est limitée aux autorités et aux organismes ayant à en connaître pour les besoins de l'opération.

L'autorité maritime veille à associer ses homologues étrangers aux retours d'expérience qu'elle organise sur les situations réellement rencontrées ainsi que sur les exercices organisés en commun.

## 3. Indemnisation

En application notamment de l'article L. 5331-3 du code des transports, la réparation des préjudices économiques subis par une autorité portuaire, une entreprise portuaire ou une collectivité territoriale, à la suite d'une décision de l'autorité maritime prise en application de la présente instruction, est à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire sur le fondement du droit commun de la responsabilité civile ou, le cas échéant, des régimes particuliers établis par les conventions internationales applicables.

A titre subsidiaire, la responsabilité sans faute de l'Etat peut être recherchée sur le fondement de la rupture de l'égalité devant les charges publiques ou du risque spécial de dommage résultant de l'accueil d'un navire ayant besoin d'assistance.

L'absence de certificat d'assurance maritime d'un navire ayant besoin d'assistance ne fait pas obstacle à l'application des procédures relatives à l'évaluation de sa situation ni à la prise des décisions relatives au maintien de ce navire à la mer ou à son accueil dans un lieu de refuge.

## 4. Planification spécifique ORSEC

### 4.1. *Planification des dispositions relatives à l'accueil des navires ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge*

#### 4.1.1. Pour la mer

L'évaluation à la mer de la situation d'un navire accidenté ainsi que les opérations d'assistance apportées à ce navire relèvent des dispositions spécifiques de l'ORSEC maritime applicables à l'assistance apportée à un navire en difficulté.

#### 4.1.2. Pour l'interface

Les préfets maritimes, les préfets de zone de défense et de sécurité et les préfets de département sont chargés de mettre à jour les mesures d'interface déjà arrêtées dans le cadre des dispositions spécifiques de l'ORSEC maritime applicables à l'assistance apportée à un navire en difficulté.

Les autorités portuaires sont associées à cette mise à jour ainsi que les directions interrégionales de la mer.

Ces dispositions doivent notamment préciser selon les modalités prévues par les paragraphes 1.2 et 1.3 de la présente instruction :

- les procédures d'alerte et d'information ainsi que les liaisons à mettre au point par les autorités maritime, terrestre et portuaire pour :

1. Assurer des communications et une coordination optimales durant l'opération ;

2. Enjoindre l'autorité portuaire d'accueillir un navire ayant besoin d'assistance, si le lieu désigné pour l'accueil est un port ;
  3. Permettre également l'information des autorités décentralisées compte tenu de leurs compétences ;
- les critères sur lesquels doit reposer la décision de maintenir le navire à la mer ou de l'accueillir dans un lieu de refuge sont définis sur la base d'une comparaison entre les risques encourus selon chaque option. Cette comparaison est conduite selon les critères déclinés dans une grille référencée d'analyse établie par la résolution A949 de l'OMI dont les dispositions sont mentionnées dans leur principe au sein de l'annexe 1 de la présente instruction ;
  - l'analyse des capacités du littoral d'accueillir un navire ayant besoin d'assistance.

L'ensemble du littoral doit faire l'objet d'une analyse objective des avantages et des inconvénients d'y accueillir un navire ayant besoin d'assistance en fonction des types de scénarios prévisibles. Cet exercice est fondé sur les éléments qui figurent en annexe 2 de la présente instruction. Il a pour but de permettre à l'autorité compétente de déterminer très rapidement, durant la gestion de la crise maritime, l'endroit le plus adéquat pour mettre le navire à l'abri en fonction des caractéristiques de la situation du navire, de l'accessibilité du lieu et de sa vulnérabilité environnementale. L'analyse doit également prendre en compte l'exposition des populations riveraines aux risques induits par l'accueil de certains types de navires en fonction, notamment, de leur cargaison.

Les données issues de l'analyse du littoral ont une valeur confidentielle. Elles sont portées à la connaissance d'entités tiers ayant vocation à en connaître lorsqu'une procédure d'évaluation et d'accueil d'un navire ayant besoin d'assistance est engagée. Ces entités sont alors tenues à une obligation de confidentialité.

Ces données font l'objet d'une base de données administrée par l'autorité maritime et convenant à une utilisation opérationnelle. Cette base de données confidentielles est conjointement établie et tenue à jour par les autorités maritimes et terrestres.

#### 4.1.3. Pour la terre

Les dispositions relatives à l'accueil du navire, à la protection de la population et à la protection des biens et de l'environnement sont prises en compte dans les dispositions de l'ORSEC départementale et zonale.

#### 4.2. *Suivi de la planification relative aux procédures d'accueil des navires ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge*

Le suivi de cette planification fait l'objet de réunions techniques organisées à un échelon commun à chaque zone maritime et à chaque zone de défense et de sécurité. Il est réalisé à l'initiative et sous l'autorité conjointe de l'autorité maritime et du préfet de la zone de défense et de sécurité, selon des modalités définies localement entre les différentes autorités impliquées.

Ces réunions techniques annuelles doivent avoir lieu avant la saison hivernale. Elles ont notamment trait :

1. A l'examen du retour d'expérience des opérations et des exercices.
2. A la programmation et à l'organisation des exercices.
3. A l'évaluation, l'amélioration et l'actualisation des procédures et des dispositions spécifiques.

Participent à ces réunions, les représentants de la préfecture maritime, de la préfecture de zone de défense et de sécurité, et des préfectures de départements ainsi que des différents services impliqués par l'accueil d'un navire en difficulté.

La synthèse des travaux de ces réunions est adressée chaque année sous le double timbre de l'autorité maritime et du préfet de zone de défense et de sécurité au secrétariat général de la mer et aux ministres chargés de la sécurité civile, de la mer, des ports et du transport maritime des matières dangereuses.

#### 4.3. *Exercices et entraînements*

La programmation interministérielle annuelle des exercices de prévention et de lutte antipollution intègre un module relatif à l'accueil d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge. L'objectif des exercices est de tester les procédures applicables à l'interface des opérations maritimes et terrestres.

#### 4.4. *Révision du dispositif*

Conformément au décret n° 2005-1157 relatif au plan ORSEC, chaque plan doit faire l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans intégrant l'inventaire et l'analyse des risques, les effets potentiels des menaces, l'évaluation du dispositif opérationnel et les retours d'expérience.

Les autorités signataires des dispositions spécifiques relatives à l'accueil des navires ayant besoin d'assistance doivent veiller à leur actualisation.

### 5. Dispositions relatives à l'outre-mer

Les responsabilités de l'autorité maritime exercées en métropole en application de la présente instruction sont exercées dans les départements d'outre-mer par le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer assisté du commandant de zone maritime.

Outre-mer, les centres de services d'assistance maritimes (MAS) sont assurés par les CROSS. En l'absence de service spécialisé, le ministre chargé de la mer peut désigner une structure adaptée pour assurer la fonction MAS au sein de la zone de responsabilité, par arrêté conjoint avec le ministre dont dépend cette structure.

Dans les collectivités d'outre-mer, les représentants de l'Etat et les délégués du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, sur la base du décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005, appliquent la présente instruction en adaptant ses dispositions à l'organisation locale des pouvoirs publics.

## 6. Mise en œuvre de l'instruction

Cette instruction annule et remplace l'instruction du 29 juillet 2004 relative à l'accueil des navires en difficulté dans des lieux de refuge.

Les préfets maritimes, les préfets de zone de défense et de sécurité, les préfets de département, les représentants du gouvernement dans les collectivités d'outre-mer ainsi que les délégués du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer rendent compte des éventuelles difficultés de mise en œuvre de la présente instruction au secrétaire général de la mer.

Pour le ministre et par délégation :  
*Le secrétaire général de la mer,*  
M. AYMERIC

## ANNEXES

### ANNEXE 1

#### GRILLE D'ANALYSE DE LA SITUATION D'UN NAVIRE AYANT BESOIN D'ASSISTANCE

1. Eléments figurant au paragraphe 3.9 de la résolution A. 949 (23) de l'OMI.

« 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 ? ;
- nombre d'autres membres d'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'Etat 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'Etat côtier concerné ;
- facteurs d'évaluation des risques [...] identifiés à l'appendice 2, et mesure déjà prise. »

2. Eléments nationaux de complément :

- navire sous le coup d'une mise en demeure ou non ;
- nécessité d'une mise en demeure si elle n'a pas déjà été faite ;
- effet de la mise en demeure si elle a déjà été faite ;
- comptes rendus des équipes d'évaluation puis d'intervention ;
- position et rôle possible du remorqueur d'intervention.

\*  
\* \*

*Appendice 2 de l'annexe à la résolution A. 949 (23)*

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

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. Evaluation des risques liés à l'événement identifié en tenant compte de ce qui suit :

2.1. 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 ?) ;
- aires marines protégées et zones humides (1) ;
- 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, 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 de 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 ?).

---

(1) Critères complémentaires à ceux établis dans l'appendice 2 de l'annexe à la résolution A. 949 (23).

2.2. Conditions naturelles, par exemple :

- vents dominants dans la zone (le lieu de refuge est-il correctement protégé en cas de vents 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 ;
- marée ;
- 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 manoeuvrer 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, où 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 avant que son admission dans le lieu de refuge puisse être autorisée ?) ;

2.3. Planification d'urgence, par exemple :

- MAS compétent ;
- rôles et responsabilités des autorités et intervenants ;
- capacité de lutte contre l'incendie ;
- besoins en matériel d'intervention et disponibilité d'un tel matériel technique 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.
- 2.4. Conséquences prévisibles (y compris médiatiques) des différents scénarios envisagés au niveau de la sécurité des personnes, de risque de pollution, d'incendie et d'explosion ainsi que des risques liés à la toxicité.
3. Interventions d'urgence et mesures consécutives, par exemple :
- allègement ;
  - lutte contre la pollution ;
  - remorquage ;
  - arrimage ;
  - assistance ;
  - stockage.

**Evaluation de la situation**

(Grille à valeur indicative, l'évaluation des risques dépend des éléments d'information à la disposition des autorités)

Nom du navire : .....Type : .....Cargaison : .....

Menace présentée par le navire (explosion, fuite hydrocarbure, naufrage...) :

Mesure de sauvegarde étudiée :

- maintien du navire à flot en mer ;
- mise en sécurité du navire dans une zone refuge ;
- accueil du navire enchaîner dans un port ;
- couler le navire.

*Evaluation des risques*

	RISQUE certain	RISQUE élevé	RISQUE faible	RISQUE nul	NON évalué	OBSERVATIONS
Risque pour la santé publique : - pour les populations voisines .....						
- lié à la consommation future de produits de la mer .....						
- lié à l'exposition à des produits dangereux (baignade, opération de nettoyage...) .....						
Risque écologique : (on se référera notamment au plan POLMAR)						
- en mer sur la faune marine, la flore et les oiseaux .....						
- sur l'estran sur la faune et la flore .....						
- sur la frange littorale terrestre pour la faune et la flore dunaire, les côtes rocheuses, les marais littoraux.....						
- sur les aires marines protégées et les zones humides (2) .....						
Risques économiques :						
- pour les activités portuaires (si risque de blocage du port ; installations industrielles à proximité...) .....						

	RISQUE certain	RISQUE élevé	RISQUE faible	RISQUE nul	NON évalué	OBSERVATIONS
- pour les activités économiques et industrielles littorales (prise d'eau de mer d'une centrale nucléaire, d'activités aquacoles et conchylicoles...).....						
- productions marines (pêche, conchyliculture et aquaculture, pêche à pied...) .....						
- activités touristiques (proximité saison estivale, sites touristiques remarquables...).....						
Autre(s) risque(s) (ex : défense nationale...) : - -						
Appréciation globale de la situation :						

(2) Critères complémentaires à ceux établis dans l'appendice 2 de l'annexe à la résolution A. 949 (23)

## ANNEXE 2

### ANALYSE DES CAPACITÉS DU LITTORAL D'ACCUEILLIR UN NAVIRE AYANT BESOIN D'ASSISTANCE

Cette analyse est effectuée durant la planification des dispositions relatives à l'accueil des navires ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge afin de permettre à l'autorité maritime de déterminer très rapidement, durant la gestion de la crise maritime, le lieu le plus adéquat par rapport aux caractéristiques de la situation.

#### Pour les ports

Les autorités portuaires sont associées à l'analyse objective des avantages et des inconvénients de chaque port du littoral d'accueillir un navire en difficulté, en prenant notamment en considération les aspects suivants :

- facilité d'accès ;
- taille d'ensemble du port ;
- disponibilité de postes à quai peu utilisés commercialement qui permettraient de mettre le navire en sécurité, de garantir son accès aux installations d'outillage, sans entraver les opérations commerciales d'autres navires ;
- capacités de réparation, à sec ou non ;
- capacité de traitement des cargaisons transportées, en particulier lorsqu'elles sont constituées de marchandises dangereuses ou polluantes ;
- conséquences prévisibles des différents scénarios envisagés en matière de sécurité des personnes, de risque de pollution, d'incendie, de toxicité, d'explosion ;
- ressources en personnel et matériel d'intervention conduite à l'intérieur du port pour la sécurité du navire et la lutte contre une pollution ;
- présence de zones sensibles à enjeu environnemental et, en particulier l'existence d'aires marines protégées, la présence de zones humides et de zones sensibles à enjeux touristiques d'importance, l'emprise d'activités économiques telles que la production conchylicole ou l'aquaculture.

Cette liste n'est pas limitative.

#### Littoral extérieur aux zones portuaires

Les autorités maritimes procèdent pour leur zone de compétence à l'analyse des zones d'échouage et des mouillages abrités susceptibles d'être utilisés pour y placer un navire en difficulté en vue de relâcher, réparer ou transférer sa cargaison. Cette analyse prend en compte les critères de sensibilité sur les plans écologique, économique et humain, tels que :

- la présence de zones sensibles à enjeu environnemental et, en particulier, d'aires marines protégées ;
- la présence de zones humides ;
- la présence de zones sensibles à enjeux touristiques d'importance ;

– l’emprise d’activités économiques, telles que la production conchylicole ou l’aquaculture.

Pour mener à bien ces travaux, les autorités maritimes bénéficient du concours des autorités terrestres et des services de l’Etat compétents.