

AGREEMENT

**on Cooperation on Marine Oil Pollution
Preparedness and Response in the Arctic**

ACCORD

**de coopération sur la préparation et la lutte en matière de pollution marine
par les hydrocarbures dans l'Arctique**

СОГЛАШЕНИЕ

**о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования
на загрязнение моря нефтью в Арктике**

AGREEMENT

on Cooperation on Marine Oil Pollution

Preparedness and Response in the Arctic

The Government of Canada, the Government of the Kingdom of Denmark, the Government of the Republic of Finland, the Government of Iceland, the Government of the Kingdom of Norway, the Government of the Russian Federation, the Government of the Kingdom of Sweden, and the Government of the United States of America, hereinafter referred to as “the Parties”,

Taking into account the relevant provisions of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea,

Being Parties to the 1990 International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation,

Taking also into account the 1969 International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties,

Taking further into account the “polluter pays” principle as a general principle to be applied,

Recalling the 1996 Ottawa Declaration on the Establishment of the Arctic Council,

Highlighting that in the 2011 Nuuk Declaration on the occasion of the Seventh Ministerial Meeting of the Arctic Council, ministers representing the eight Arctic States decided to establish a Task Force to develop an international instrument on Arctic marine oil pollution preparedness and response,

Acknowledging the role of the International Maritime Organization, in particular in the development and adoption of additional rules and standards to address risks specific for operations in the Arctic environment,

Conscious of the threat from marine oil pollution to the vulnerable Arctic marine environment and to the livelihoods of local and indigenous communities,

Mindful that in the event of an oil pollution incident, prompt and effective action and cooperation among the Parties is essential in order to minimize damage that may result from such an incident,

Recognizing the challenges posed by harsh and remote Arctic conditions on oil pollution preparedness and response operations,

Mindful also of the increase in maritime traffic and other human activities in the Arctic region, including activity of Arctic residents and of people coming to the Arctic,

Mindful further that indigenous peoples, local communities, local and regional governments, and individual Arctic residents can provide valuable resources and knowledge regarding the Arctic marine environment in support of oil pollution preparedness and response,

Recognizing also the expertise and roles of various stakeholders relating to oil pollution preparedness and response,

Aware of the Parties' obligation to protect the Arctic marine environment and *mindful* of the importance of precautionary measures to avoid oil pollution in the first instance,

Recognizing further the importance of the Arctic marine ecosystem and of cooperation to promote and encourage the conservation and sustainable use of the marine and coastal environment and its natural resources,

Emphasizing the importance of exchanging information, data and experience in the field of marine oil pollution preparedness and response, especially regarding the Arctic environment, and on the effects of pollution on the environment, and of regularly conducting joint training and exercises, as well as joint research and development,

Have agreed as follows:

Article 1

Objective of this Agreement

The objective of this Agreement is to strengthen cooperation, coordination and mutual assistance among the Parties on oil pollution preparedness and response in the Arctic in order to protect the marine environment from pollution by oil.

Article 2

Terms and Definitions

For the purposes of this Agreement:

1. "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products.
2. "Oil pollution incident" means an occurrence or series of occurrences having the same origin, which results or may result in a discharge of oil and which poses or may pose a threat to the marine environment, or to the coastline or related interests of one or more states, and which requires emergency action or other immediate response.
3. "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, and floating craft of any type.

Article 3

Scope of Application of this Agreement

1. This Agreement shall apply with respect to oil pollution incidents that occur in or may pose a threat to any marine area over which a State whose government is a Party to this Agreement exercises sovereignty, sovereign rights or jurisdiction, including its internal waters, territorial sea, exclusive economic zone and continental shelf, consistent with international law and above a southern limit as follows:

Canada – marine areas above 60 degrees North;

The Kingdom of Denmark, including Greenland and the Faroes – marine areas above the southern limit of the Greenland exclusive economic zone and the Faroese fisheries zone;

Finland – marine areas above 63 degrees 30 minutes North;

Iceland – marine areas above the southern limit of the exclusive economic zone of Iceland;

Norway – marine areas above the Arctic Circle;

The Russian Federation – marine areas above the coastlines of the White Sea, the Barents Sea, the Kara Sea, the Laptev Sea, the East Siberian Sea and the Chukchi Sea, and the mouths of the rivers flowing into these seas seaward of the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured;

Sweden – marine areas above 63 degrees 30 minutes North; and

The United States of America – Marine areas seaward of the coastal baseline from the border between the United States and Canada at the Beaufort Sea along the north side of the mainland of Alaska to the Aleutian Islands, above 24 nautical miles south of the Aleutian Islands, and, in the Bering Sea, east of the limits of the exclusive economic zone of the United States.

2. Each Party shall also apply Articles 6, 7, 8, 10, and 15 and other provisions of this Agreement as appropriate to areas beyond the jurisdiction of any State, above the southern limit set forth in paragraph 1 of this Article, to the extent consistent with international law.
3. This Agreement shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this Agreement.

Article 4

Systems for Oil Pollution Preparedness and Response

1. Each Party shall maintain a national system for responding promptly and effectively to oil pollution incidents. This system shall take into account particular activities and locales most likely to give rise to or suffer an oil pollution incident and anticipated risks to areas of special ecological significance, and shall include at a minimum a national contingency plan or plans for preparedness and response to oil pollution incidents. Such contingency plan or plans shall include the organizational relationship of the various bodies involved, whether public or private, taking into account guidelines developed pursuant to this Agreement and other relevant international agreements.
2. Each Party, as appropriate, in cooperation with other Parties and with the oil and shipping industries, port authorities and other relevant entities, shall establish:
 - a. a minimum level of pre-positioned oil spill combating equipment, commensurate with the risk involved, and programs for its use;
 - b. a program of exercises for oil pollution response organizations and training of relevant personnel;
 - c. plans and communications capabilities for responding to an oil pollution incident; and
 - d. a mechanism or arrangement to coordinate the response to an oil pollution incident with, if appropriate, the capabilities to mobilize the necessary resources.

Article 5

Authorities and Contact Points

1. Each Party's national system for responding promptly and effectively to oil pollution incidents shall include as a minimum the designation of:
 - a. the competent national authority or authorities with responsibility for oil pollution preparedness and response;
 - b. the national 24-hour operational contact point or points, which shall be responsible for the receipt and transmission of oil pollution reports; and
 - c. an authority or authorities entitled to act on behalf of the Party to request assistance or to decide to render the assistance requested.

2. The entities designated by each Party pursuant to paragraph 1 of this Article are specified in Appendices to this Agreement. Each Party shall promptly inform the other Parties in writing through its competent national authority or authorities and through diplomatic channels of any changes to those designations. The Appendices to this Agreement shall be modified accordingly.

Article 6

Notification

1. Whenever a Party receives information on oil pollution, or possible oil pollution, it shall:
 - a. assess the event to determine whether it is an oil pollution incident;
 - b. assess the nature, extent and possible consequences of the oil pollution incident, including taking appropriate steps within available resources to identify possible sources; and
 - c. then, without delay, inform all States whose interests are affected or likely to be affected by such oil pollution incident, together with
 - (i) details of its assessments and any action it has taken, or intends to take, to deal with the incident, including mitigation measures, and
 - (ii) further information as appropriate,until the action taken to respond to the incident has been concluded or until joint action has been decided by such States.
2. When the severity of such oil pollution incident so justifies, the Party shall notify all the other Parties without unnecessary delay.

Article 7

Monitoring

1. Each Party shall endeavor to undertake appropriate monitoring activities in order to identify oil pollution incidents in areas under its jurisdiction and, to the extent feasible, in adjacent areas beyond the jurisdiction of any State.
2. In the event of an oil pollution incident, the Party or Parties affected shall, to the extent possible, monitor the incident to facilitate efficient and timely response operations and to minimize any adverse environmental impacts.

3. The Parties shall endeavor to cooperate in organizing and conducting monitoring, especially regarding transboundary oil pollution, *inter alia*, through conclusion of bilateral or multilateral agreements or arrangements.

Article 8

Requests for Assistance and Coordination and Cooperation in Response Operations

1. The Parties may request assistance from any other Party or Parties to respond to an oil pollution incident.
2. The Parties requesting assistance shall endeavor to specify the type and extent of assistance requested.
3. The Parties shall cooperate and provide assistance, which may include advisory services, technical support, equipment or personnel, for the purpose of responding to an oil pollution incident upon the request of any Party affected or likely to be affected.

Article 9

Movement and Removal of Resources across Borders

In accordance with applicable national and international law, each Party shall take the necessary legal or administrative measures to facilitate:

- a. the arrival and utilization in, and departure from, its territory of ships, aircraft and other modes of transport engaged in responding to an oil pollution incident or transporting personnel, cargoes, materials and equipment required to deal with an oil pollution incident;
- b. the expeditious movement into, through, and out of its territory of personnel, cargoes, materials, response supplies and other equipment referred to in subparagraph (a).

Article 10

Reimbursement of Costs of Assistance

1. Unless an agreement concerning the financial arrangements governing actions of the Parties to deal with oil pollution incidents has been concluded on a bilateral or multilateral basis prior to an oil pollution incident, the Parties shall bear the costs of their respective actions in dealing with pollution in accordance with subparagraph (a) or subparagraph (b). The principles laid down in this paragraph apply unless the Parties concerned otherwise agree in any individual case.

- a. If the action was taken by one Party at the express request of another Party, the requesting Party shall reimburse to the assisting Party the cost of its action. The requesting Party may cancel its request at any time, but in that case it shall bear the costs already incurred or committed by the assisting Party.
 - b. If the action was taken by a Party on its own initiative, this Party shall bear the costs of its action.
2. Unless otherwise agreed, the costs of action taken by a Party at the request of another Party shall be fairly calculated according to the law and current practice of the assisting Party concerning the reimbursement of such costs.
3. The assisting Party shall be prepared to provide upon request documentation and information to the requesting Party on the assisting Party's estimated costs for the assistance and on the assisting Party's actual costs following the provision of any assistance. The Party requesting assistance and the assisting Party shall, where appropriate, cooperate in concluding any action in response to a compensation claim.
4. The provisions of this Agreement shall not be interpreted as in any way prejudicing the rights of Parties to recover from third parties the costs of actions to deal with pollution or the threat of pollution under other applicable rules of national and international law. Special attention shall be paid to international instruments and national law on liability and compensation for oil pollution damage.

Article 11

Joint Review of Oil Pollution Incident Response Operations

After a joint response operation, the Parties shall make best efforts to conduct a joint review of the operation, led by the Party or Parties that coordinated the operation. Where appropriate, and subject to relevant national law, Parties involved in a joint review should document their findings and conclusions and make the results of such joint review publicly available.

Article 12

Cooperation and Exchange of Information

1. The Parties shall promote cooperation and exchange of information that may serve to improve the effectiveness of oil pollution preparedness and response operations. Such cooperation and information exchange may include, *inter alia*, the topics identified in the Appendices to this Agreement.
2. Each Party, subject to its national law and international law, should endeavor to make information provided to other Parties under paragraph 1 of this Article publicly available.

Article 13

Joint Exercises and Training

1. The Parties shall promote cooperation and coordination by endeavoring to carry out joint exercises and training, including alerting or call-out exercises, table-top exercises, equipment deployment exercises, and other relevant activities.
2. Joint exercises and training should be designed to incorporate lessons learned.
3. Where appropriate, the Parties should include stakeholders in the planning and execution of joint exercises and training.
4. When conducting joint exercises and training, the Parties should apply the relevant provisions of this Agreement to the extent possible.

Article 14

Meetings of the Parties

1. The Parties shall meet no later than one year after the entry into force of this Agreement, as convened by the depositary, and from then on as decided by the Parties. At these meetings, the Parties shall review issues related to the implementation of this Agreement, adopt Appendices to this Agreement or modifications to the Appendices as provided in Article 20 of this Agreement, as appropriate, and consider any other issues as decided by the Parties. Parties may elect to convene such meetings in conjunction with meetings of the Arctic Council.
2. On a regular basis the Parties through their competent national authorities shall discuss and review operational issues related to the implementation of this Agreement, in cooperation, as appropriate, with relevant bodies including but not limited to the Arctic Council. Operational issues include, but are not limited to, cooperation and exchange of available information.

Article 15

Resources

1. Except as otherwise provided in Article 10 of this Agreement or otherwise agreed, each Party shall bear its own costs deriving from its implementation of this Agreement.
2. Implementation of this Agreement, except for Article 10, shall be subject to the capabilities of the Parties and the availability of relevant resources.

Article 16

Relationship with Other International Agreements

Nothing in this Agreement shall be construed as altering the rights or obligations of any Party under other relevant international agreements or customary international law as reflected in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

Article 17

Non-Parties

Any Party may, where appropriate, seek cooperation with States not party to this Agreement that may be able to contribute to activities envisaged in this Agreement, consistent with international law.

Article 18

Settlement of Disputes

The Parties shall resolve any disputes concerning the application or interpretation of this Agreement through direct consultations.

Article 19

Amendments to this Agreement

1. This Agreement may be amended by written agreement of all the Parties.
2. An amendment shall enter into force 120 days after the date on which the depositary has received the last written notification through diplomatic channels that the Parties have completed the internal procedures required for its entry into force.

Article 20

Appendices

1. The Appendices to this Agreement do not constitute an integral part of this Agreement and are not legally binding.
2. At meetings of the Parties referred to in Article 14 of this Agreement, the Parties may adopt additional Appendices or modifications to existing Appendices, except for those Appendices referred to in Article 5 of this Agreement, which may be modified as provided therein.

Article 21

Operational Guidelines

1. The Parties shall develop and maintain a set of Operational Guidelines to assist in the implementation of this Agreement. The Operational Guidelines will be included among the Appendices to this Agreement and be modified as appropriate.
2. The Operational Guidelines shall address, *inter alia*, the following topics:
 - a. a system and formats for notification, requests for assistance, and other related information;
 - b. provision of assistance, as well as coordination and cooperation in response operations involving more than one Party, including in areas beyond the jurisdiction of any State;
 - c. movement and removal of resources across borders;
 - d. procedures for conducting joint reviews of oil pollution incident response operations;
 - e. procedures for conducting joint exercises and training; and
 - f. reimbursement of costs of assistance.
3. In developing and modifying the Operational Guidelines, the Parties shall seek input from relevant stakeholders as appropriate.

Article 22

Provisional application, Entry into Force and Withdrawal

1. This Agreement may be applied provisionally by any signatory that provides a written statement to the depositary of its intention to do so. Any such signatory shall apply this Agreement provisionally from the date of its statement or from such other date as indicated in its statement.
2. This Agreement shall enter into force 30 days after the date of receipt by the depositary of the last written notification through diplomatic channels that the Parties have completed the internal procedures required for its entry into force.
3. Any Party may at any time withdraw from this Agreement by sending written notification thereof to the depositary through diplomatic channels at least six months in advance, specifying the effective date of its withdrawal. Withdrawal from this Agreement shall not affect its application among the remaining Parties.
4. Withdrawal from this Agreement by a Party shall not affect the obligations of that Party with regard to activities undertaken under this Agreement where those obligations have arisen prior to the effective date of withdrawal.

Article 23

Depositary

The Government of Norway shall be the depositary for this Agreement.

DONE at Kiruna this 15th day of May, 2013, in the English, French and Russian languages, all texts being equally authentic. The working language of this Agreement shall be English, the language in which this Agreement was negotiated.

ACCORD

**de coopération sur la préparation et la lutte en matière de pollution marine
par les hydrocarbures dans l'Arctique**

Le Gouvernement du Canada, le Gouvernement du Royaume de Danemark, le Gouvernement de la République de Finlande, le Gouvernement de l'Islande, le Gouvernement du Royaume de Norvège, le Gouvernement de la Fédération de Russie, le Gouvernement du Royaume de Suède et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, ci-après désignés « les Parties »,

Tenant compte des dispositions applicables de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982,

Étant parties à la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures,

Tenant également compte de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures de 1969,

Tenant en outre compte du principe « pollueur-payeur » en tant que principe général à appliquer,

Rappelant la Déclaration sur la création du Conseil de l'Arctique adoptée à Ottawa en 1996,

Soulignant que, dans la Déclaration de Nuuk adoptée en 2011 à l'occasion de la septième rencontre ministérielle du Conseil de l'Arctique, les ministres représentant les huit États de l'Arctique ont décidé de constituer un groupe de travail chargé d'élaborer un instrument international sur la préparation et la lutte en matière de pollution marine par les hydrocarbures dans l'Arctique,

Reconnaissant le rôle de l'Organisation maritime internationale, en particulier dans l'élaboration et l'adoption de règles et de normes supplémentaires visant à parer aux risques propres aux opérations menées en milieu arctique,

Conscients de la menace que représente la pollution marine par les hydrocarbures pour le milieu marin vulnérable de l'Arctique et pour les moyens d'existence des communautés locales et autochtones,

Conscients qu'en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures des mesures promptes et efficaces ainsi que la coopération entre les Parties sont essentielles pour limiter les dommages pouvant résulter d'un tel événement,

Reconnaissant les difficultés posées par les conditions extrêmement difficiles et l'éloignement dans lesquels doivent s'effectuer les opérations de préparation et de lutte en matière de pollution par les hydrocarbures dans l'Arctique,

Conscients également de l'augmentation du trafic maritime et des autres activités humaines dans la région de l'Arctique, y compris des activités des personnes qui y résident et de celles qui s'y rendent,

Conscients en outre que les peuples autochtones, les communautés locales, les administrations locales et régionales ainsi que les personnes qui résident dans l'Arctique peuvent apporter des

ressources et des connaissances précieuses au sujet du milieu marin de l'Arctique pour appuyer la préparation et la lutte en matière de pollution par les hydrocarbures,

Reconnaissant également l'expertise et les rôles de diverses parties intéressées en ce qui concerne la préparation et la lutte en matière de pollution par les hydrocarbures,

Conscients de l'obligation qu'ont les Parties de protéger le milieu marin de l'Arctique et de l'importance que revêtent les mesures de précaution lorsqu'il s'agit d'éviter avant tout une pollution par les hydrocarbures,

Reconnaissant en outre l'importance de l'écosystème marin de l'Arctique ainsi que celle de la coopération visant à promouvoir et à encourager la conservation et l'utilisation durable du milieu marin et côtier et des ressources naturelles qu'il abrite,

Soulignant l'importance d'échanger des informations, des données et l'expérience acquise sur la préparation et la lutte en matière de pollution marine par les hydrocarbures, notamment en ce qui concerne le milieu arctique, et sur les effets de la pollution sur l'environnement, ainsi que celle de procéder régulièrement à une formation et à des exercices conjoints, et de mener des activités conjointes de recherche et de développement,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Objectif du présent accord

Le présent accord vise à renforcer la coopération, la coordination et l'assistance mutuelle entre les Parties dans le domaine de la préparation et de la lutte en matière de pollution par les hydrocarbures dans l'Arctique dans le but de protéger le milieu marin contre ce type de pollution.

Article 2

Termes et définitions

Pour l'application du présent accord :

1. Le terme « hydrocarbures » désigne le pétrole sous toutes ses formes, y compris le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés.
2. Le terme « événement de pollution par les hydrocarbures » désigne un fait ou un ensemble de faits ayant la même origine, dont résulte ou peut résulter un rejet d'hydrocarbures et qui présente ou peut présenter une menace pour le milieu marin, ou pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou de plusieurs États, et qui requiert une action urgente ou d'autres mesures de lutte immédiates.

3. Le terme « navire » désigne un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu marin et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants de tout type.

Article 3

Champ d'application du présent accord

1. Le présent accord s'applique aux événements de pollution par les hydrocarbures qui surviennent ou qui sont susceptibles de constituer une menace dans une zone marine sur laquelle un État dont le gouvernement est partie au présent accord exerce sa souveraineté, ses droits souverains ou sa juridiction, y compris ses eaux intérieures, sa mer territoriale, sa zone économique exclusive et son plateau continental, conformément au droit international et au-delà de la limite sud spécifiée ci-dessous :

Canada – les zones marines situées au-delà de 60 degrés de latitude nord;

Royaume de Danemark, y compris le Groenland et les Îles Féroé – les zones marines situées au-delà de la limite sud de la zone économique exclusive du Groenland et de la zone de pêche des Îles Féroé;

Finlande – les zones marines situées au-delà de 63 degrés 30 minutes de latitude nord;

Islande – les zones marines situées au-delà de la limite sud de la zone économique exclusive de l'Islande;

Norvège – les zones marines situées au-delà du cercle arctique;

Fédération de Russie – les zones marines situées au-delà des littoraux de la mer Blanche, de la mer de Barents, de la mer de Kara, de la mer des Laptev, de la mer de Sibérie orientale et de la mer de Tchoukotka, et des embouchures des fleuves se jetant dans ces mers au large des lignes de base à partir desquelles la largeur de la mer territoriale est mesurée;

Suède – les zones marines situées au-delà de 63 degrés 30 minutes de latitude nord;

États-Unis d'Amérique – les zones marines situées au large de la ligne de base côtière à partir de la frontière entre les États-Unis et le Canada dans la mer de Beaufort le long du côté nord de la partie continentale de l'Alaska jusqu'aux îles Aléoutiennes, au-delà de 24 milles nautiques au sud des îles Aléoutiennes et, dans la mer de Béring, à l'est des limites de la zone économique exclusive des États-Unis.

2. Chaque Partie applique également les articles 6, 7, 8, 10, 15 ainsi que les autres dispositions du présent accord, s'il y a lieu, aux zones situées en dehors de la juridiction de tout État, au-delà de la limite sud mentionnée au paragraphe 1 du présent article, dans la mesure où cela est compatible avec le droit international.
3. Le présent accord ne s'applique ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par un État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent de manière compatible avec le présent accord, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique.

Article 4

Systèmes de préparation et de lutte en matière de pollution par les hydrocarbures

1. Chaque Partie maintient un système national pour lutter rapidement et efficacement contre les événements de pollution par les hydrocarbures. Ce système tient compte des activités et des lieux particuliers qui sont les plus susceptibles de provoquer ou de subir un événement de pollution par les hydrocarbures et des risques anticipés pour les zones d'importance écologique spéciale, et il comprend, au minimum, un ou plusieurs plans d'urgence nationaux relatifs à la préparation et à la lutte en matière d'événements de pollution par les hydrocarbures. Le ou les plans d'urgence en question comprennent le schéma des relations entre les divers organismes concernés, qu'ils soient publics ou privés, et tiennent compte des lignes directrices élaborées conformément au présent accord et aux autres accords internationaux pertinents.
2. Chaque Partie détermine, s'il y a lieu, en collaboration avec les autres Parties et avec les industries pétrolière et maritime, les autorités portuaires et les autres entités concernées :
 - a. une quantité minimale de matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures disposée préalablement et appropriée au risque encouru, et des programmes relatifs à l'utilisation de ce matériel;
 - b. un programme d'exercices à l'intention des organismes de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et de formation du personnel concerné;
 - c. les plans et les moyens de communication pour lutter contre un événement de pollution par les hydrocarbures; et
 - d. un mécanisme ou un arrangement pour coordonner les opérations de lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures, qui puisse, le cas échéant, mobiliser les ressources nécessaires.

Article 5

Autorités et points de contact

1. Le système national maintenu par chaque Partie pour lutter rapidement et efficacement contre les événements de pollution par les hydrocarbures comprend, au minimum, la désignation :
 - a. de l'autorité ou des autorités nationales compétentes chargées de la préparation et de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures;
 - b. du point ou des points de contact nationaux, opérationnels 24 heures sur 24, chargés de recevoir et de transmettre les rapports de pollution par les hydrocarbures; et
 - c. d'une ou de plusieurs autorités habilitées à agir au nom de la Partie pour demander de l'assistance ou pour décider de fournir l'assistance demandée.
2. Les entités que chaque Partie désigne en application du paragraphe 1 du présent article sont précisées aux appendices joints au présent accord. Chaque Partie informe rapidement les autres Parties de toute modification apportée à ces désignations au moyen d'un avis écrit acheminé par l'intermédiaire de son ou ses autorités nationales compétentes et par la voie diplomatique. Les appendices du présent accord sont modifiés en conséquence.

Article 6

Notification

1. Lorsqu'une Partie reçoit des informations sur une pollution éventuelle ou effective par les hydrocarbures, elle :
 - a. évalue la situation pour déterminer s'il s'agit d'un événement de pollution par les hydrocarbures;
 - b. évalue la nature, l'importance et les conséquences éventuelles de l'événement de pollution par les hydrocarbures, y compris en prenant des mesures appropriées dans les limites des ressources disponibles pour déterminer les sources possibles de cet événement;
 - c. avise ensuite sans retard tous les États dont les intérêts sont concernés par cet événement de pollution par les hydrocarbures ou sont susceptibles de l'être, en leur communiquant en même temps :
 - (i) les détails de ses évaluations et de toute action entreprise ou prévue pour faire face à l'événement, y compris des mesures d'atténuation, et
 - (ii) d'autres informations pertinentes.

jusqu'à la conclusion de l'action entreprise pour faire face à l'événement ou jusqu'à ce que les États en question aient décidé d'une action commune.

2. Lorsque la gravité de cet événement de pollution par les hydrocarbures le justifie, la Partie en informe toutes les autres Parties sans retard inutile.

Article 7

Surveillance

1. Chaque Partie s'efforce d'entreprendre les activités de surveillance opportunes pour déceler les événements de pollution par les hydrocarbures dans les zones relevant de sa juridiction et, dans la mesure où cela est faisable, dans les zones adjacentes situées en dehors de la juridiction de tout État.
2. En cas d'événement de pollution par les hydrocarbures, la ou les Parties touchées surveillent, dans la mesure du possible, l'événement pour faciliter un déroulement rapide et efficace des opérations de lutte et pour limiter tout effet nuisible sur l'environnement.
3. Les Parties s'efforcent de coopérer à l'organisation et à l'exercice de la surveillance, en particulier en ce qui a trait à la pollution transfrontière par les hydrocarbures, notamment par la conclusion d'accords ou d'arrangements bilatéraux ou multilatéraux.

Article 8

Demandes d'assistance et coordination et coopération lors des opérations de lutte

1. En cas d'événement de pollution par les hydrocarbures, les Parties peuvent demander l'assistance de toute(s) autre(s) Partie(s).
2. Les Parties qui demandent l'assistance s'efforcent de préciser le type et l'ampleur de l'assistance demandée.
3. À la demande de toute Partie touchée par un événement de pollution par les hydrocarbures ou susceptible de l'être, les Parties coopèrent et fournissent une assistance visant à lutter contre cet événement, laquelle assistance peut comprendre des services de conseils, un appui technique, du matériel ou du personnel.

Article 9

Acheminement et retrait transfrontaliers des ressources

Conformément au droit national et international applicable, chaque Partie prend les mesures juridiques ou administratives nécessaires pour faciliter :

- a. l'arrivée et l'utilisation sur son territoire ainsi que le départ des navires, des aéronefs et autres moyens de transport participant à la lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures ou transportant le personnel, les cargaisons, les produits et le matériel nécessaires pour faire face à un tel événement;
- b. l'acheminement rapide du personnel, des cargaisons, des produits, des fournitures et d'autre matériel visés à l'alinéa a), à destination, à l'intérieur et en provenance de son territoire.

Article 10

Remboursement des coûts de l'assistance

1. À moins qu'un accord relatif aux dispositions financières régissant les actions entreprises par les Parties pour faire face aux événements de pollution par les hydrocarbures n'ait été conclu sur une base bilatérale ou multilatérale avant un événement de pollution par les hydrocarbures, chaque Partie assume les coûts des actions qu'elle a entreprises pour face à une pollution conformément aux dispositions de l'alinéa a) ou b). Les principes énoncés au présent paragraphe s'appliquent sauf si les Parties concernées en conviennent autrement dans chaque cas individuel.
 - a. Si l'action a été entreprise par une Partie sur la requête expresse d'une autre Partie, la Partie requérante rembourse à la Partie assistante les coûts de cette action. La Partie requérante peut annuler sa requête à tout moment, mais dans ce cas elle assume les coûts déjà encourus ou engagés par la Partie assistante.
 - b. Si l'action a été entreprise par une Partie de sa propre initiative, cette Partie assume les coûts de cette action.
2. À moins qu'il en ait été décidé autrement, les coûts d'une action entreprise par une Partie sur la requête d'une autre Partie sont calculés de manière équitable conformément au droit et à la pratique en vigueur dans le pays de la Partie assistante en matière de remboursement de ces coûts.
3. La Partie assistante se tient prête à fournir, sur demande, à la Partie requérante des documents et des informations portant sur les coûts estimatifs, pour la Partie assistante, de l'assistance, ainsi que sur les coûts réels que la Partie assistante a supportés pour toute assistance fournie. La Partie requérant une assistance et la Partie assistante coopèrent, en tant que de besoin, pour mener à bien toute action en demande d'indemnisation.
4. Les dispositions du présent accord ne sont pas interprétées comme portant atteinte de quelque manière que ce soit aux droits des Parties de recouvrer auprès de tiers les coûts des actions entreprises pour faire face à une pollution ou à une menace de pollution en vertu d'autres règles applicables du droit national et international. Une attention particulière est accordée aux instruments internationaux et au droit national en matière de

responsabilité et d'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Article 11

Examen conjoint des opérations de lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures

À la suite d'une opération conjointe de lutte, les Parties s'efforcent de procéder à un examen conjoint de l'opération, lequel examen est mené par la ou les Parties ayant coordonné celle-ci. S'il y a lieu, et sous réserve du droit national applicable, les Parties qui participent à l'examen conjoint devraient documenter leurs constatations et conclusions et rendre accessibles au public les résultats de cet examen.

Article 12

Coopération et échange d'informations

1. Les Parties encouragent la coopération et l'échange d'informations pouvant contribuer à améliorer l'efficacité des opérations de préparation et de lutte en matière de pollution par les hydrocarbures. Cette coopération et cet échange d'informations peuvent porter, notamment, sur les sujets mentionnés dans les appendices joints au présent accord.
2. Sous réserve de son droit national et du droit international, chaque Partie devrait s'efforcer de rendre accessibles au public les informations fournies aux autres Parties en application du paragraphe 1 du présent article.

Article 13

Exercices et formation conjoints

1. Les Parties encouragent la coopération et la coordination en s'efforçant de réaliser des exercices et une formation conjoints, y compris des exercices d'alerte ou de mobilisation, des exercices sur maquette, des exercices de déploiement de matériel et d'autres activités pertinentes.
2. Les exercices et la formation conjoints devraient être conçus de manière à intégrer les leçons apprises.
3. Les Parties devraient, s'il y a lieu, faire participer les parties intéressées à la planification et à la réalisation des exercices et de la formation conjoints.

4. Pendant le déroulement des exercices et de la formation conjoints, les Parties devraient appliquer, dans la mesure du possible, les dispositions pertinentes du présent accord.

Article 14

Rencontres des Parties

1. Les Parties se rencontrent au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent accord, sur convocation du dépositaire, et par la suite selon ce qui est décidé par les Parties. Au cours de ces rencontres, les Parties examinent les questions liées à la mise en œuvre du présent accord, adoptent les appendices de celui-ci ou les modifications apportées à ces derniers conformément à l'article 20 du présent accord, le cas échéant, et étudient toute autre question déterminée par les Parties. Les Parties peuvent décider de convoquer ces rencontres parallèlement à celles du Conseil de l'Arctique.
2. Les Parties procèdent régulièrement, par l'intermédiaire de leurs autorités nationales compétentes, à des discussions et à un examen portant sur des questions opérationnelles liées à la mise en œuvre du présent accord, en collaboration, s'il y a lieu, avec les organismes concernés, incluant sans s'y limiter le Conseil de l'Arctique. Les questions opérationnelles comprennent, sans s'y limiter, la coopération et l'échange d'informations disponibles.

Article 15

Ressources

1. Sauf disposition contraire de l'article 10 du présent accord ou sauf s'il en est convenu autrement, chaque Partie supporte les coûts qu'entraîne pour elle la mise en œuvre du présent accord.
2. Sous réserve de l'article 10, la mise en œuvre du présent accord est subordonnée aux moyens dont disposent les Parties et à la disponibilité des ressources appropriées.

Article 16

Rapports avec d'autres accords internationaux

Aucune des dispositions du présent accord ne peut être interprétée comme portant atteinte aux droits ou aux obligations de toute Partie au titre d'autres accords internationaux pertinents ou du droit international coutumier tel qu'il est énoncé dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

Article 17

États tiers

Toute Partie peut, s'il y a lieu, solliciter la coopération d'États qui ne sont pas parties au présent accord et qui pourraient être en mesure d'apporter une contribution aux activités envisagées dans celui-ci, en conformité avec le droit international.

Article 18

Règlement des différends

Les Parties règlent au moyen de consultations directes tout différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord.

Article 19

Amendements du présent accord

1. Le présent accord peut être amendé par accord écrit de toutes les Parties.
2. L'amendement entre en vigueur 120 jours après la date à laquelle le depositaire a reçu, par la voie diplomatique, la dernière notification écrite l'informant que les Parties ont accompli les formalités internes requises pour son entrée en vigueur.

Article 20

Appendices

1. Les appendices du présent accord ne font pas partie intégrante de celui-ci et ne sont pas juridiquement contraignants.
2. Lors des rencontres des Parties visées à l'article 14 du présent accord, les Parties peuvent adopter des appendices supplémentaires ou apporter des modifications aux appendices existants, sauf dans le cas des appendices mentionnés à l'article 5 du présent accord, qui peuvent être modifiés selon les dispositions qui y sont énoncées.

Article 21

Directives opérationnelles

1. Les Parties élaborent et maintiennent un ensemble de directives opérationnelles destinées à faciliter la mise en œuvre du présent accord. Les directives opérationnelles seront incluses dans les appendices joints au présent accord et modifiées au besoin.
2. Les directives opérationnelles traitent, notamment, des sujets suivants :
 - a. un système et des modèles pour les notifications, demandes d'assistance et autres informations connexes;
 - b. la fourniture d'assistance ainsi que la coordination et la coopération lors des opérations de lutte auxquelles participent plusieurs Parties, notamment dans les zones situées en dehors de la juridiction de tout État;
 - c. l'acheminement et le retrait transfrontaliers des ressources;
 - d. la procédure relative à la réalisation d'examen conjoints des opérations de lutte en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures;
 - e. la procédure relative à la réalisation d'exercices et de formation conjoints;
 - f. le remboursement des coûts de l'assistance.
3. Lors de l'élaboration et de la modification des directives opérationnelles, les Parties sollicitent les commentaires des parties intéressées concernées, s'il y a lieu.

Article 22

Application provisoire, entrée en vigueur et retrait

1. Le présent accord peut être appliqué à titre provisoire par tout signataire qui transmet au dépositaire une déclaration écrite de son intention en ce sens. Ce signataire applique le présent accord à titre provisoire à compter de la date de sa déclaration ou de toute autre date indiquée dans celle-ci.
2. Le présent accord entre en vigueur 30 jours après la date à laquelle le dépositaire a reçu, par la voie diplomatique, la dernière notification écrite l'informant que les Parties ont accompli les formalités internes requises pour son entrée en vigueur.
3. Toute Partie peut se retirer à tout moment du présent accord en envoyant au dépositaire, par la voie diplomatique et au moins six mois à l'avance, une notification écrite à cet effet précisant la date effective de son retrait. Le fait qu'une Partie se retire du présent accord n'a aucune incidence sur l'application de celui-ci à l'égard des autres Parties.

4. Le fait qu'une Partie se retire du présent accord n'a aucune incidence sur ses obligations relatives aux activités entreprises au titre du présent accord dans les cas où ces obligations ont pris naissance avant la date effective du retrait.

Article 23

Dépositaire

Le Gouvernement de la Norvège est le dépositaire du présent accord.

FAIT à Kiruna , ce 15ème jour de mai 2013, en langues anglaise, française et russe, chaque version faisant également foi. La langue de travail du présent accord est l'anglais, langue dans laquelle il a été négocié.

СОГЛАШЕНИЕ

**о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования
на загрязнение моря нефтью в Арктике**

Правительство Королевства Дания, Правительство Республики Исландия, Правительство Канады, Правительство Королевства Норвегия, Правительство Российской Федерации, Правительство Соединенных Штатов Америки, Правительство Финляндской Республики и Правительство Королевства Швеция, далее именуемые «Стороны»,

принимая во внимание соответствующие положения Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года,

являясь Сторонами Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года,

принимая во внимание также Международную конвенцию относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 года,

принимая во внимание далее принцип «загрязнитель платит» в качестве общего принципа, который должен применяться,

намятуя об Оттавской декларации 1996 года о создании Арктического совета,

подчеркивая, что в Нуукской декларации 2011 года по случаю седьмой министерской сессии Арктического совета министры, представляющие восемь арктических государств, приняли решение создать целевую группу для разработки международного документа в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике,

признавая роль Международной морской организации, в частности в области разработки и принятия дополнительных норм и стандартов по предотвращению рисков, связанных с деятельностью в арктической среде,

сознавая, что загрязнение моря нефтью представляет угрозу для уязвимой морской среды Арктики и жизненного уклада местных общин и коренных народов,

учитывая, что в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, быстрые и эффективные действия и сотрудничество между Сторонами имеют существенное значение для сведения к минимуму ущерба, который может быть причинен в результате такого инцидента,

признавая вызовы, обусловленные суровыми климатическими условиями и географической удаленностью Арктики, для обеспечения готовности и проведения операций по реагированию на загрязнение нефтью,

учитывая также рост морских перевозок и других видов деятельности человека в Арктическом регионе, включая деятельность населения Арктики и лиц, прибывающих в Арктику,

учитывая далее, что коренные народы, местные общины, местные и региональные органы власти, а также отдельные жители Арктики могут предоставлять важные ресурсы и знания о морской среде Арктики, необходимые для обеспечения готовности и реагирования на загрязнение нефтью,

признавая также опыт и роль различных заинтересованных лиц в сфере обеспечения готовности и реагирования на загрязнение нефтью,

сознавая обязанность Сторон защищать морскую среду Арктики и *учитывая* важность принятия мер предосторожности, прежде всего, с целью избежания загрязнения нефтью,

признавая далее значение морской экосистемы Арктики и сотрудничества для содействия и поддержки сохранения и устойчивого использования морской и прибрежной среды и ее природных ресурсов,

подчеркивая важность обмена информацией, данными и опытом в области обеспечения готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью, особенно в отношении окружающей среды Арктики, и последствий загрязнения для окружающей среды и важность проведения совместных регулярных учений и подготовки и совместных исследований и разработок,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Цель настоящего Соглашения

Целью настоящего Соглашения является укрепление сотрудничества, координации и взаимной помощи между Сторонами в сфере готовности и реагирования на загрязнение нефтью в Арктике в целях защиты морской среды от загрязнения нефтью.

Статья 2

Термины и определения

Для целей настоящего Соглашения:

1. "Нефть" означает нефть в любой форме, включая сырую нефть, жидкое топливо, отстой, нефтяные остатки и очищенные продукты.
2. "Инцидент, вызывающий загрязнение нефтью" означает происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, которые приводят или могут привести к сбросу нефти, представляют или могут представлять угрозу морской среде либо береговой линии или относящимся к ней интересам одного или нескольких государств и требуют чрезвычайных мер или других незамедлительных действий.
3. "Судно" означает судно любого типа, эксплуатируемое в морской среде, и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, а также плавучие средства любого типа.

Статья 3

Сфера применения настоящего Соглашения

1. Настоящее Соглашение применяется в отношении инцидентов, вызывающих загрязнение нефтью, которые происходят в любом морском районе или могут представлять угрозу для любого морского района, в отношении которого государство, правительство которого является Стороной настоящего Соглашения, осуществляет в соответствии с международным правом суверенитет, суверенные права или юрисдикцию, включая его внутренние воды, территориальное море, исключительную экономическую зону и континентальный шельф, к северу от нижеуказанных южных границ:

Канада – морские районы к северу от 60° с. ш.;

Королевство Дания, включая Гренландию и Фарерские острова – морские районы к северу от южной границы исключительной экономической зоны Гренландии и рыбопромысловой зоны Фарерских островов;

Финляндия – морские районы к северу от 63° 30' с. ш.;

Исландия – морские районы к северу от южной границы исключительной экономической зоны Исландии;

Норвегия – морские районы к северу от Северного полярного круга;

Российская Федерация – морские районы к северу от береговой линии Белого моря, Баренцева моря, Карского моря, моря Лаптевых, Восточно-Сибирского моря и Чукотского моря и в устьях рек, впадающих в эти моря, - от исходных линий для измерения ширины территориального моря;

Швеция – морские районы к северу от 63° 30' с. ш.; и

Соединенные Штаты Америки – морские районы в сторону открытого моря от исходной береговой линии, начиная от границы между Соединенными Штатами Америки и Канадой в море Бофорта и вдоль северной стороны материковой части Аляски до Алеутских островов за пределами 24 морских миль к югу от Алеутских островов и в Беринговом море к востоку от границ исключительной экономической зоны Соединенных Штатов Америки

2. Каждая Сторона также применяет статьи 6, 7, 8, 10 и 15 и другие положения настоящего Соглашения соответствующим образом в отношении районов за пределами юрисдикции любого государства к северу от южных границ, определенных в пункте 1 настоящей статьи, в той мере, в какой это совместимо с международным правом.
3. Настоящее Соглашение не применяется к военным кораблям, военно-вспомогательным судам или другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы. Однако каждая Сторона путем принятия соответствующих мер, не наносящих ущерба эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких кораблей и судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, обеспечивает, чтобы эти корабли и суда действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с настоящим Соглашением.

Статья 4

Системы обеспечения готовности и реагирования на загрязнение нефтью

1. Каждая Сторона поддерживает национальную систему быстрого и эффективного реагирования на инциденты, вызывающие загрязнение нефтью. Эта система учитывает специфику деятельности и местности с точки зрения наибольшей вероятности возникновения инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, или возможности подвергнуться его воздействию, прогнозируемые риски для районов, имеющих особое экологическое значение, и включает, как минимум, национальный план или планы чрезвычайных мер по обеспечению готовности и реагированию на инциденты, вызывающие загрязнение нефтью. Такой план или планы чрезвычайных мер включают организационные взаимоотношения связанных с этим различных государственных или частных организаций, принимая во внимание руководства, разработанные в соответствии с настоящим Соглашением и другими соответствующими международными соглашениями.
2. Каждая Сторона, когда это необходимо - в сотрудничестве с другими Сторонами, нефтяной и судоходной отраслью, портовыми властями, а также другими соответствующими субъектами создает:
 - a. минимальное количество размещаемого в заранее определенных местах оборудования для борьбы с разливами нефти, соответствующее имеющемуся риску, а также программы его использования;
 - b. программу учений для организаций по реагированию на загрязнение нефтью, и подготовки соответствующего персонала;
 - c. планы и средства связи для реагирования на инцидент, вызывающий загрязнение нефтью; и
 - d. механизм или договоренность о координации реагирования на инцидент, вызывающий загрязнение нефтью, с возможностью, если необходимо, мобилизации необходимых ресурсов.

Статья 5

Органы и пункты связи

1. Национальная система быстрого и эффективного реагирования на инциденты, вызывающие загрязнение нефтью, каждой Стороны включает, как минимум, назначение:
 - a. компетентного национального органа или органов, ответственных за обеспечение готовности и реагирование на загрязнение нефтью;
 - b. национального круглосуточного оперативного пункта или пунктов связи, отвечающих за получение и передачу сообщений о загрязнении нефтью; и
 - c. органа или органов, имеющих право от имени Стороны обращаться за помощью или принимать решение об оказании запрашиваемой помощи.
2. Субъекты, назначенные каждой Стороной согласно пункту 1 настоящей статьи, указываются в Дополнениях к настоящему Соглашению. Каждая Сторона незамедлительно информирует другие Стороны в письменной форме через свой компетентный национальный орган или органы и по дипломатическим каналам о любых изменениях в отношении указанных назначений. Соответствующие изменения вносятся в Дополнения к настоящему Соглашению.

Статья 6

Уведомление

1. Во всех случаях, когда Сторона получает информацию о загрязнении нефтью или возможном загрязнении нефтью, она:
 - a. оценивает событие для того, чтобы определить, является ли оно инцидентом, вызывающим загрязнение нефтью;
 - b. оценивает характер, масштабы и возможные последствия инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, включая принятие соответствующих мер в пределах имеющихся ресурсов для установления его возможных источников; и

- с. затем незамедлительно информирует все государства, интересы которых затронуты или могут быть затронуты таким инцидентом, вызывающим загрязнение нефтью, а также передает:
- (i) подробные сведения о своих оценках и любых действиях, которые она предприняла или намеревается предпринять по борьбе с инцидентом, включая меры по смягчению его последствий, и
 - (ii) дальнейшую соответствующую информацию
- до завершения действий, предпринятых по борьбе с инцидентом, или до принятия такими государствами решения о проведении совместных действий.
2. Когда это оправдано серьезным характером инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, Сторона уведомляет все другие Стороны без неоправданной задержки.

Статья 7

Мониторинг

1. Каждая Сторона стремится предпринимать надлежащие действия по мониторингу с целью выявления инцидентов, вызывающих загрязнение нефтью, в районах под ее юрисдикцией и, по мере возможности, в смежных районах за пределами юрисдикции любого государства.
2. В случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, затронутая Сторона или Стороны, по мере возможности, осуществляют мониторинг инцидента, чтобы способствовать проведению эффективных и своевременных операций по реагированию и свести к минимуму любые негативные последствия для окружающей среды.
3. Стороны стремятся сотрудничать в организации и проведении мониторинга, особенно в отношении трансграничного загрязнения нефтью, *среди прочего*, путем заключения двусторонних или многосторонних соглашений или договоренностей.

Статья 8

Запросы о помощи, координация и сотрудничество в операциях по реагированию

1. Стороны могут запросить помощь у любой другой Стороны или Сторон для реагирования на инцидент, вызывающий загрязнение нефтью.
2. Стороны, запрашивающие помощь, стремятся указать вид и масштаб запрашиваемой помощи.
3. Стороны сотрудничают и оказывают помощь, которая может включать консультативные услуги, техническую поддержку, предоставление оборудования или персонала, для реагирования на инцидент, вызывающий загрязнение нефтью, по запросу любой затронутой или могущей быть затронутой Стороны.

Статья 9

Трансграничное перемещение и вывоз ресурсов

В соответствии с применимым национальным и международным правом каждая Сторона принимает необходимые правовые или административные меры, способствующие:

- a. прибытию, использованию на своей территории и убытию с нее судов, летательных аппаратов и других видов транспорта, занятых в борьбе с инцидентом, вызывающим загрязнение нефтью, или перевозке персонала, грузов, материалов и оборудования, требуемых для борьбы с инцидентом, вызывающим загрязнение нефтью;
- b. быстрому перемещению на свою территорию, через нее и с нее персонала, грузов, материалов, поставок, предназначенных для реагирования, и другого оборудования, упомянутых в подпункте a).

Статья 10

Возмещение расходов, связанных с оказанием помощи

1. Если соглашение о финансовых договоренностях, регулирующих действия Сторон по борьбе с инцидентами, вызывающими загрязнение нефтью, не заключено на двусторонней или многосторонней основе до такого инцидента, Стороны несут расходы, связанные со своими соответствующими действиями по борьбе с загрязнением согласно подпункту (а) или подпункту (б). Принципы, установленные в настоящем пункте, применяются, если заинтересованные Стороны не договорятся об ином в каждом конкретном случае.
 - а. Если действия были предприняты одной Стороной по прямой просьбе другой Стороны, запрашивающая Сторона возмещает оказывающей помощь Стороне расходы, связанные с ее действиями. Запрашивающая Сторона может аннулировать свою просьбу в любое время, но в этом случае она несет расходы, которые уже понесла или приняла на себя оказывающая помощь Сторона.
 - б. Если действия были предприняты Стороной по своей собственной инициативе, эта Сторона несет расходы, связанные со своими действиями.
2. Если не оговорено иное, расходы, связанные с действиями, предпринятыми Стороной по просьбе другой Стороны, надлежащим образом подсчитываются в соответствии с законодательством и существующей практикой оказывающей помощь Стороны в отношении возмещения таких расходов.
3. Сторона, оказывающая помощь, предоставляет по запросу Стороне, запрашивающей помощь, документацию и информацию о расчетных затратах Стороны, оказывающей помощь, на оказание помощи и о реальных затратах Стороны, оказывающей помощь, после окончания оказания любой помощи. Сторона, запрашивающая помощь, и Сторона, оказывающая помощь, сотрудничают по мере необходимости в осуществлении действий по урегулированию требований о возмещении.
4. Положения настоящего Соглашения никоим образом не истолковываются как наносящие ущерб правам Сторон взыскивать с третьих сторон расходы, связанные

с действиями по борьбе с загрязнением или угрозой загрязнения в соответствии с другими применимыми нормами национального и международного права. Особое внимание уделяется международным документам и национальному законодательству об ответственности и компенсации за ущерб от загрязнения нефтью.

Статья 11

Совместный разбор операций по реагированию на инцидент, вызывающий загрязнение нефтью

После проведения совместной операции по реагированию Стороны прилагают все усилия, чтобы под руководством Стороны или Сторон, координировавших операцию, провести совместный разбор операции. Где это уместно и с соблюдением соответствующего национального законодательства, Сторонам, участвующим в проведении совместного разбора, следует документировать свои выводы и заключения и делать результаты такого совместного разбора общедоступными.

Статья 12

Сотрудничество и обмен информацией

1. Стороны содействуют сотрудничеству и обмену информацией, которые могут способствовать повышению эффективности готовности и операций по реагированию на загрязнение нефтью. Такое сотрудничество и обмен информацией могут осуществляться, *среди прочего*, по направлениям, указанным в Дополнениях к настоящему Соглашению.
2. Каждой Стороне с соблюдением своего национального законодательства и международного права следует стремиться к тому, чтобы делать общедоступной информацию, предоставляемую другим Сторонам согласно пункту 1 настоящей статьи.

Статья 13

Совместные учения и подготовка

1. Стороны содействуют сотрудничеству и координации действий посредством проведения совместных учений и подготовки, включая учения по оповещению или передаче вызова, командно-штабные учения, учения по развертыванию оборудования и другие соответствующие действия.
2. Совместные учения и подготовку следует планировать с учетом накопленного опыта.
3. Когда это целесообразно, Сторонам следует привлекать к планированию и проведению совместных учений и подготовки заинтересованных лиц.
4. При проведении совместных учений и подготовки Сторонам следует применять, насколько это возможно, соответствующие положения настоящего Соглашения.

Статья 14

Встречи Сторон

1. Стороны встречаются не позднее чем через год после вступления в силу настоящего Соглашения по приглашению депозитария и далее по решению Сторон. На этих встречах Стороны рассматривают вопросы, связанные с выполнением настоящего Соглашения, принимают Дополнения к настоящему Соглашению или, в зависимости от обстоятельств, изменения к Дополнениям, как предусмотрено в статье 20 настоящего Соглашения, и обсуждают любые другие вопросы по решению Сторон. Стороны могут принять решение о созыве таких встреч в сочетании со встречами Арктического совета.
2. Стороны на регулярной основе через свои компетентные национальные органы обсуждают и анализируют вопросы оперативного характера, связанные с выполнением настоящего Соглашения, совместно, когда это целесообразно, с соответствующими органами, в частности, с Арктическим советом. Проблемы оперативного характера включают, среди прочего, сотрудничество и обмен имеющейся информацией.

Статья 15

Ресурсы

1. Если в статье 10 настоящего Соглашения не предусмотрено иное или отсутствует иная договоренность, каждая Сторона несет свои расходы, связанные с выполнением ею настоящего Соглашения.
2. Выполнение настоящего Соглашения, за исключением статьи 10, зависит от возможностей Сторон и наличия соответствующих ресурсов.

Статья 16

Отношение к другим международным соглашениям

Ничто в настоящем Соглашении не истолковывается как изменяющие права или обязательства любой Стороны по другим соответствующим международным соглашениям или обычному международному праву, как оно отражено в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года.

Статья 17

Третьи стороны

Любая Сторона может в случае необходимости налаживать сотрудничество с государствами, не являющимися сторонами настоящего Соглашения, которые могут внести вклад в деятельность, предусмотренную настоящим Соглашением, в соответствии с международным правом.

Статья 18

Урегулирование споров

Стороны разрешают любые споры, касающиеся применения или толкования настоящего Соглашения, путем прямых консультаций.

Статья 19

Поправки к настоящему Соглашению

1. В настоящее Соглашение могут вноситься поправки по письменному согласию всех Сторон.
2. Поправка вступает в силу через 120 дней после даты получения депозитарием по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о том, что Стороны завершили внутригосударственные процедуры, необходимые для ее вступления в силу.

Статья 20

Дополнения

1. Дополнения к настоящему Соглашению не являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения и не являются юридически обязывающими.
2. На встречах Сторон, упомянутых в статье 14 настоящего Соглашения, Стороны могут принимать дополнительные Дополнения или изменения к существующим Дополнениям, кроме тех Дополнений, которые упомянуты в статье 5 настоящего Соглашения и в которые могут быть внесены изменения в соответствии с этой статьей.

Статья 21

Практическое руководство

1. Стороны разрабатывают и поддерживают Практическое руководство с целью содействия выполнению настоящего Соглашения. Практическое руководство будет включено в Дополнения к настоящему Соглашению и будет изменяться по мере необходимости.
2. Практическое руководство касается, *среди прочего*, следующих вопросов:

- a. система и форматы уведомления, запросы о помощи и другая соответствующая информация;
 - b. оказание помощи, а также координация и сотрудничество в операциях по реагированию с участием более одной Стороны, в том числе в районах за пределами юрисдикции любого государства;
 - c. трансграничное перемещение и вывоз ресурсов;
 - d. процедуры проведения совместных разборов операций по реагированию на инциденты, вызывающие загрязнение нефтью;
 - e. процедуры проведения совместных учений и подготовки;
 - f. возмещение расходов, связанных с оказанием помощи.
3. При разработке и изменении Практического руководства Стороны в случае необходимости стремятся привлекать соответствующие заинтересованные стороны к внесению вклада в эту работу.

Статья 22

Временное применение, вступление в силу и выход из Соглашения

1. Настоящее Соглашение может временно применяться любой из подписавших Сторон, предоставившей депозитарию письменное заявление о таком своем намерении. Любая такая подписавшая Сторона временно применяет настоящее Соглашение с даты своего заявления или с другой даты, которая указана в заявлении.
2. Настоящее Соглашение вступает в силу через 30 дней после даты получения депозитарием по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.
3. Любая Сторона может в любое время выйти из настоящего Соглашения, направив депозитарию по дипломатическим каналам письменное уведомление об этом не менее чем за 6 месяцев, указав фактическую дату своего выхода. Выход из

настоящего Соглашения не влияет на его применение в отношениях между остальными Сторонами.

4. Выход из настоящего Соглашения любой Стороны не затрагивает обязательств этой Стороны, касающихся деятельности, осуществляемой в рамках настоящего Соглашения, в случае если эти обязательства возникли до фактической даты выхода.

Статья 23

Депозитарий

Депозитарием настоящего Соглашения является Правительство Норвегии.

СОВЕРШЕНО в Кируне 15 мая 2013 года на английском, русском и французском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. Рабочим языком настоящего Соглашения является английский язык, на котором проводились переговоры по настоящему Соглашению.

For the Government of Canada
Pour le Gouvernement du Canada
За Правительство Канады



For the Government of the Kingdom of Denmark, including the
Government of the Faroe Islands and the Government of Greenland

Pour le Gouvernement du Royaume de Danemark, y compris
le Gouvernement des Îles Féroé et le Gouvernement du Groenland

За Правительство Королевства Дания, включая Правительство Фарерских
островов и Правительство Гренландии



For the Government of the Faroe Islands
Pour le Gouvernement des Îles Féroé
За Правительство Фарерских островов



For the Government of Greenland
Pour le Gouvernement du Groenland
За Правительство Гренландии

For the Government of the Republic of Finland
Pour le Gouvernement de la République de Finlande
За Правительство Финляндской Республики



For the Government of Iceland
Pour le Gouvernement de l'Islande
За Правительство Исландии



For the Government of the Kingdom of Norway
Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège
За Правительство Королевства Норвегии




For the Government of the Russian Federation
Pour le Gouvernement de la Fédération de Russie
За Правительство Российской Федерации

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'S. G. G.', written in a cursive style.

For the Government of the Kingdom of Sweden
Pour le Gouvernement du Royaume de Suède
За Правительство Королевства Швеции

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'C. A. M.', written in a cursive style.

For the Government of the United States of America
Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique
За Правительство Соединенных Штатов Америки

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. L. K.', written in a cursive style.

APPENDIX I

Competent National Authorities

The Competent National Authorities of the Parties with responsibility for oil pollution preparedness and response are:

Canada

(For Marine Oil Spill Preparedness and Response)

The Canadian Coast Guard	Transport Canada
Department of Fisheries and Oceans	Marine Safety and Security
Director General, Program Requirements	Director General
200 Kent Street	330 Sparks Street
Ottawa, Ontario K1A 0E6	Ottawa, Ontario K1A 0N5
Tel: 011 +1-613-993-7728	Tel: 011 +1-613-998-0610

(For Offshore Unit and Pipeline-source Pollution)

The National Energy Board
Business Leader, Operations
444 Seventh Avenue SW
Calgary, Alberta T2P 0X8
24/7 Tel: 011 + 1-403-807-9473

Kingdom of Denmark, including Greenland and the Faroes

Danish Ministry of Defense (marine pollution outside 3NM of baseline, Greenland)
Holmens Kanal 42
1060
Copenhagen, Denmark
Phone: +45 33923320
Email: fmn@fmn.dk

Greenland Ministry of Domestic Affairs, Nature and Environment (marine pollution inside 3NM of baseline, Greenland)
Imaneq 1A-201
3900
Nuuk, Greenland

Greenland Bureau of Minerals and Petroleum (marine pollution from mineral resources activities, Greenland)
Imaneq 1A-201
3900
Nuuk, Greenland

Faroese Ministry of the Interior (marine pollution, The Faroes)
Tinganes
FO-110
Torshavn
Phone: +298 30 6800
Email: IMR@IMR.FO

Finland

Ministry of the Environment
Mailing address: P.O. Box 35, FI-00023 GOVERNMENT, Finland
Visiting address: Kasarmikatu 25, Helsinki
Telephone: +358 20 610 100

Iceland

Ministry for the Environment and Natural Resources
Skuggasund 1 IS- 150 Reykjavík
Iceland
Tel: +354 545 8600
Fax: +354 5624566
Email: postur@uar.is

Norway

Norwegian Ministry of Fisheries and Coastal Affairs
P.O. Box 8818 Dep.
0032 Oslo
Norway
Email: postmottak@fkd.dep.no

Russian Federation

Ministry of Transport of the Russian Federation
109012, Moscow, Rozhdestvenka str. 1, building 1
Tel.: + 7(495) 626 1000
Fax: + 7 (495) 626 9128
E-mail: info@mintrans.ru

Federal Agency of Maritime and River Transport
125993, Moscow, Petrovka str., 3/6
Tel.: + 7(495) 626 1100
Fax: + 7 (495) 626 1562

Ministry of the Russian Federation for Civil Defense, Emergencies and Elimination of
Consequences of Natural Disasters (EMERCOM of Russia)

103012, Moscow, Theatralny proezd 3
Fax: +7 495 624-84-10 (daily and night)
Voice: +7 495 626-35-82
e-mail: emercom@mchs.gov.ru

Sweden

Swedish Coast Guard
Stumholmen, box 536
371 23 Karlskrona
Sweden

Phone: +46 455353400
Fax: +46 455105 21
E-mail: registrar@coastguard.se

United States

United States Coast Guard
Assistant Commandant, Response Policy (CG-5R)
2100 2nd St. SW, Stop 7363
Washington, D.C. 20593-7363
Phone: +1 202 372-2010
Fax: +1 202 372-2901

U.S. Department of the Interior
Bureau of Safety and Environmental Enforcement
Oil Spill Response Division
381 Elden Street, HE 3327
Herndon, Virginia 20170
Phone: +1 703 787-1637

APPENDIX II

National 24-hour Operational Contact Points

The national 24 hour operational contact points of the Parties are:

Canada

Government Operations Centre
Public Safety Canada
24/7 Tel: 011 + 1-613-991-7000
Fax: 011+1-613-996-0995
E-mail: GOC-COG@opscen.gc.ca

The Kingdom of Denmark, including Greenland and the Faroes

Greenland:
Joint Arctic Command
3900 Nuuk, Greenland
Aalisartut Aqqtaat 47
Postboks 1072
Phone: +299 364000
Email: ako@mil.dk
Fax: +299 364029

The Faroes:
MRCC Torshavnradio, Faroe Islands
Phone: +298 351300
Fax: +298 351301
Sat C telex: 492 888 021
E-mail: mrcc@mrcc.fo

Finland

Finnish Rescue Coordination Centre Turku (MRCC Turku)
Mailing address: P.O. Box 16, 20101 Turku, FINLAND
Visiting address: "Police station", Eerikinkatu 40-42, Turku
Telephone: +358 71 872 0100
Emergency telephone (24 h): +358-204 1000
Fax (24 h): +358 71 872 0109
E-mail: mrcc@raja.fi

Iceland

Maritime Alert Center
24-Hour Operations Center (www.lhg.is)
Phone (24 hours): +354-545-2100
Fax (24 hours): +354-545-2101
Email: sar@lhg.is

Norway

Kystverket / Norwegian Coastal Administration
Centre for Emergency Response
PO address: Postbox 1502
N-6025 Alesund
Office address: Moloveien 7
N-3191 Horten
NORWAY
Tel: +47 33 03 4800 (all hours)
Fax: +47 33 03 4949
E-mail: vakt@kystverket.no

Russian Federation

State Maritime Rescue Coordination Centre (SMRCC) of the State Marine Pollution Control,
Salvage and Rescue Administration of the Russian Federation (MPCSA)

Tel.: + 7 495 626 10 52
Fax: + 7 495 623 74 76
Telex: 411369 SMT RU
Inmarsat: (870) 772 291 490
E-mail: od@smrcc.morflot.ru (Duty Officer)

National Emergency Management Center of the EMERCOM of Russia
121357, 1-Vatutina Str., Moscow
Tel: (499) 449-94-43; (499) 449-97-13
Fax: (499) 449-94-43
E-mail: ncuks@mchs.gov.ru

Sweden

Swedish Coast Guard
Officer on duty:
Phone: +46 317279100
Fax: +46 31 297395
E-mail: vb.krs@coastguard.se

United States

For reporting oil spills:

National Response Center (NRC)

Phone: +1-800 424-8802

Fax: +1-202-267-2675

<http://www.nrc.uscg.mil/nrchp.html> (online reporting)

APPENDIX III
**Authorities Entitled to Request Assistance
or to Decide to Render Assistance Requested**

The authorities entitled to act on behalf of Parties to request assistance or to decide to render assistance requested are:

Canada

(For Marine Oil Spill Preparedness and Response)

The Canadian Coast Guard
Department of Fisheries and Oceans
Director General, Program Requirements
200 Kent Street
Ottawa, Ontario K1A 0E6
Tel: 011 + 1-613-993-7728

The Kingdom of Denmark, including Greenland and The Faroes

Greenland:
Joint Arctic Command
3900 Nuuk, Greenland
Aalisartut Aqqtaat 47
Postboks 1072
Phone: +299 364000
Email: ako@mil.dk
Fax: +299 364029

The Faroes: Landsverk
Tinghusvegur 5
P.O. Box 78
110
Torshavn
The Faroe Islands
Phone: +298 340 800
Fax: +298 340 801
24-hour oil spill response Phone: +298 290 867
Email: lv@lv.fo
24-hour oil spill response Email: olja@lv.fo

Finland

Finnish Environment Institute (SYKE)
Mailing address: P.O. Box 140; FI-00251 Helsinki, FINLAND
Visiting address: Mechelininkatu 34a, Helsinki.
Telephone: +358 20 610 123
Fax: +358 9 5490 2478
E-mail: oilduty@environment.fi

Iceland

The Environment Agency of Iceland
Suðurlandsbraut 24
IS - 108 Reykjavík
Iceland
Tel: +354 591-2000
Fax: +354 591-2020
Email: ust@ust.is

Norway

Kystverket / Norwegian Coastal Administration
Centre for Emergency Response
PO address: Postbox 1502
N-6025 Alesund
Office address: Moloveien 7
N-3191 Horten
NORWAY

Tel: +47 33 03 4800 (all hours)
Fax: +47 33 03 4949
E-mail: vakt@kystverket.no

Russian Federation

Ministry of Transport of the Russian Federation
109012, Moscow, Rozhdestvenka str. 1, building 1
Tel.: + 7(495) 626 1000
Fax: + 7 (495) 626 9128
E-mail: info@mintrans.ru

The Ministry of the Russia Federation for Civil Defense, Emergencies and Elimination of
Consequences of Natural Disasters (EMERCOM of Russia)
103012, Moscow, Theatralny proezd 3
Fax: +7 495 624-84-10 (daily and night)
Voice: +7 495 626-35-82
e-mail: emercom@mchs.gov.ru

Sweden

Swedish Coast Guard
Stumholmen, box 536
371 23 Karlskrona
Sweden

Phone: +46 455353400
Fax: +46 455105 21
E-mail: registrator@coastguard.se

United States

U.S. Department of State
Phone: +1 202 647-1512
Fax: +1 202 647 1811

United States Coast Guard
National Command Center
Phone: +1-800 424-8802
Fax: +1-202-267-2675
ncc@uscg.mil

APPENDIX IV

Operational Guidelines

*Agreement on Cooperation on Marine Oil
Pollution Preparedness and Response in
the Arctic*

Appendix IV

OPERATIONAL GUIDELINES

PREAMBLE

The *Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic* (the “Agreement”) includes the following non-binding Operational Guidelines (the “Guidelines”). Nothing in these Guidelines is intended to create or modify any obligations of the Parties under the Agreement or international law. These Guidelines set out provisions to guide cooperation, coordination and mutual assistance for oil pollution preparedness and response in the Arctic.

The Guidelines address procedures for notification and request for assistance, command and control in response operations, joint training and exercises, administrative issues and other recommended measures to facilitate an effective cooperative oil pollution incident response.

It is recognized that some Parties may already have bilateral or multilateral contingency plans in place that will guide or address coordination and cooperation in response operations (see Table 1). The following Guidelines could be used in addition to such plans, or to aid in their development or revision. It is also recognized that any joint operations will be guided by the national response plans of the Parties to the extent possible.

Table 1: Existing bilateral and multilateral agreements or arrangements include:

Bilateral and multilateral agreements/arrangements	Signatories
Canada-US Joint Marine Pollution Contingency Plan www.dfo-mpo.gc.ca/Library/343409.pdf	USA, Canada
Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 1992 (Helsinki Convention) www.helcom.fi/groups/response/en_GB/main/	Denmark, Finland, Sweden, Russia (and other non-Arctic signatories)
Agreement Between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden about Cooperation concerning Pollution Control of the Sea after Contamination by Oil or other Harmful Substances www.copenhagenagreement.org/ www.ust.is/library/Skrar/COPA/engelsk.pdf	Denmark, Finland, Iceland, Norway, Sweden
Agreement between the Government of the Russian Federation and Government of the Kingdom of Norway concerning Cooperation on the Combatment of Oil Pollution in the Barents Sea, 1994. (no link available)	Russia, Norway
Agreement Between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of Denmark for Cooperation Relating to the Marine Environment www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=101887	Canada, Denmark
Agreement between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of the Republic of Finland on Co-operation in Combating Pollution of the Baltic Sea in accidents involving oil and other harmful substances, 1989. www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1990/19900054	Russia, Finland
Agreement between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of the United States of America concerning Cooperation in Combating Pollution in the Bering and Chukchi Seas in emergency situations, 1989. www.dec.state.ak.us/spar/perp/plans/uc/mou/Kp-US_USSR_89.pdf	USA, Russia

Table of Contents

- Table of Contents 12
- Record of Revisions..... 13
- 1. Notification..... 14
- 2. Assistance..... 14
 - 2.1 Requests for Assistance..... 14
 - 2.2 Information Provided with a Request for Assistance..... 15
 - 2.3 Acknowledgement and Reply to a Request for Assistance..... 16
 - 2.4 Liaison officers..... 18
 - 2.5 Coordinating International Offers of Assistance..... 18
- 3. Movement and Removal of Resources across Borders..... 19
 - 3.1 Customs Issues..... 19
 - 3.2 Points of Entry..... 20
 - 3.3 Manifests 20
 - 3.4 Immigration 20
 - 3.5 Diplomatic Clearance 21
 - 3.6 Wildlife..... 21
 - 3.7 Passage through the Territory of a Third Party..... 21
 - 3.8 Transboundary Removal/Management of Waste..... 21
- 4. Response Operations in Areas Beyond National Jurisdiction..... 21
- 5. Command and Control 22
 - 5.1 General principles..... 22
 - 5.2 Transfer of Command and Control..... 23
 - 5.3 Command and Control Liaison Officers..... 23
 - 5.4 Public Communications..... 23
- 6. Facilitation of Situational Awareness and A Common Operating Picture 23
- 7. Joint Review of Oil Pollution Incident Response Operations 24
- 8. Reimbursement of Costs of Assistance..... 25
- 9. Joint Exercises and Training 25
- 10. Administrative Provisions 25
- 11. Forms..... 27
- 12. National Organisation..... 31
- 13. Addendum 58

Record of Revisions

REVISION NUMBER	DATE REVISED	ENTERED BY:
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		
35		

1. Notification

In accordance with Article 6 of the Agreement, Parties will notify other Parties' National 24-hour Operational Contact Points (Appendix II of the Agreement). Notification does not constitute an obligation to request or to provide assistance under the Agreement.

The Notification should include, but is not limited to, the following information:

- a. name or unique identification title for the incident;
- b. name of the notifying Party and Competent National Authority taking the lead in respect of the incident, including 24/7 contact information (telephone, fax, mobile, email);
- c. date and time of incident awareness in Coordinated Universal Time (UTC), and the time at which the notifying Party began its tracking of, or involvement in, the incident;
- d. date and approximate time of the occurrence as reported by the source of the incident; and
- e. data to provide other Parties sufficient information to maintain situational awareness.

At minimum, this should include:

- **Location of incident:** latitude and longitude, or if the oil pollution is dynamic, include the area potentially affected.
- **Identification of major issues or concerns:** including Search and Rescue activities, pollution potential and/or salvage/casualty response issues.
- **Situation assessment:** assessment of the overall situation (type and cause of incident, volume released, information on source control, and analysis of the immediate and short term impacts or requirements), response resources available and/or on-scene (vessels, equipment, personnel, volunteers), possible environmental impacts.
- **Acknowledgement of Notification:** to verify receipt of information by other Parties. The acknowledgement should include the date and time of transmission and be sent back to the notifying Party upon completion of internal notifications.

A standard format for Notification should be used to provide uniform means of informing other Parties of the specifics of the incident. A sample Notification template can be found in section 11 (Forms) at the end of these Guidelines.

2. Assistance

This chapter provides guidance for:

- a. Parties seeking assistance from other Parties following an oil pollution incident, in framing requests, and evaluating and responding to offers; and
- b. Parties that may wish to offer assistance.

Parties may pro-actively offer assistance following an oil pollution incident prior to receiving a request for assistance from a Requesting Party.

2.1 Requests for Assistance

When a Party determines that assistance is needed to respond to an oil pollution incident, it may request such assistance from another Party or Parties, indicating the type and extent of

assistance needed. Parties should follow the guidance in this chapter or other appropriate guidance.

All personnel provided by the Assisting Party are subject to the laws of the Requesting Party within its jurisdiction. The Requesting Party should ensure that the Assisting Party's personnel are made aware of these laws as soon as practicable (e.g., via a briefing or orientation training).

Appropriate authorities of the Requesting and Assisting Parties should cooperate closely on all relevant issues.

The Requesting Party should provide adequate local facilities and services necessary for administration and management of the Assisting Party's assets, including decontamination, and ensure the security, and protection of its personnel, vessels, aircraft and equipment as well as their safe return.

2.2 Information Provided with a Request for Assistance

The Requesting Party should:

- a. make its requests in a clear and precise manner (quantity, type of assistance requested, etc) by indicating for which purposes vessels, aircraft, equipment, products and response personnel will be used;
- b. appoint an authority responsible for customs, immigration, and diplomatic clearance issues related to movement and removal of resources across the border;
- c. appoint an authority to receive the vessels, aircraft, equipment, products and response personnel that will be used;
- d. provide fuel, waste management and other port or air terminal services for oil pollution response vessels and oil pollution surveillance aircraft;
- e. provide accommodation and food for response teams;
- f. return all unused supplies and equipment and ensure that returned equipment is in good working condition except for degradation caused by normal wear and tear as part of the pollution incident response; and
- g. describe any financial considerations, if applicable.

A standard format for an Assistance Request Report should be used by the Requesting Party to provide a standardized means of informing other Parties of the specifics of the incident and the precise operational needs as part of the resource request. A sample Assistance Request Report can be found in section 11 (Forms) at the end of these Guidelines.

Parties requesting specific assistance for response operations from other Parties should consider providing the detailed information set forth below in each request with respect to vessels, aircraft, equipment, products and personnel. Requesting Parties should update such detailed requests as operational needs change during the course of the response.

With respect to Parties requesting specific assistance for response operations, such guidance may, without limitation, include:

- a. information on the preliminary responses to offers of assistance, including, if appropriate, descriptions of how the offer of assistance will be further evaluated within

- the framework of the Requesting Party's emergency response system and related laws and regulations, and any applicable evaluation process;
- b. if appropriate, estimates for the length of time the evaluation of the offer is expected to take; and
 - c. instructions for providing detailed information about each offer of assistance from another Party.

2.3 Acknowledgement and Reply to a Request for Assistance

The Party in receipt of a request for assistance should provide acknowledgement of receipt to the Requesting Party, and disseminate the information in the request without delay to the appropriate authorities for evaluation and decision.

The Party should communicate its reply to the Requesting Party as soon as possible and should provide:

- a. a detailed statement and complete list of all vessels, aircraft, equipment, products and personnel it can provide within those listed by the Requesting Party as well as instructions for use of equipment and products, if necessary;
- b. equipment that is in good working order and suitable for the needs of the Requesting Party;
- c. specialized personnel, if possible outfitted with their own equipment needed for response activities; and
- d. estimated costs for use of the vessels, aircraft, equipment and products.

With respect to offers of vessels that can be deployed or utilized in response operations, such detailed information may, without limitation, include the following:

- a. Name of the vessel (IMO number)
- b. Classes of the vessel (e.g. ice, icebreaking, salvage)
- c. Draught, length, width, maximum speed
- d. Propulsion power, bollard pull
- e. Oil recovery tank capacity
- f. Main oil recovery system and other recovery equipment
- g. Type and length of oil booms
- h. Communication equipment
- i. Fuel requirements and estimated fuel required per day
- j. Need for fresh water
- k. Need to discharge grey or waste water
- l. Need for electricity in berthing
- m. Mooring requirements
- n. Number of crew members

With respect to offers of aircraft that can be deployed or utilized in response operations, such detailed information may, without limitation, include the following:

- a. Type of aircraft
- b. Number of crew members
- c. Maximum flight time and range
- d. Patrol speed

- e. Remote sensing equipment
- f. Communication equipment
- g. Flight restrictions due to conditions and possible other matters that will affect aircraft flights, especially at night
- h. Deicing systems
- i. Fuel type and estimated fuel required per mission
- j. Ground equipment requirements (e.g. Ground Power Unit)
- k. Crew rest time requirements

With respect to offers of equipment that can be deployed or utilized in response operations, such detailed information may, without limitation, include the following:

- a. the exact type and specification of the equipment offered including, to the fullest extent possible, detailed photographs of the equipment, identification of the manufacturer(s), model numbers, specification documents and, if practical, any information regarding the prior operational use of the equipment offered in related oil or hazardous material discharge/release events;
- b. the current condition of the equipment and the possibility of degradation of the equipment during operational use;
- c. the total amount of each specific type or category of equipment offered;
- d. weight, dimensions and other physical characteristics of equipment offered;
- e. when and for how long the equipment would be available;
- f. whether the equipment is being offered on a reimbursable basis or without charge; summary of the terms and conditions of the offer if the equipment is being offered on a for-fee basis;
- g. where the equipment is currently located;
- h. whether the Assisting Party will transport the equipment and the terms and conditions under which transportation is offered including any export or customs restrictions that may apply under the Assisting Party's national laws;
- i. any special logistical problems that may be encountered in transporting or deploying the equipment;
- j. any specific conditions and/or limitations regarding use of the equipment;
- k. the location of the international airport or seaport from which the equipment will be transported;
- l. the contact information for authorized personnel who are knowledgeable about the technical details relevant to the equipment offered and would be available to discuss additional technical or operational details with appropriate personnel provided by the Requesting Party; and
- m. estimates of the time required to make the equipment available for transport.

The Assisting Party should determine minimum standards of maintenance, security, safety and training to operate equipment sent to the Requesting Party.

With respect to offers of personnel (i.e. technical, advisory or expert assistance) from a Party, such detailed information may, without limitation, include the following:

- a. the credentials and a brief description of the experience for each individual providing assistance, including assurance that they are aware of the weather and working conditions in the Arctic and are equipped with the appropriate cold weather working gear;

- b. an assessment of the capability of each individual to speak and read in the official language of the Lead Party engaged in response operations and the availability of effective translation services if a language barrier is expected;
- c. each individual's availability, in terms of how quickly the individual can be deployed to response operations, for how long the individual can be deployed, and any requirement for the individual to depart the operational location over the anticipated deployment period;
- d. any costs the Requesting Party would be expected to defray (e.g., air fare, lodging, daily remuneration fee);
- e. whether the Assisting Party would facilitate direct communications between the individuals offering to provide assistance and technical experts of the Assisting Party to further evaluate the offer;
- f. any special requirements of the Assisting Party regarding the status of the individual during any deployment period (i.e. requirement that the individual have the status of Embassy technical staff, etc.);
- g. establishing means to ensure the personal safety and security of the Assisting Party's personnel while assisting in country; and
- h. estimated costs for use of such expertise.

2.4 Liaison officers

Each Party facing an oil pollution incident will have a designated Competent National Authority in charge of response efforts and coordination of response operations with other agencies of the government. In the event the incident escalates beyond national capacity, there may be a need to designate one or more liaison officers. Depending on the specifics of the incident, the lead Party may consider employing one or both of the following types of liaisons to assist with interagency coordination:

- a. Parties may consider designating personnel to serve as a direct liaison with the Requesting Party for response operations. The liaison officer should work closely with personnel from all agencies engaged in response operations to accurately define and describe the specific types of capabilities that are needed at various stages of the response operations and to determine the categories of response capabilities that may be obtained through international sources. The liaison officer function can facilitate the evaluation of offers of assistance from other Parties in order to ensure that they meet current or projected operational needs; and
- b. the Requesting Party may also designate personnel to serve as liaison officers from its Ministry of Foreign or External Affairs to serve as a technical advisor in communications with other Parties.

2.5 Coordinating International Offers of Assistance

An oil pollution incident that exceeds national capacity may result in many offers of assistance both nationally and internationally and will demand additional external resources to ensure a timely and effective response. Early establishment of a robust coordination mechanism to manage the receipt and processing of such offers is essential to ensure a timely and effective response to the incident.

Recommendations for coordinating unsolicited offers of assistance can be found in section 13 (Addendum) at the end of these Guidelines.

3. Movement and Removal of Resources across Borders

All Parties should facilitate the passage of equipment, products and response personnel through their territory for the purpose of assisting in response operations, including expeditious processing or complete waiver of customs and visa requirements.

3.1 Customs Issues

The Requesting Party should determine how it can facilitate the entry of the equipment, products or personnel from an Assisting Party into its own territory.

To that end, the Requesting Party should assist in facilitating the arrival of international oil pollution response assistance, including expeditious processing or, as necessary, waivers of customs and visa requirements, as appropriate and consistent with national laws.

The Requesting Party should also provide regular information to personnel as regards to entry points, customs and visa requirements, and any other arrangements that would facilitate their arrival.

The Requesting Party should ensure that, should ships and aircraft be provided, ships are granted all necessary authorisation and aircraft are cleared to fly in the national air space. A flight plan or a flight notification should be filed and accepted as an authorisation for aircraft to take off and land, ashore or at sea, outside airfields where customs provision may not exist.

Many states have laws in place providing restrictions or exemptions of customs duty payable on certain types of goods imported and exported for emergency purposes. It is also common for governments to have emergency provisions in their customs legislation allowing for special arrangements to be put in place for processing of incoming support and assistance. Requesting Parties should evaluate the applicability of such laws, if any, to provide assistance for oil pollution incident response, which may not fall under the same stipulations as disaster response.

If the Requesting Party has national laws in place that permit customs exemptions or waivers for oil pollution incident response, the Requesting Party should determine how these exemptions or waivers could be implemented for response equipment, products and personnel arriving from the Assisting Party. Likewise, the responders from the Assisting Party should prepare and have ready detailed manifests of their equipment or property and appropriate documentation for personnel to facilitate expeditious customs processing.

An ATA Carnet is an international customs and export-import document. It is used to clear customs without paying duties and import taxes on merchandise that will be re-exported within 12 months. Obtaining a Carnet also includes obtaining a surety bond to secure the value of the goods shipped; insurance for the goods; and shippers export declaration. If the Requesting Party accepts the use of Temporary Admission (ATA) Carnets (www.atacarnet.com) for temporary admission of professional equipment, it may be advantageous to investigate whether the issuance of a Carnet is an option.

3.2 Points of Entry

It is recommended that Parties pre-identify points of entry for incoming teams. Entry points can be any type of border crossing (roads, rivers, ports, railroads, airports). Parties may develop a catalogue of these pre-identified entry points, including their capacities.

3.3 Manifests

Applicable laws and customs processes of the Requesting Party should be followed. From the Office for the Coordination of Humanitarian Affairs (OCHA)/ United Nations Environment Program (UNEP) Guidelines for Environmental Emergencies, the following are minimum recommended elements that should be included in a manifest for equipment. Manifests are provided by the Assisting Party.

- a. Date – stating the date of the export/import;
- b. Reason for Import – a short description stating that the equipment is for emergency relief;
- c. Shipper/Owner – stating who owns and is responsible for the shipment during transport. Shipper and owner will in most cases be the same, unless equipment is sent as unaccompanied cargo;
- d. Consignee – name and contact details of the person responsible for the consignment once it has reached the country of destination. For equipment brought by relief teams, etc. this will usually be the same as shipper/owner;
- e. Terms of Delivery – refers to the international commercial term (incoterm) that applies to the shipment. They are normally used to divide transaction costs and responsibilities between buyer and seller in international commerce and stated on an invoice for customs purposes. For equipment imported by the Assisting Party, it is recommended to use the code “CIF”, which indicates that Cost, Insurance, and Freight are included in the invoiced value;
- f. Overview – a table specifying the various items imported with description, quantity, weight/volume, estimated value in internationally well-known currency (e.g., USD) and where possible, serial numbers of the items. Above or below the table, the total quantity, weight, volume and value should be indicated. Any items that are considered hazardous substances should be clearly marked as such. It should also be stated that the items are not being imported for commercial purpose; and
- g. Declaration – at the end of the manifest a declaration is normally included stating that the equipment is intended to be used, disposed of, or re-exported. Furthermore, the origin the equipment is also declared, often referred to in customs-terms preferential status.

A manifest may be structured as a “pro forma” invoice to further state that the equipment is not intended for commercial purposes.

3.4 Immigration

The Requesting Party should also provide regular information to foreign experts or response teams with regard to entry points, customs and visa requirements, and other arrival arrangements.

Typically, immigration regulations regarding authorisation to work require that consent be obtained for all foreign nationals to work within a country. For purposes of immigration and customs and excise rules, special emergency procedures or temporary waivers or other arrangements could be allowed, to the extent permitted under national laws, and invoked in the event of an oil pollution incident in which an Assisting Party's personnel were needed.

3.5 Diplomatic Clearance

Response ships and aircraft are often owned and used by the Assisting Party and therefore need Diplomatic Permits before conducting spill response operations in the Requesting Party's territorial waters or air space. In accordance with each Party's national laws, such Diplomatic Clearance should be provided expeditiously by the Requesting Party. In areas where distance between the Requesting and Assisting Parties' resources is short, "Standing Diplomatic Clearance" could be considered in order to save time in a mutual response operation.

3.6 Wildlife

With regard to wildlife response, there are two main areas in which customs and border crossings should be considered:

- a. The entrance of invited responders and/or equipment into a country; and
- b. The transport of oiled wildlife across borders.

In some cases, permits may be needed to transport wildlife to and from a country. When permits are necessary, it should be the responsibility of the Requesting Party to ensure that all permits are secured prior to any wildlife being transported.

Transport of wildlife may need special equipment and knowledge and should always be done in close consultation with experts.

3.7 Passage through the Territory of a Third Party

The Requesting Party should coordinate with the Assisting Party to coordinate the facilitation of passage of any equipment through a third party's territory.

3.8 Transboundary Removal/Management of Waste

The transboundary movement of waste generated from the oil pollution incident response should follow all applicable entry requirements of the country into which the waste is being moved. Parties should refer to the Arctic Council Emergency Prevention, Preparedness and Response (EPPR) Guidelines and Strategies for Oily Waste Management in the Arctic Region.

4. Response Operations in Areas Beyond National Jurisdiction

Actions in areas beyond national jurisdiction (i.e. on the high seas) should be undertaken in accordance with national and international law.

When a Party is required to notify other Parties of an oil pollution incident under Article 6 of the Agreement, it should follow the notification guidance provided in Section 1 of these Guidelines. In addition, the Party should also indicate whether or not the polluter intends to respond to, contain, and clean up the oil pollution, to the extent that information is known. If the polluter is unable to respond to the oil pollution incident or terminates a response operation before the oil pollution is contained or cleaned up, the notifying Party should, as soon as is reasonably possible, convene a meeting of the Competent National Authorities listed in Appendix 1 of the Agreement (by teleconference or other efficient and timely means) to consider, inter alia:

- a. Whether one Party is prepared to volunteer to take the lead in responding to the oil pollution incident;
- b. If no Party volunteers, whether the pollution incident should be assessed to determine its scope and risk to the marine environment and/or the interests of the Parties. Such an assessment could include:
 - i. magnitude;
 - ii. spread and trajectory;
 - iii. movement rate;
 - iv. risks to marine living resources or sensitive ecosystems
 - v. risks to human subsistence users of potentially-affected resources;
 - vi. responder safety; and
 - vii. other factors deemed important.
- c. Whether another meeting or meetings of the Competent National Authorities should be convened at a later time to discuss further action in relation to the oil pollution incident.

If a Party volunteers to take the lead in a high seas response operation, that Party should take the lead in determining the relevant response requirements, including whether to request assistance from another Party or Parties. The lead Party would then execute its command and control system and follow the guidance contained in the remainder of this document.

5. Command and Control

Each Party to the Agreement has in place existing command and control systems that are used during oil pollution incidents within the areas under its jurisdiction. There also exist other bilateral and multilateral agreements between Arctic States that establish methodologies for joint response, in which command and control systems have been predefined (see Table 1). Therefore, it is not advisable to create a common general command and control system for the Parties to the Agreement. Parties are also aware that not all Arctic areas delineated in Article 3 of the Agreement are covered by existing bilateral or multilateral agreements or arrangements. However, the following general principles can be applied.

5.1 General principles

The Requesting Party has operational command and control of all response operations. When assistance is requested, it falls to the Requesting Party to ensure that the vessels, aircraft, equipment, products, personnel and communications systems of the Assisting Party are fully integrated into the Requesting Party's command and control system. The Assisting Party should recognize and fully integrate its response assets and organisation into the command and control and communications systems of the Requesting Party.

The authorities entitled to act on behalf of Parties to request assistance or to decide to render assistance requested are found in Appendix III of the Agreement.

With respect to oil pollution incidents in areas where no other specific agreement or arrangement applies, a Party whose waters or interests may be threatened may volunteer to respond (Chapter 4 of the Guidelines). In such a case, the command and control structure of the volunteering Party should apply.

5.2 Transfer of Command and Control

Should it become advisable to transfer command and control to another Party, the timing of the shift of the command and control and allocation of resources should be negotiated between the Competent National Authorities in question or other agencies delegated this authority, giving due regard to the overall picture and any possible trends in its development.

5.3 Command and Control Liaison Officers

In addition to the activities identified in Section 2.4, the following also applies. Response operations demand the close cooperation between the Requesting and Assisting Party or Parties to manage and direct response operations by the Parties involved on all levels. Any Party participating in an oil pollution incident response may request that a representative from one of the other Parties participates as a liaison officer to facilitate the flow of information, communicate opinions and wishes, and to support direct communications between the Parties.

Parties should designate a liaison officer as soon as is practicable. The liaison officer of the Assisting Party should report directly to the Requesting Party, as appropriate.

The Requesting Party does not need to provide administrative support (i.e. accommodation, meals, etc.) to the Assisting Party's liaison officer, although it should ensure the officer's integration into the command and control structure, as indicated in section 5.1.

The liaison officer should be given access to all necessary communication means such as telephone, facsimile, and e-mail to a reasonable extent, if available.

If Parties affected by the same oil pollution incident choose not to exchange liaison officers, they should, as a rule, exchange daily situation reports.

5.4 Public Communications

Public communication should be handled by the Requesting Party. During joint operations, the respective public affairs officers should coordinate to the maximum extent possible to ensure information released separately is consistent and accurate.

6. Facilitation of Situational Awareness and A Common Operating Picture

Parties should consider, if practical, the establishment of internet-based information portals to:

- a. Provide a common operating picture which should be regularly updated and shared with the assisting parties
- b. Provide information regarding current or projected operational needs that may be met through offers of assistance;

- c. Provide information regarding the level of detail for offers of assistance (equipment, products and personnel) to ensure the most meaningful and efficient review and evaluation;
- d. Provide portals for the submission of offers of assistance that simplify the collection of information and streamline communications regarding the receipt and status of offers;
- e. Provide information for the media and general public about the full scope of the response effort and to publicly acknowledge, as appropriate, all who are contributing toward the response; and
- f. Provide points of contact for additional information.

7. Joint Review of Oil Pollution Incident Response Operations

The objective of a joint oil pollution incident review is to draw experience from the operational parts of a response – from notification to termination – in order to identify and evaluate areas for improvement and to make necessary changes in the Operational Guidelines. A joint oil pollution incident review should be executed as soon as possible after termination of the operation. The joint review should only deal with operational matters. Financial or legal matters should only be considered if they had a direct impact on operations. The joint review should be undertaken by the Parties that coordinated the response operations. To facilitate the review, the following structure could be applied, depending on the specific operational objectives:

- a. Short review and description of the incident including nature of the incident, nature of the pollutant, total estimated quantity lost, affected area, and conditions of operation
- b. Notification
- c. Request for assistance
- d. Command and Control
- e. Liaison
- f. Tele- and radio communications
- g. Equipment (effectiveness of equipment and products)
- h. Logistics
- i. Aerial/satellite surveillance and monitoring
- j. Oil drift hind- or forecasting
- k. Intermediate storage (equipment, supplies, recovered oil, collected items impacted by oil, etc.)
- l. Waste management
- m. Health and safety
- n. Efficacy of environmental monitoring techniques
- o. Mass media and other public relations
- p. Termination of operation
- q. Other

Findings from the review should be documented and an action list should be determined. In accordance with Article 11 of the Agreement, the results of such joint review should be made publicly available, where appropriate. Recommendations for changes to the Operational Guidelines should be forwarded to the next meeting of the Competent National Authorities where a presentation of the review should be made.

8. Reimbursement of Costs of Assistance

In accordance with Article 10 of the Agreement, the Parties may wish to consider the potential applicability of national and international laws regarding recovery of costs and damages from responsible Parties when evaluating response operations.

9. Joint Exercises and Training

Parties to the Agreement will endeavor to carry out joint exercises and training for oil pollution incidents, in accordance with the types of exercises identified in Article 13 of the Agreement. At the discretion of the Party in which Arctic Council Chairmanship resides, a joint Arctic-specific exercise may be conducted in order to promote cooperation and response coordination.

If a joint exercise is conducted, each participating Party should delegate at least one member of its Competent National Authority or agency delegated this authority to serve on the exercise planning team to support the lead Party in the development, conduct, evaluation, and documentation of the exercise. Prior to each joint exercise, the lead Party should conduct training that addresses the incident management system that will be used in the exercise, best practices in oil pollution management, awareness of local safety and cultural concerns, and other topics of interest. In accordance with Article 13, where appropriate, Parties should include stakeholders in the planning and execution of joint exercises and training. The Competent National Authorities should consider assessing the scope and frequency of planned Arctic exercises that occur through existing agreements or regulations that may already address one or more objectives of the Agreement. During future meetings of the Parties, consideration should be given to the development of a joint exercise programme – the goal of which would be to optimise resource allocation and maximise the visibility and use of opportunities for engagement in preparedness activities.

To the greatest extent practicable, Parties planning domestic or international exercises may consider notifying other Parties of forthcoming exercises and extending invitations to attend either as an observer or a participant.

Each Party should assess the need for, and level of, participation in relevant exercises of which they have been notified.

Exercises and outcomes should be documented and evaluated, and a list of lessons-learned should be created and shared. Recommendations for changes to the Guidelines should be forwarded to the next meeting of the Competent National Authorities where a presentation on the exercise should be made.

10. Administrative Provisions

The Guidelines should be current and take into consideration findings from joint reviews, joint exercises and training, lessons learned, best practices, relevant experience and any other new information. The Arctic Council Emergency Prevention, Preparedness and Response (EPPR) Working Group is responsible for updating the Guidelines in consultation with Competent National Authorities, and should establish a system for doing so. The Guidelines should be made available on the Arctic Council website.

In accordance with Article 21 of the Agreement, in developing and modifying the Operational Guidelines, input will be sought from relevant stakeholders, as appropriate.

11. Forms

SAMPLE NOTIFICATION / ASSISTANCE REQUEST REPORT

URGENT

NOTIFICATION/ASSISTANCE REQUEST REPORT – INCIDENT NUMBER/ NAME AND LOCATION: _____

Date/Time: _____ / _____
(UTC)

PAGES (INCLUDING COVER PAGE): _____

From/Country of Emergency: _____

To (Point of Contact): _____

Name/Position: _____

Fax/Telephone: _____

Fax: _____

Email: - _____

Email: _____

INCIDENT SPECIFICS

INCIDENT SPECIFICS:	INFORMATION TO DATE:
TYPE OF INCIDENT:	
ESTIMATED VOLUME RELEASED/BEING RELEASED:	
TYPE OF PRODUCT(S):	
LOCATION OF INCIDENT (LAT/LONG):	
SOURCE? IS SOURCE CONTROLLED?	
SITUATION ASSESSMENT AND COMPLICATING FACTORS :	
OTHER:	

ASSISTANCE NEEDED? YES NO

ASSET TYPE NEEDED:	SPECIFICS OF ASSET NEEDED:	DATE/LOCATION NEEDED:
--------------------	----------------------------	-----------------------

ACKNOWLEDGEMENT: (Name, Organisation, Country) acknowledges receipt of the above Notification and confirms its dissemination to appropriate domestic authorities (Date, time).

SAMPLE OFFER COMMUNICATION (FROM ASSISTING PARTY TO REQUESTING PARTY)

<u>INCIDENT NAME, LOCATION:</u>	<u>DATE:</u>	<u>TIME: (UTC)</u>

<u>ASSISTING PARTY/ORGANISATION:</u>	<u>POINT OF CONTACT (NAME, CONTACT INFORMATION):</u>	
<u>TYPE OF ASSISTANCE OFFERED (EQUIPMENT, PERSONNEL, TECHNOLOGY, VESSELS, ETC)</u>	<u>CURRENT LOCATION OF RESOURCE</u>	<u>OWNER/MANAGER OF OFFERED RESOURCE (GOVERNMENT AGENCY, PRIVATE ENTITY, ETC)</u>

1. Does equipment require training personnel to accompany/operate?
2. Does release of equipment from current location create compliance problem with minimum standards of equipment for responses?
3. How should equipment be transported? Will Assisting Party provide transport?
4. Are there specific power supplies, pumps, or other technical needs to operate this equipment/asset?
5. Other?

SAMPLE RECEIPT COMMUNICATION (FROM REQUESTING PARTY TO ASSISTING PARTY)

<u>INCIDENT NAME, LOCATION:</u>	<u>DATE:</u>	<u>TIME: (TIME ZONE)</u>

<u>OFFER RECEIVED BY:</u>	<u>DATE:</u>	<u>TIME: (TIME ZONE)</u>

<u>PROPOSED DATE OF ACCEPTANCE NOTIFICATION:</u>	

OTHER:

SAMPLE ACCEPTANCE COMMUNICATION (FROM REQUESTING PARTY TO ASSISTING PARTY)

<u>INCIDENT NAME</u>	<u>DATE/TIME</u>	<u>OFFER NAME/DESCRIPTOR:</u>

<u>OFFER ENTITY (Government/Organisation)</u>	<u>OFFER:</u>	<u>ACCEPTED/DECLINED:</u>

ACCEPTED OFFERS:

DATE REQUIRED:

LOCATION:

TRANSPORTATION SPECIFICS:

DECLINED OFFERS:

RATIONALE:

12. National Organisation

CANADA

1. NATIONAL RESPONSIBILITY

Canada has a marine pollution preparedness and response system for ships that contains two important components: Canada's Marine Oil Spill Preparedness and Response Regime (regulated by Transport Canada) and the Government of Canada's operational response capacity, contained within the Canadian Coast Guard.

Canada's Marine Oil Spill Preparedness and Response Regime is built upon successful collaboration between government and industry and is based on the principle that polluters are responsible for paying for preparedness and response to damages caused by their pollution. For tanker spills of persistent oil, the Marine Liability Act has a tiered system based on the principles of polluter-pays and shared liability between the shipowner and the cargo owner. The shipowner is always first and foremost strictly liable (with certain defenses) to a limit determined by the tonnage of the ship.

The [*Canada Shipping Act, 2001*](#) (CSA 2001) is the principal statute that governs safety in marine transportation and protects the marine environment. The prevention and control of ship-source pollution is governed by the *Canada Shipping Act, 2001*, (CSA) and the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*. Under the CSA 2001, all tankers of 150 GT or more and all other vessels of 400 GT or more that carry oil as cargo or as fuel must keep on board an approved shipboard oil pollution emergency plan (SOPEP) to operate in waters under Canadian jurisdiction.

The Canadian Coast Guard (CCG) is the lead agency responsible for ship-source and mystery spills. The CCG Marine Spills Contingency Plan defines the scope and framework within which the CCG will operate to ensure an appropriate response to marine pollution incidents.

2. ORGANISATION / ROLES & RESPONSIBILITIES

Transport Canada is the lead federal regulatory agency responsible for the Regime. The Department establishes the legislative and regulatory framework for preparedness and response to ship-source oil spills. It is responsible for ensuring the appropriate level of preparedness is available to combat these spills in waters under Canadian jurisdiction. Specific activities include: oil spill preparedness and response regime management and oversight including issue a certificate of designation to response organizations; establishes and maintains the regulatory framework for preparedness and response to ship-source oil spills; overseeing an appropriate level of national preparedness; conducting risk assessments and making adjustments to the Regime, as required; monitoring and preventing marine oil spills through the National Aerial Surveillance Program which includes aerial surveillance in the Arctic; and facilitating the Arctic Regional Advisory Council. Transport Canada is also responsible for the National Place of Refuge Contingency Plan that applies to where a ship is in need of assistance and requests a place of refuge within Canadian waters. Transport Canada is also responsible for establishing a regime to deal with liability and compensation for incidents involving ships, such as oil spills. The Marine Liability Act (MLA) was adopted in 2001 and later amended in 2009 and brings together all marine liability and compensation regimes into one act. This includes Parts 6 and 7 that cover pollution damages from ships. The MLA is a mixture of domestic and international law and implements various international conventions adopted by the International Maritime Organization (IMO) that Canada has

ratified.

The Canadian Coast Guard (CCG), a special operating agency of Fisheries and Oceans Canada, is the lead federal agency responsible for ensuring an appropriate response to ship-source spills, mystery source spills, pollution incidents that occur at oil handling facilities as a result of loading or unloading oil to or from ships, and spills from any source originating in foreign waters that impact Canadian waters. The Coast Guard fulfils this role by acting as either:

1) the Federal Monitoring Officer, by monitoring the polluter's response to spills (in this case, the polluter must ensure that damage to Canada's marine environment is minimized and must respond directly or with the assistance of a certified response organization); or,

2) the On-Scene Commander, by managing the response to spills. If the polluter is unknown or is unwilling or unable to take on all or some response obligations; declines to continue the management of the response; or responds in a matter that, in the opinion of the Coast Guard, is inadequate, the Coast Guard assumes the management of the pollution incident. This can include the Coast Guard taking clean-up measures itself, or directing a vessel or any person to take actions the Coast Guard considers necessary to repair, remedy, minimize, or prevent pollution damage. The Canadian Coast Guard may also act as a resource agency. For example, organizations such as provincial governments and offshore drilling operators may call on the Coast Guard to obtain their advice and/or equipment in the event of an oil pollution incident. The CCG will perform an assessment of a marine pollution incident and conduct initial response operations, where necessary. However, the CCG will put the onus of a response on the polluter who is expected to appoint an On-Scene Commander responsible for: providing the CCG with an acceptable response plan; directing the response accordingly; and deploying response resources. However, the CCG retains the right to intervene and assume the overall management of the spill response, for mystery spills and where the polluter is unwilling or unable to mount an effective response of its own. In Arctic waters, above 60°N, the CCG will still put the onus of a response on the polluter. However, since there is no industry funded response regime in the Arctic, the CCG maintains a response capacity in the Arctic should the polluter be unable or unwilling to respond.

Environment Canada is the federal authority for providing scientific and environmental advice during a ship-source oil or chemical spill. The Department can also establish a multi-disciplinary group of scientific experts to identify the environmental protection priorities that should be protected during a spill. This group of experts can involve representatives from the federal, provincial and, territorial governments; industry and other organizations in a region, such as Aboriginal groups. During a marine pollution incident, Environment Canada would support those involved by providing expert environmental advice directly, or through this group of experts, particularly with respect to environmental priorities, resources at risk, and the most appropriate clean-up countermeasures. It would also provide advice on ways to reduce the impact on the environment, modelling of spill trajectories, marine weather warnings and forecasts, and the location of wildlife and sensitive ecosystems.

Industry: In the event of a spill, a ship owner or oil handling facility operator may clean-up and recover the oil themselves, activate an arrangement with a certified Response Organization, hire a response contractor or relinquish management of the spill to the Canadian Coast Guard.

ARCTIC OFFSHORE OIL AND GAS

Aboriginal Affairs and Northern Development Canada (AANDC) manages oil and gas resources on Crown lands north of 60°N latitude in the Northwest Territories and Nunavut, and is responsible for allocating permits for drilling activities and certain offshore facilities (e.g. man-made islands).

The National Energy Board (NEB) regulates offshore oil and gas operations under the *Canada Oil and Gas Operations Act*, the purpose of which, among other things is to promote safety, protection of the environment and the conservation of oil and gas resources. The NEB evaluates the effectiveness of a company's spill contingency plans and spill response exercises and is the lead agency for a coordinated response in the event of an oil spill. Under the Act, the NEB can authorize any person to take control of the emergency response if a company is not responding adequately to a spill.

3. GENERAL POLLUTION POLICY

In accordance with Canada's Marine Oil Spill Preparedness and Response Regime, the polluter is expected to respond to incidents, while the Canadian Coast Guard will monitor, and where necessary, augment or assume management of the response when it is in the interest of the public. The Environmental Response Marine Contingency Plan defines the scope and framework within which the Canadian Coast Guard will operate to ensure a response to marine pollution incidents.

4. PREPAREDNESS

Government

The CCG operates a large fleet of ships, hovercraft and helicopters. In addition, a large amount of spill response equipment is strategically located at approximately 80 sites throughout Canada with dedicated, experienced personnel in major centres. The equipment has been selected to be easily transported by road, sea or air, as much of the extensive coastline is relatively inaccessible. Aerial surveillance and remote sensing is provided by the Transport Canada and Environment Canada.

Private

Four certified Response Organizations exist, operating South of 60 degrees North Latitude. The Western Canada Marine Response Corporation and the Eastern Canada Response Corporation (WCMRC & ECRC) both have a response capability for spills based upon a 10,000 tonnes planning standard. The Atlantic Emergency Response Corporation (ALERT) Inc. covering the Bay of Fundy and Point Tupper Marine Services Ltd. in Nova Scotia each have a response capability based on a 2,500 tonnes planning standard and can cascade an additional 7,500 tonnes through mutual aid agreements with ECRC.

5. INTERNATIONAL AGREEMENTS

PREVENTION & SAFETY

- International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL)

SPILL RESPONSE

- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (OPRC)
- OPRC-HNS Protocol: Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (not yet ratified)

COMPENSATION

- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (CLC)
- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992,
- Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992
- International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

BILATERAL

- Canada/US Joint Marine Pollution Contingency Plan
- Agreement between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of Denmark for Cooperation Relating to the Marine Environment

6. CONTACT POINTS

ADMINISTRATIVE CONTACT POINT

(For Marine Oil Spill Preparedness and Response)

The Canadian Coast Guard
Department of Fisheries and Oceans
Director General, Program Requirements
200 Kent Street
Ottawa, Ontario K1A 0E6
Tel: 011 + 1-613-993-7728

Transport Canada
Marine Safety and Security
Director General
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario K1A 0N5
Tel: 011 + 1-613-998-0610

(For Offshore Unit and Pipeline-source Pollution)

The National Energy Board
Business Leader, Operations
444 Seventh Avenue SW
Calgary, Alberta T2P 0X8
24/7 Tel: 011 + 1-403-807-9473

OPERATIONAL CONTACT POINT (ON DUTY 24 HRS)

Government Operations Centre
Public Safety Canada
24/7 Tel: 011 + 1-613-991-7000
Fax: 011 + 1-613-996-0995
E-mail: GOC-COG@opscen.gc.ca

KINGDOM OF DENMARK

1. NATIONAL RESPONSIBILITY

The Kingdom of Denmark consists of Denmark, The Faroe Islands and Greenland. The Faroe Islands and Greenland are located in the Arctic. Both Greenland and the Faroe Islands are under the rule of self-government. Due to different legislation for Greenland and the Faroe Islands, the two areas are described individually.

GREENLAND

2. ORGANISATION

Responsibility for response to pollution at sea from oil and chemicals lies within 3 jurisdictions:

- Inside 3 NM: Spills inside the 3 NM zone falls under the jurisdiction of the Ministry of Domestic Affairs, Nature and Environment (MDANE), which reports directly to the Government of Greenland.
- Outside 3 NM: Spills outside the 3 NM zone fall under the jurisdiction of the Danish Government. JOINT ARCTIC COMMAND (JACMD) is appointed by the Danish Government to monitor and combat those spills.
- Spills from hydrocarbon related activities: Any spills from mineral and hydrocarbon related exploration and exploitation at sea falls under the jurisdiction of the Bureau of Minerals and Petroleum (BMP), regardless whether the spill is within or outside 3 NM the Greenland coast. The BMP reports directly to the government of Greenland through the Minister of Industry and Mineral Resources. The Danish Centre for Environment and Energy ((DCE) formerly known as the Danish National Environmental Research Institute/NERI) acts as environmental adviser to the BMP.

In the event of an oil spill outside 3 NM, Joint Arctic Command is authorized to liaise with bilateral and multilateral partners in accordance with the Copenhagen and CANDEN agreements.

In the event of an escalating or large spill incident related to a hydrocarbon license holder's operations, the BMP's Contingency Committee (BMPC) and an Emergency Response Group (ERG) would convene comprising the BMP, Joint Arctic Command, the DCE, police and fire department representatives, local authorities, health authorities and a media representative. The Greenland government would be responsible for liaising with the Canadian and Danish governments to notify them of an incident and co-operate in an escalated pollution response strategy.

Within 3 NM, the jurisdiction falls within the MDANE. In practice, MDANE delegates this task to local municipalities' Fire and Rescue services.

3. GENERAL POLLUTION POLICY

Offshore containment and recovery is the preferred strategy irrespective of whether the pollution is inside or outside 3 NM or whether it originates from mineral and hydrocarbon-related exploration or not.

Within the BMP's jurisdiction, dispersant and in-situ burning application are considered to be a secondary strategy and prior permission must be sought from the BMP. Dasic Slickgone NS is approved as a dispersant for application in Greenland by the BMP. Approval of any other dispersant must be sought on a case-by-case basis. Dispersant use or in-situ burning will be approved by the BMP following a net environmental benefit analysis (NEBA).

4. PREPAREDNESS

Joint Arctic Command has the authority to require relevant equipment and personnel from the Danish contingency equipment for combating oil spills.

The national oil spill response company Greenland Oil Spill Response A/S (GOSR) holds a stockpile of response equipment. This equipment is situated in Kangerlussuaq, unless relocated for operational reasons. At the following locations in Greenland, boom(s) and a skimmer are stationed at the local municipalities' Fire and Rescue services along the coastline: Qeqertarsuaq, Ilulissat, Qasigiannuit, Aasiaat, Sisimiut, Maniitsoq, Nuuk, Paamiut, Narsaq, Qaqortoq, Nanortalik and Tasiilaq.

5. INTERNATIONAL AGREEMENTS

Greenland is party to:

CANDEN Agreement (1983) aims at developing bilateral cooperation for protecting the marine environment of the waters lying between Canada and Greenland, particularly with respect to preparedness measures as a contingency against pollution incidents resulting from offshore hydrocarbon exploration or shipping activities.

The 1971 Copenhagen Agreement (revised in 1993) between Denmark (including Greenland), Finland, Iceland, Norway and Sweden which addresses marine pollution.

The Convention on the Protection of the Marine Environment of North-East Atlantic (OSPAR 1992) between Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Iceland, Ireland, Luxembourg, the Netherlands, Norway, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland and the United Kingdom is the current legal instrument guiding international cooperation on the protection of the marine environment of the North-East Atlantic.

6. CONTACT POINTS

ADMINISTRATIVE CONTACT POINTS mirror the division of responsibilities.

The Ministry of Domestic Affairs, Nature and Environment is the administrative contact point regarding pollution inside the 3NM zone.

Ministry of Domestic Affairs, Nature and Environment

PO Box 1614

3900 Nuuk

Greenland

Tel: +299 345000

Fax: +299 325286

E-mail: nnpan@nnpan.gl

The Bureau of Minerals and Petroleum is the administrative contact point for matters related to hydrocarbon exploration and exploitation.

Greenland Bureau of Minerals and Petroleum

Imaneq 1A-201

3900 NuukGreenland

Tel: +299 346800

E-mail: bmp@nanoq.gl

Joint Arctic Command is responsible for pollution outside the 3NM zone. To contact the Joint Arctic Command, please use the contact details of the Operational contact point listed below.

Emergency number

Use the contact details of the Operational contact point listed below.

OPERATIONAL CONTACT POINT (ON DUTY 24 HRS)

Joint Arctic Command (JACMD)

MRCC GREENLAND

Aalisartut Aquttaat 47

PO Box 1072, 3900 Nuuk, Greenland

Tel: +299 36 40 00

Fax: +299 36 40 29

E-mail: ako@mil.dk & ako-commcen@mil.dk

FAROE ISLANDS

1. ORGANISATION

Faroese law regulates the maritime sector of the Faroe Islands. The principal legislation is the Faroese Act on Safety at Sea. The Faroese Act on Protection of the Marine Environment aims to prevent and reduce pollution, including oil pollution, of the marine environment from ships, aircraft and floating and fixed platforms. Hydrocarbon and mineral resources and resource activities in the Faroese subsoil are also regulated domestically by the Faroe Islands.

The principal statute intended to prevent oil spills relating to hydrocarbon activities, is the Faroese Act on Hydrocarbon Activities which regulates prospecting, exploration and exploitation of mineral resources on the continental shelf of the Faroe Islands.

The Maritime Rescue and Coordination Centre in the Faroe Islands (MRCC/Tórshavnradio) is the government agency under the Ministry of Fisheries which acts as the point of contact for notification regarding oil spills and pollution in the Faroese area and facilitates communication with the Faroese Office of Public Works (Landsverk) under the Ministry of the Interior which is responsible for the clean-up work. The Faroe Islands' responsibilities regarding oil spill and pollution preparedness covers an area out to 200 nautical miles from the Faroese coastline.

The Faroese Act on Preparedness organizes the Faroese contingency according to the principle of sector responsibility. In this context, the Faroese Office of Public Works draws a national contingency plan for oil spill and pollution. The Faroese Office of Public Works develops this contingency plan in close cooperation with the Faroese municipalities. The intention is that the Faroe Islands have a national contingency plan for oil pollution, and that the largest of the 30 municipalities in the Faroes have a local contingency plan for oil spills on land and from the land out on the lake. The Faroese authorities and municipalities are in possession of some oil spill response equipment. The objective in the short term is to acquire more equipment and have it placed in depots around the Faroe Islands.

In the event of a major oil spill, the Faroese government, in this context, the Faroese Office of Public Works - may call upon aid via the Copenhagen Agreement regarding marine pollution.

2. GENERAL POLLUTION POLICY

The Faroese authorities have a goal to ensure that all development of the Faroese society, the international community and the exploitation of natural resources be sustainable.

The Faroe Islands strive to maintain a clean and abundant sea and to prevent pollution of the sea. Pollution of the sea can move across national borders and therefore international cooperation on oil pollution is a necessity.

The primary objective is to contain and recover the oil as close to the source as possible. Chemical dispersion is considered to be supplementary to physical removal. To this end,

authorities, municipalities and every relevant private organizations required to have an oil spill contingency plan should consider dispersant use as a strategy. The Faroese Environment Agency (Umhvørvisstovan) is the competent authority for dispersant approval and regulations.

3. PREPAREDNESS

Employees of MRCC/Tórshavnradio and the Faroese Office of Public Works are on 24/7 emergency call. According to the contingency plan developed by the Faroese Office of Public Works, it is important to incorporate into the plan any cooperation agreements the Faroese authorities must make with foreign response actors relating to oil spill response.

The Faroese Act on Hydrocarbon Activities determines that oil companies that undertake oil drilling in the Faroese subsoil must develop contingency plans for their businesses that include oil spill response equipment.

4. INTERNATIONAL AGREEMENTS

The Faroe Islands is a party to and/or has adopted:

- The 1971 Copenhagen Agreement relating to marine pollution (revised in 1993 and implemented in the Faroes in 1998) between Denmark (including Faroe Islands and Greenland), Finland, Iceland, Norway and Sweden.
- United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS).
- MARPOL 73/78, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto.
- OSPAR Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic.
- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation, 1990 (OPRC).
- Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter, 1972.

5. CONTACT POINTS

ADMINISTRATIVE CONTACT POINT

The Faroese Office of Public Works (Landsverk)

Tinghusvegur 5

P.O. Box 78

110 Torshavn

The Faroe Islands

Phone: +298 340 800

Fax: +298 340 801

24-hour oil spill response

Phone: +298 290 867

Email: lv@lv.fo

24-hour oil spill response

Email: olja@lv.fo

Emergency number - use the contact details of the operational contact point listed below.

OPERATIONAL CONTACT POINT (ON DUTY 24 HRS)

MRCC Tórshavnradio

Phone: +298 351300

Fax: +298 351301

Sat C telex: 492 888 021

E-mail: mrcc@mrcc.fo

Finland

1. NATIONAL RESPONSIBILITY

The Ministry of Environment has the supreme responsibility for the management and supervision of the response against pollution caused by oil and other harmful substances. Finnish Environment Institute (SYKE) is the competent governmental pollution response authority in Finland. It is in charge of measures against pollution incidents at open sea and whenever severity of an incident so necessitates. SYKE is also the nationally appointed competent authority that is empowered to request and give international assistance in response to marine pollution caused by oil or other harmful substances. Other authorities are obliged to assist in oil and chemical spill response within their abilities. Each of the 22 Rescue Service Regions takes care of oil pollution preparedness and response in their own area and assist in responding chemical spills. The owners of different kind of facilities handling big amounts of oil have to have a limited oil response ability of their own.

2. ORGANISATION

- a. The Finnish Environment Institute Response Commander (RC), nominated by SYKE and under him an On-Scene Commander (OSC), lead the response activities at open sea and also in other areas if the spill is of such magnitude that within reasonable limits the local authorities are not able to cope with it.
- b. Each Rescue Service Region has the responsibility to arrange the response to oil spills in its sea and land area and has to have a contingency plan.
- c. Different organisations are liable to assist the Finnish Environment Institute and other above mentioned oil pollution response authorities upon a request. These organisations include Governmental authorities like the Border Guard of Finland and Finnish Defense Forces (especially the Navy). Private companies are also liable to assist with resources at their disposal. There is a special regional contingency plan made for each of the three coastal areas and for one inland watercourse.

3. GENERAL POLLUTION POLICY

Due to the sensitive ecology of the Baltic Sea, it has been internationally agreed in Helsinki Convention that the oil spill response policy of Baltic Sea countries is based on the mechanical recovery of oil. Dispersants are not used in Finland. The Contracting Parties of Helsinki Convention shall individually and jointly maintain adequate ability and to respond to pollution incidents. Each Party shall, when a pollution incident occurs in its response region, make the necessary assessments of the situation and take adequate response action. When a spill is drifting into a response region of another Contracting Party, that Party shall without delay be informed of the situation and the actions that have been taken. A Contracting Party is entitled to call for assistance by other Contracting Parties when responding to a pollution incident at sea and Contracting Parties shall use their best efforts to bring such assistance.

4. PREPAREDNESS

Finland's preparedness is according to the Helsinki Convention. It is defined in **HELCOM Recommendation 31/1 (4 March 2010) DEVELOPMENT OF NATIONAL ABILITY TO RESPOND TO SPILLAGES OF OIL AND OTHER HARMFUL SUBSTANCES. It recommends among other things:**

- a) "to deal with spillages of oil and other harmful substances at sea so as to enable them:
 - i. to keep a readiness permitting the first response unit to start from its base within two hours after having been alerted;
 - ii. to reach within six hours from start any place of a spillage that may occur in the response region of the respective country;
 - iii. to ensure well organized adequate and substantial response actions on the site of the spill as soon as possible, normally within a time not exceeding 12 hours.
- b) to respond to major oil spillages:
 - i. within a period of time normally not exceeding two days of combating the pollution with mechanical pick-up devices at sea; if dispersants are used it should be applied in accordance with HELCOM Recommendation 22/2, taking into account a time limit for efficient use of dispersants;
 - ii. to make available sufficient and suitable storage capacity for disposal of recovered or lightered oil within 24 hours after having received precise information on the outflow quantity."

When an oil spill is observed at open sea, the report shall be given to the Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC TURKU in the Archipelago Sea area) or to Maritime Rescue Sub-centre (MRSC Helsinki in the Gulf of Finland area). After a report has been received, the Coast Guard District will, as expeditiously as possible, estimate the type and size of the oil spill and inform SYKE and possibly the local authorities. Local and governmental oil pollution response authorities and assisting authorities (even by their own initiative) are liable by the law and by applying relevant contingency plans to start all reasonable countermeasures against oil pollution. The first measures and later more expertise demanding tasks like big-scale oil recovery and removal of oil from a casualty and even long-term oil spill response activities at sea and on beaches will be undertaken by combined resources representing various authorities. These actions will be initiated, supported and controlled by SYKE and commanded by the RC. The RC and under him an OSC will collect available manpower and equipment, arrange logistics, decide which measures shall be used for the response, etc. SYKE decides if request for assistance will be made to the Contracting Parties to the Helsinki Convention.

5. INTERNATIONAL AGREEMENTS

Conventions:

Prevention & Safety					Spill Response		Compensation						
MARPOL 73/78 VI	Annexes III	IV	V		OPR C '90	OPR C- HNS	CLC '69 92	'76	'	Fun d '92	Sup p Fun d	HNS *	Bunk er
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Regional and bilateral agreements:

- The Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area

(Helsinki Convention)

- The agreement on mutual assistance between Finland, Norway, Denmark, Sweden and Iceland (Copenhagen Agreement). Under the terms of this convention, the Nordic countries will take joint action in the event of accidental spill in the marine environment.
- The Finnish-Soviet cooperation agreement for the recovery of oil and other hazardous chemicals in accidents affecting the Baltic Sea area. Finland and Russia have agreed bilaterally to honour this agreement in practice for the present.
- The Finnish-Estonian agreement on the cooperation in combating against pollution incidents at sea.

Bilateral agreements and the Copenhagen Agreement are consistent with and complementary to the Helsinki Convention. They are forums to handle matters of regional importance in responding to maritime pollution incidents.

6. CONTACT POINTS

ADMINISTRATIVE CONTACT POINT

National Contact Point - Inquiries (office hours)

Finnish Environment Institute (SYKE) Duty officer
P.O. Box 140
FIN-00251 HELSINKI
Telephone: +358 20 610 123 (office hours)
Telefax: +358 9 54 90 24 78 (office hours)

OPERATIONAL CONTACT POINT (ON DUTY 24 HRS)

Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC TURKU)
MRCC/Operations Center of the Guard
P.O. Box 16
FIN-20101 TURKU
Telephone: +358 204 1000 (24 hours)
Telefax: +358 71 872 7019

Map location Stockpiles

N/A

ICELAND

1. NATIONAL RESPONSIBILITY

Icelandic Law no. 33/2004 provides for protection of the ocean and the coasts of Iceland from pollution and actions that can endanger human health, harm natural resources and affect its ecosystems, that can damage its environment or prevent legitimate utilization of Icelandic waters.

In case of oil pollution, the Minister for the Environment and Natural Resources has ultimate responsibility. The Environment Agency of Iceland is responsible for enforcing the law no. 33/2004. It is responsible for monitoring the ocean for pollution, issue instructions and educational guidelines. The Icelandic Coast Guard is responsible for monitoring the waters around Iceland, both from the air as well as from ships. The Icelandic Maritime Administration is responsible for monitoring ship traffic as well as inspections of oil pollution equipment onboard ships in Icelandic waters.

The national response organisation involves the offices of the Environment Agency, Coast Guard and Maritime Administration in accordance with the National Contingency Plan. All of Iceland and its waters to the edge of the EEZ are organized centrally. Only harbor areas are under the control of Harbor Masters.

2. ORGANISATION

The Environment Agency of Iceland has primary coordinating responsibility for oil spill response for coastal zones and the open waters of Iceland covering the whole of the EEZ.

3. GENERAL POLLUTION POLICY

Those responsible for the discharge or release are required to immediately notify the Icelandic Coast Guard (ICG) 24-hour Hotline located at their headquarters in Reykjavik. The ICG notifies the Environmental Agency of Iceland (EAI). The EAI activates their in-house response system and appoints an On-Scene Coordinator who will notify any other parties involved in the response system. The On-Scene Coordinator uses the ICS system to manage the incident.

4. PREPAREDNESS

The EAI uses contractors specialized and trained in response operations and has stockpiles of equipment and materials on hand. The ICG also has equipment onboard Coast Guard vessels capable of operating in high seas. The ICG also has capabilities to transport response equipment around the island and out to vessels at sea.

Industry is encouraged to come up with its own clean-up plans and do the clean-up in-house, but all clean-up plans have to be accepted by the EAI prior to start of operation. The EAI can deny the plan of the polluter and activate its own contractors.

5. INTERNATIONAL AGREEMENTS

Copenhagen Agreement (Nordic Countries), MARPOL 73/78, OPRC 90, Fund 92

6. CONTACT POINTS

ADMINISTRATIVE CONTACT POINT

Environment Agency of Iceland
Division of Environmental Quality
Sudurlandsbraut 26, 108
Reykjavik, Iceland
Telephone: +354 591-2000
Fax: +354 591 2010

Emergency number

Maritime Alert Center / Icelandic Coast Guard (24-hr hotline)
Telephone: +354 545 2100
Fax: +354 545-2001

OPERATIONAL CONTACT POINT (ON DUTY 24 HRS)

Icelandic Coast Guard (24-hr hotline)
Phone: +354 545-2100
Fax: +354 545-2001

Map location Stockpiles

EIA stockpiles are located in Reykjavik, Iceland.

NORWAY

1. NATIONAL RESPONSIBILITY / ORGANISATION

The Norwegian Coastal Administration (NCA) is the government agency responsible for safeguarding the coastline, including ensuring preparedness in cases of acute pollution. The NCA is headed by a Director General, who reports directly to the Department of Fisheries and Coastal Affairs and the Norwegian Minister of Fisheries. The NCA's Department for Emergency Response which is a part of NCA's HQ is located in Horten. An Emergency Response Centre which reports to the department of Emergency Response has the operational responsibility for the Governmental response. NCA have 16 manned depots around the coastline in addition to OSR equipment onboard several NCA and Coast Guard vessels. Under the Pollution Control Act, the national contingency system is divided into private, municipal and governmental contingency areas with specific responsibilities. All contingency plans and organizations are standardized and coordinated so that in the event of a major national emergency, the national contingency system will work as a single integrated response organization.

In Norway, the 430 municipalities are divided into 32 intermunicipal preparedness areas, each with their own approved contingency plan. Local authorities are responsible for dealing with minor acute spills that occur within the municipality due to normal activity, and which are not covered by the polluter's private contingency arrangements.

The NCA provides for major incidents not covered by, or beyond the capabilities, of the municipal and private contingency plans by providing equipment, material, vessels and personnel, including expert advisers. There is an obligation on all parties required to have a contingency plan to provide assistance to other parties should the need arise. In the event of a major spill, government may call upon industry to aid their response. In such cases, equipment may be used from a number of industry stockpiles including the Norwegian Clean Seas Association for Operating Companies (NOFO).

2. GENERAL POLLUTION POLICY

The primary objective is to contain and recover the oil as close to the source as possible. Chemical dispersion is considered to be supplementary to physical removal. To this end, every private organization required to have an oil spill contingency plan should consider dispersant use as a strategy. The Climate and Pollution Agency (Klif), under the Ministry of Environment, is the competent authority for dispersant approval and regulations. NCA authorizes dispersant use in spill response situations where dispersants would be beneficial but have not been laid out in a contingency plan as part of requirements from Klif. Applications for the use of dispersants should be based on a Net Environment Benefit Analysis (NEBA). To date the governmental preparedness has not implemented the use of dispersants in their contingency plans.

Disposal of oily waste in local domestic waste sites is dependent upon local authority regulations, but these never allow greater than 3% oil content. If these criteria are not met, the waste may be dealt with through a nationally coordinated waste disposal scheme.

3. PREPAREDNESS

24/7 Duty team which can be transformed to the Governmental response organization which is organized according to the ICS system. Several NCA and coast guard vessels are equipped with OSR equipment ready for response. The duty officer in the HQ will have the responsibility for international cooperation.

4. INTERNATIONAL AGREEMENTS

Norway is a Party to: CLC 92, Fund 92, Suppl Fund 03 ,Bunker conv, OPRC/90, OPRC/HNS and MARPOL 73/78 annex III-IV-VI.

Besides the arrangements within the European Union, Norway is a party to the Copenhagen Agreement and the Bonn Agreement. Norway has, in addition a bilateral plan with UK (the Norbrit-plan) a bilateral agreement with Russia in the Barents Sea.

5. CONTACT POINTS

ADMINISTRATIVE CONTACT POINT

Norwegian Coastal Administration HQ
Department for Emergency Response
Phone +47 33034808
Fax: + 47 33034949
post@kystverket.no

Emergency number

See below – Operational contact point

OPERATIONAL CONTACT POINT (ON DUTY 24 HRS)

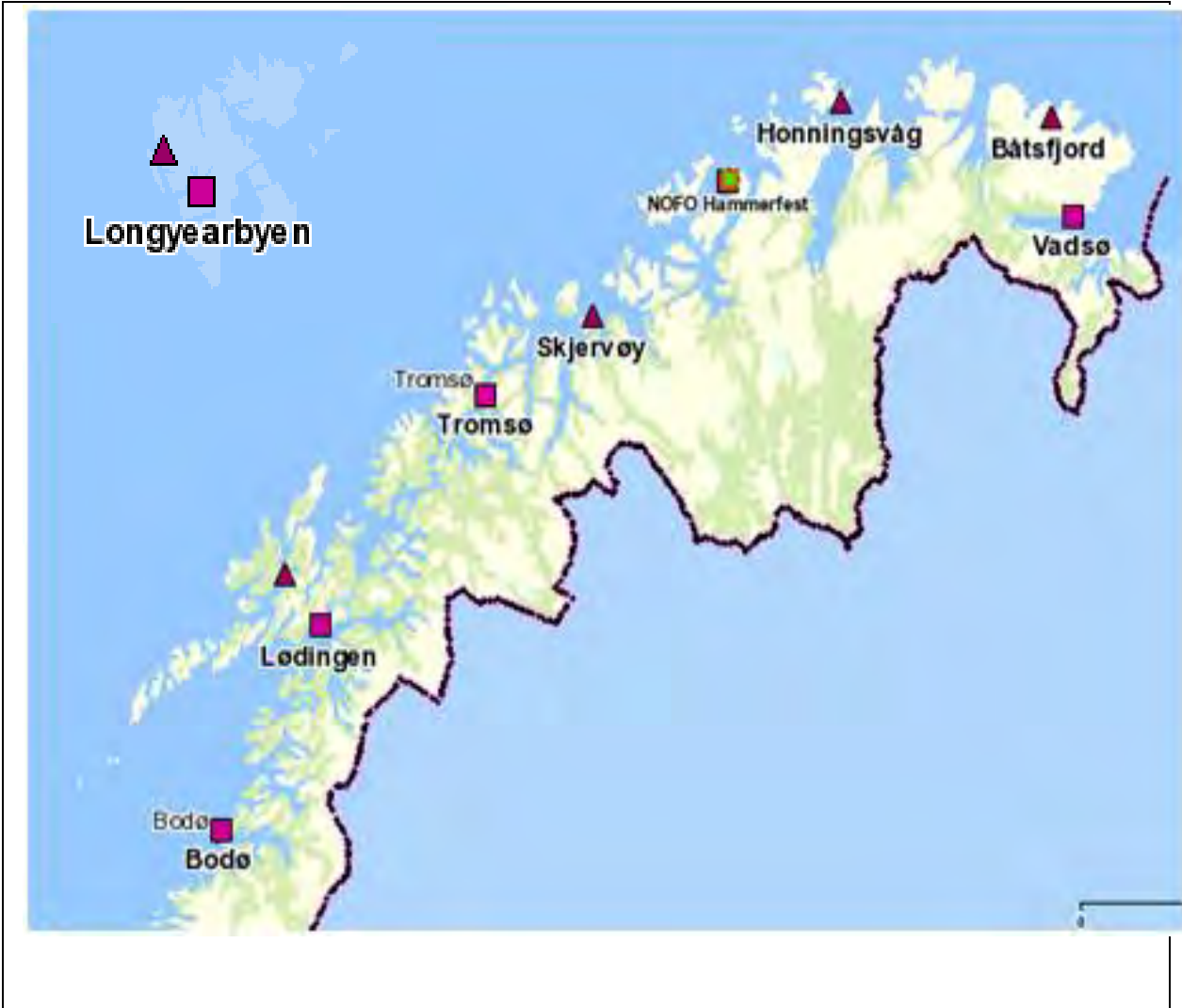
Duty officer

Phone: + 47 33034800

Fax: +4733034949

E-mail: yakt@kystverket.no

Map location stockpiles north of the Arctic Circle in Norway



RUSSIAN FEDERATION

1. NATIONAL RESPONSIBILITY

In the Russian Federation, within the framework of an integrated national emergency prevention and response system, the Russian Federation Ministry of Transport (the Federal Agency of Maritime and River Transport) has established a functional subsystem for organising efforts to prevent and respond to marine oil spills from vessels and facilities, regardless of their departmental and national affiliation.

2. ORGANISATION

A three-tiered approach is taken to marine oil spill response planning:

- a) The first tier is the facility level. Each potentially hazardous facility has the necessary quantity of its own or enlisted personnel and equipment to respond to the largest spill it could potentially encounter in accordance with an oil spill risk assessment.
- b) The second tier is when an oil spill goes beyond the facility level, and resources from the regional (basin) level and, if necessary, international resources are brought in to contain and clean up the spill.
- c) The third tier is when an oil spill goes beyond the regional level and it becomes necessary to enlist resources from the federal level and/or foreign resources.

The Russian Federation's existing planning system for combating marine oil spills entails:

- a federal plan;
- regional (basin) plans;
- port plans (for the authorities of seaports engaged in oil operations);
- the facility plans of off-shore oil industry organisations that explore for and extract hydrocarbons off shore and store, transport and transship oil (categories: local emergency – up to 500 tons; regional emergency – from 500 to 5,000 tons; federal emergency – in excess of 5,000 tons).

The following agencies are charged with day-to-day management of the functional subsystem:

federal – the State Marine Pollution Control, Salvage and Rescue Administration of the Russian Federation (SMPCSA), a federal budget-funded agency that exercises management through the State Maritime Rescue Coordination Center;

regional – Marine Rescue Coordination Centers (MRCCs), Marine Rescue Sub-Centers (MRSCs), and the dispatching services of the Baltic Salvage and Towage Company federal state unitary enterprise and its branches;

facility-level – the on-duty/dispatching services of maritime transport organizations, seaports, branches of the Rosmorport federal state unitary enterprise, shipping companies, and other organizations, regardless of departmental and national affiliation, engaged in oilfield exploration, oil extraction, and oil refining, transport and storage in offshore areas.

The following marine rescue coordination centers and marine rescue sub-centers currently operate in the Russian sector of the Arctic: MRCC Murmansk, MRCC Dikson, MRSC

Archangelsk, MRSC Tiksi and MRSC Pevek. Since navigation in the area of MRSC Tiksi and MRSC Pevek is seasonal, these MRSCs operate only during in the navigation season.

3. GENERAL POLLUTION POLICY

In Russia, the Russian Federation Ministry of Transport and the Federal Agency of Maritime and River Transport are the competent national authorities responsible for oil pollution incident preparedness and response.

The Russian Federation Ministry of Transport is empowered on behalf of the Russian Federation to request assistance from foreign countries or to decide to render requested assistance.

The Federal Agency of Maritime and River Transport is charged with organizing the prevention and clean-up of marine oil and petroleum product spills from ships and facilities, regardless of their departmental and national affiliation.

Within the Federal Agency of Maritime and River Transport, emergency response functions for maritime transport, including matters involving the prevention and clean-up of marine oil spills, are assigned to the Russian Federation State Marine Pollution Control, Salvage and Rescue Administration, a federal budget-funded agency.

4. PREPAREDNESS

The constant-readiness personnel and resources of the functional subsystem are based on the professional marine emergency response units for containing and cleaning up spills of oil and petroleum products of the Baltic Salvage and Towage Company federal state unitary enterprise and its branches, the MRCCs and MRSCs, and also the emergency response units of organizations engaged in offshore oil operations.

Emergency response in the Arctic regions within the Russian Federation's zone of responsibility is provided:

- in the western sector of the Arctic, by the personnel and resources of the Northern and Arkhangelsk branches of the Baltic Salvage and Towage Company federal state unitary enterprise;
- in the eastern sector of the Arctic, by the personnel and resources of the Sakhalin branch of the Baltic Salvage and Towage Company federal state unitary enterprise.

Resources for responding to oil spills in seaports are based, as a rule, on the personnel and resources of the Baltic Salvage and Towage Company federal state unitary enterprise and its branches and environmental organizations used on a contractual basis.

At the present time, storage points for oil spill combating equipment are being established at the ports of Tiksi, Dikson, and Pevek and in Provideniya Bay.

Emergency rescue preparedness is maintained in the maritime basins within the Russian Federation's search-and-rescue regions in order to perform the state task of rendering assistance to people and vessels in distress at sea and to respond to oil spills.

To maintain preparedness in Arctic regions not covered by existing personnel and resources,

icebreakers are used during their period of operations in the Arctic, for which purpose the icebreakers are outfitted with oil spill combating equipment; in addition, professional responders are seconded.

As a rule, oil industry facilities operating offshore are equipped with sufficient quantities of modern oil-recovery equipment to clean up spills of local or regional significance.

For large spills, tanker accidents at sea, and oil spills related to such accidents, the federal plan or regional (basin) plans for spill prevention and response are activated; these plans rely primarily on the specialized ships, specialized maritime units, and oil spill response equipment of the Baltic Salvage and Towage Company federal state unitary enterprise and its branches.

Interaction with the response services of adjacent states in matters of oil spill prevention and clean-up is carried out in accordance with multilateral and bilateral international agreements with those states on cooperation in combating oil pollution.

Russia's federal plan and basin plans for oil spill prevention and clean-up provide for the use of oil spill response personnel and equipment from foreign states in accordance with multilateral and bilateral international agreements on cooperation in combating offshore oil spills.

5. INTERNATIONAL AGREEMENTS

- a) Agreement Between the Government of the Russian Federation and Government of the Kingdom of Norway Concerning Cooperation on the Combatment of Oil Pollution in the Barents Sea, April 28, 1994.
- b) Joint Russian-Norwegian Contingency Plan for the Combatment of Oil Pollution in the Barents Sea (2002).
- c) Agreement Between the Government of the USSR and the Government of the USA Concerning Cooperation in Combating Pollution in the Bering and Chukchi Seas in Emergency Situations, May 11, 1989.
- d) Joint Contingency Plan of the Russian Federation and the USA for Combating Pollution in the Bering and Chukchi Seas in Emergency Situations (2001/2011).¹
- e) Agreement Between the Government of the USSR and the Government of the Republic of Finland on Co-operation in Combating Pollution of the Baltic Sea in Accidents Involving Oil and Other Harmful Substances, 1989.
- f) Joint Russian-Finnish Contingency Plan for Combating Pollution of the Baltic Sea, 2003.
- g) United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.
- h) International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969.
- i) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.
- j) International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.
- k) International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973/1978, as amended (MARPOL).
- l) International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (OPRC Convention). International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution

Damage (Bunker Convention), 2001.

6. CONTACTS

ADMINISTRATIVE CONTACT POINT

Ministry of Transport of the Russian Federation
109012, Moscow, Rozhdestvenka str. 1, building 1
Tel.: + 7(495) 626 1000
Fax: + 7(495) 626 9128
E-mail address: info@mintrans.ru

Federal Agency of Maritime and River Transport
125993, Moscow, Petrovka str., 3/6
Tel.: + 7(495) 626 1100
Fax: + 7(495) 626 1562

Ministry of the Russian Federation for Civil Defense, Emergencies and Elimination of
Consequences of Natural Disasters (EMERCOM of Russia)
103012, Moscow, Teatralny proezd 3
Fax: +7 (495) 624-84-10 (daily and night)
Voice: +7 (495) 626-35-82
E-mail address: emercom@mchs.gov.ru

Emergency number

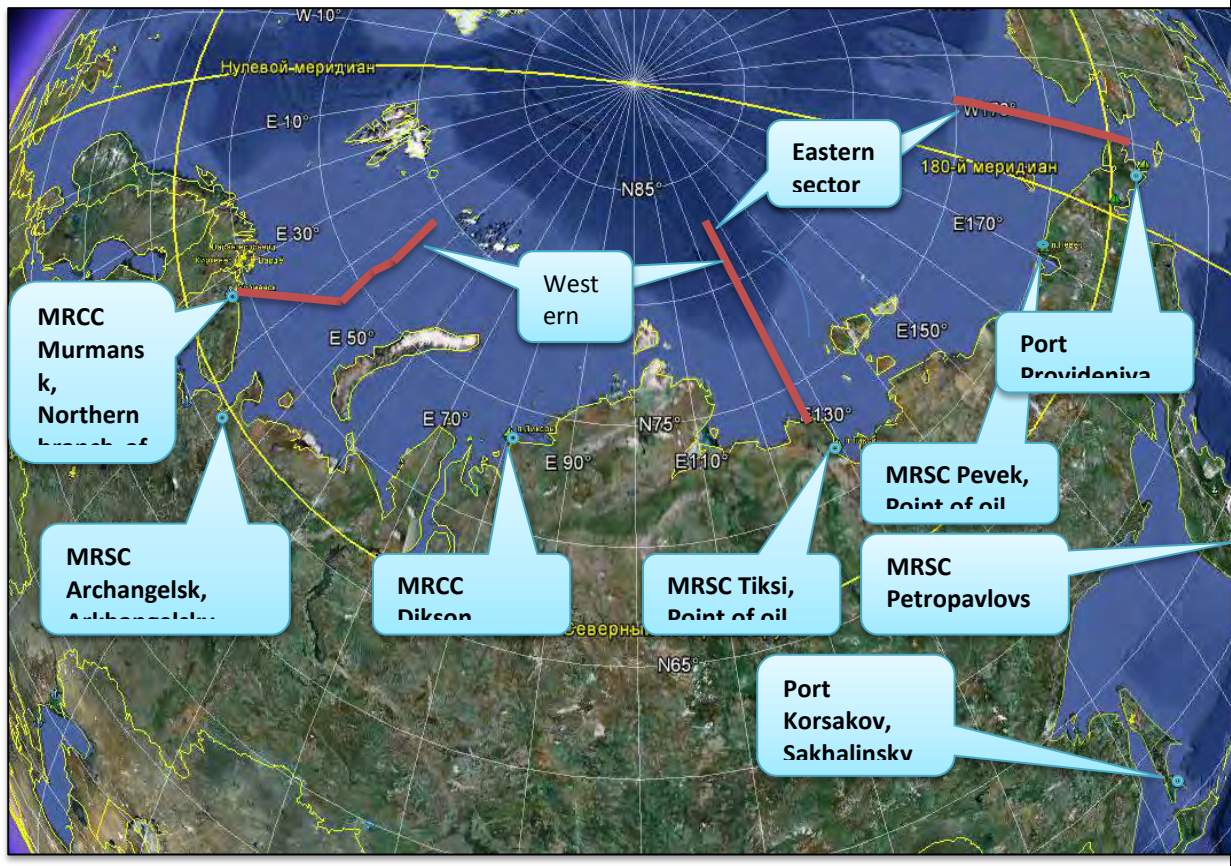
State Marine Pollution Control, Salvage and Rescue Administration of the Russian Federation
(MPCSA)
Phone: +7(495) 626 1808
Fax: +7(495) 626 1809
E-mail address: mpcsasmpcsa.ru

OPERATIONAL CONTACT POINT (ON DUTY 24 HRS)

State Maritime Rescue Coordination Centre (SMRCC) of the State Marine Pollution Control,
Salvage and Rescue Administration of the Russian Federation (MPCSA)
Tel.: + 7 495 626 10 52
Fax: + 7 495 623 74 76
Telex: 411369 SMT RU
Inmarsat: (870) 772 291 490
E-mail address: od@smrcc.morflot.ru (duty officer)

National Emergency Management Center of the EMERCOM of Russia
121357, 1-Vatutina Str., Moscow
Tel: (499) 449-94-43; (499) 449-97-13
Fax: (499) 449-94-43
E-mail address: ncuks@mchs.gov.ru

Map location stockpiles



SWEDEN

1. NATIONAL RESPONSIBILITY

The Swedish Act on Protection against Accidents forms the legal basis for all response to incidents. The Swedish Coast Guard is responsible for all response to oil pollution incidents at sea, including EEZ, and is also entitled to act in within the applicable international agreements for mutual co-operation. Municipalities have the responsibility for beaches and, in principle, for inland waters. The Swedish Civil Contingencies Agency supports the municipalities with R&D, training and additional response equipment stored in regional stockpiles.

2. ORGANISATION

The Swedish Coast Guard is organized in a headquarters in Karlskrona and two regional Commands, one in Gothenburg and the other in Stockholm. Below this there are some twenty Coast Guards Stations, and among those, one for aerial surveillance.

3. GENERAL POLLUTION POLICY

The Swedish response to oil pollution focuses on the use of mechanical equipment . Dispersant or sinking agents are not used. Aerial surveillance including use of satellites are essential tools for early discovery and response at sea. International co-operation is applied whenever found beneficial, especially with Denmark, Finland and Norway.

4. PREPAREDNESS

There are 24/7 Command Centers, and always ships at sea performing many duties but ready to start an oil spill response operation and international co-operation.

5. INTERNATIONAL AGREEMENTS

Sweden is Party to :

CLC 92, Fund 92, Suppl Fund 03, OPRC/90, OPRC/HNS, MARPOL 73/78 annex I-VI

Besides the arrangements within the European Union, Sweden is Party to the Copenhagen Agreement, the Helsinki Convention (HELCOM) and the Bonn Agreement.

6. CONTACT POINTS

ADMINISTRATIVE CONTACT POINT

Swedish Coast Guard HQ

Stumholmen, box 536,

371 23 Karlskrona,

Telephone: +46 455353400

Fax: + 46 455105 21

E-mail registrator@coastguard.se

Emergency number

See below

OPERATIONAL CONTACT POINT (ON DUTY 24 HRS)**Officer on duty:**

Telephone: +46 31727 91 00

Fax +4631297395

E-mail: vb.krs@coastguard.se

Map location Stockpiles

Major stockpiles in Gothenburg, Karlskrona, Stockholm and Härnösand.

No map available

UNITED STATES OF AMERICA

1. NATIONAL RESPONSIBILITY

The National Response Framework and its specific spill response National Oil and Hazardous Substances Pollution Contingency Plan (NCP) provide for a coordinated response to discharges of oil and releases of hazardous substances, pollutants, and contaminants. The Framework provides for a national response organisation that may be activated in response actions. Responsibilities among the federal, state, and local governments are specified along with descriptions of resources that are available for response.

The National Response Framework requires an incident command system that specifies responsibilities of state agencies and municipalities; federal agencies; operators of facilities; and private parties whose land or property may be affected. Pre-designated On-Scene Coordinators are organized by region into a three tiered response capability: Level I for minor incidents generally managed with local resources and a small response staff; Level II for medium-sized incidents requiring activation of area resources and a potential for moderate impacts; and Level III for catastrophic incidents which require a state-wide response team. Regional and Area Plans contain detailed, localized information on the potentially hazardous facility, nearby environmentally sensitive areas, emergency response equipment and personnel, and information regarding local emergency response capability. At the local level, committees develop local emergency plans and procedures.

Federal and state laws require industry to prepare response contingency plans which are approved prior to operations. Those responsible for the discharge or release are responsible for containment and cleanup and contaminated debris disposal, including associated costs of restoration and damages. Industry has organized cooperatives for oil and chemical emergencies, pooling response equipment, expertise and resources.

2. ORGANISATION

The US Coast Guard has primary coordinating responsibility for oil spill response for the coastal zone. The US Environmental Protection Agency has primary responsibility for all inland areas. The U.S. Department of Interior, Bureau of Safety and Environmental Enforcement regulates offshore energy production and is responsible for oil spill planning and preparedness for fixed and floating facilities engaged in exploration, development, and production activities in state and Federal offshore waters. The US Department of Transportation Office of Pipeline Safety and, in Alaska, the Bureau of Land Management are the key federal agencies working with the intergovernmental Joint Pipeline Office (JPO) providing comprehensive oversight of oil and gas pipelines in Alaska, most notably, the Trans-Alaska Pipeline System (TAPS). The Alaska Department of Environmental Conservation, Division of Spill Prevention and Response is lead state agency.

3. GENERAL POLLUTION POLICY

Those responsible for the discharge or release are required to immediately notify the US National Response Center (NRC), located at US Coast Guard Headquarters of a spill. The US Government notifies the State of Alaska, Trustees of natural resources, and any country that may be impacted by the release. These notifications are usually accomplished by the On-Scene Coordinator, who will also notify any other parties involved in the response system, through a comprehensive network of state and local emergency operations centers. Information is also communicated throughout the response. Pollution/incident reports are drafted regularly and are transmitted to interested parties. Notification procedures and communication methods used are identified in regional area contingency plans and industry facility-response contingency plans.

4. PREPAREDNESS

Industry is required to have response equipment on scene, with the quantity and type based on the operation and facility. Should additional equipment be needed in an incident, a tiered response is activated according to the regional or area contingency plan and the facility's response plan, allowing access to equipment and resources maintained by local government, other non-government organisations, state agencies, and Federal government. Equipment lists are maintained in regional and area plans as well as facility response contingency plans.

Industry has formed cooperatives to pool resources, capabilities, and personnel. Alaska Clean Seas, Cook Inlet Spill Prevention and Response (CISPRI) Alaska Chadux Corporation are industry response cooperatives which maintain response organisations. Alyeska, as operator of the Trans Alaska Pipeline, has equipment staged along the pipeline with significant response resources located in Valdez. CHEMTREC, a national industry funded cooperative, provides technical assistance for chemical emergencies. In some cases, offshore operators on the Outer Continental Shelf own and operate their own response vessels, barges, and well capping equipment.

Specialized assets exist for response. These assets include the National Strike Force which is made up of three rapid response teams of trained personnel and specialized equipment for responding to oil or hazardous materials incidents. The teams are trained to provide technical assistance, equipment, and other resources to augment local response efforts. Navy salvage teams, scientific support teams, public affairs teams, and animal rescue organisations are specialized assets that are also available to assist local response efforts. A National Strike Force Coordination Center assists coordinating the use of these assets and in locating other spill response resources for both response and planning.

5. INTERNATIONAL AGREEMENTS

US/Russian Federation Joint Contingency Plan Against Pollution in the Bering and Chukchi Seas, US/Canada Joint Contingency Plan, MARPOL 73/78, OPRC 90, OPRC/HNS 2000 (not ratified), Intervention Convention 69/73, Salvage Convention 89, Convention on Early Notification of a Nuclear Accident, Convention on Assistance in the Case of a Nuclear Accident or Radiological Emergency

6. CONTACT POINTS

ADMINISTRATIVE CONTACT POINT

United States Coast Guard
Assistant Commandant, Response Policy (CG-5R)
2100 2nd St. SW, Stop 7363
Washington, D.C. 20593-7363
Telephone: +1 202 372-2010
Fax: +1 202 372-2901
U.S. Department of the Interior
Bureau of Safety and Environmental Enforcement
Chief, Oil Spill Response Division
381 Elden Street, HE 3327
Herndon, Virginia 20170
Telephone: +1 703 787-1637

Emergency number

National Command Center
Telephone: +1-202-372-2100
Fax: +1-202-372-2925

OPERATIONAL CONTACT POINT (ON DUTY 24 HRS)

National Response Center (NRC)
Telephone: +1-800 424-8802
Fax: +1-202-267-2675

Map location stockpiles

N/A

13. ADDENDUM (reference Section 2.5 of the Operational Guidelines)

Recommendations for Coordination Mechanism for International Offers of Assistance

Parties facing a major oil pollution incident may consider establishing one or more working groups responsible for coordinating the intake, review, assessment, and potential acceptance of offers of assistance from governments and international organisations.

Such working groups may, among other potential responsibilities:

- a. communicate and share information through the most efficient means; and
- b. assist in defining specific components of offers of assistance and matching those offers with operational needs as defined by the agencies directly engaged in response operations.

The following are some recommended steps to follow in order to adequately process an offer of assistance, upon receipt. These steps are not prescriptive, nor are they exhaustive. Each response situation is unique and those involved need to be flexible to adapt these to their unique circumstances as appropriate.

Document receipt of the offer: Once the Requesting Party has submitted a NOTIFICATION or REQUEST REPORT, and offers of assistance start to arrive, the previously established Liaison Officers, as well as the operational technical experts from the National Competent Authority, and the Interagency group (if formed) should document receipt of the offer, ensuring that the following information is captured at a minimum:

- a. Date and time of receipt of offer;
- b. Method by which offer was transmitted;
- c. Who submitted the offer, and;
- d. Specific details of what was offered (as much as have been provided).

An internal spreadsheet, database, offer log, or some other electronic means to track offers which have been received by the Requesting Party should be established, and the agency responsible for tracking and responding to received offers should be determined and agreed upon within that Party.

Responses to Offering States: As described below, a timeline should be established for all steps involved with managing international offers, one of the first of which should be an initial communication to the Offering State that its offer has been received and is under review. This initial receipt communication should also provide a time estimate of when an acceptance/decline communication will be sent. An example of a RECEIPT COMMUNICATION can be found in the Operational Guidelines.

During prolonged and complex responses, it is possible for International Offers of Assistance to be provided over weeks of time. In such cases, those charged with receipt and evaluation of those offers as well as for acceptance, should establish a frequency of evaluation as well as a timeline for providing a response to the Offering State.

Technical Input: Ensuring that evaluation teams include a technical expert who is closely involved in the response and is intimately aware of specific response needs such as the type and kind of skimmer, boom, or other equipment is critical to the success of utilizing offers of assistance. One of the primary objectives of a successful International Offers of Assistance program is to ensure that the offers aid and support the response, with only those tools needed, and not bog down the response with unnecessary, unwanted or outdated equipment.

Acceptance Decision: Once the evaluation team has made a determination whether to accept or decline the offer, this decision should be documented appropriately. A range of specific information should be included in the Acceptance Decision documentation, including rationale and/or criteria for accepting or declining an offer. For example:

- **OFFER STATUS:** ACCEPTED / DECLINED
- **RATIONALE:** OFFER WAS FOR AN EQUIPMENT TYPE NOT NEEDED FOR THE OPERATIONS OF THIS RESPONSE.

It is critical to the successful management of an International Offers of Assistance program to ensure that all parties involved have realistic expectations about how offers will be solicited, managed, processed, and responded to, as well as to have reasonable timeline estimates for each of these key steps. Consistent and thorough documentation of each step in the management and processing of offers is also critical.

Parties may refer to the International Maritime Organization for further guidance.

APPENDIX V

Cooperation and Exchange of Information

Pursuant to Article 12 of the Agreement, the cooperation and exchange of available information may include but is not limited to the following:

- a. national systems for pollution preparedness and response including national contingency plan or plans for an oil pollution incident that may affect the Arctic marine environment;
- b. response depots and equipment inventories;
- c. technology resources and expertise and reciprocal visits by experts;
- d. best practices and lesson learned;
- e. real-time meteorological and oceanographic observations, analyses, and forecasts, including ice forecasting and reporting;
- f. wildlife response including tactics and measures for the rescue, protection and treatment of wildlife that are or may be exposed to oil pollution;
- g. information on exercises and training that may be of shared interest by the Parties;
- h. research and development;
- i. environmental mapping including data that may be relevant for considering environmental effects;
- j. spill trajectory monitoring and modeling;
- k. response tactics including mechanical recovery, in-situ burning and use of dispersants or other countermeasures, including information on the operational benefits and limits associated with the use of these tactics;
- l. organization and activation of local response resources and use of traditional knowledge;
- m. safety and personnel protective equipment;
- n. oily waste management;
- o. marine salvage including associated equipment and expertise; and
- p. reception of ships in distress in ports and places of refuge.

APPENDICE I

Autorités nationales compétentes

Les autorités nationales compétentes des Parties qui sont responsables de la préparation et de la lutte en matière de pollution par les hydrocarbures sont les suivantes :

Canada

(Pour la préparation et la lutte en cas de déversement d'hydrocarbures dans le milieu marin)

Garde côtière canadienne	Transports Canada
Ministère des Pêches et des Océans	Sécurité et sûreté maritimes
Directeur général, Exigences des programmes	Directeur général
200, rue Kent	330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0E6	Ottawa (Ontario) K1A 0N5
Téléphone : 011 +1-613-993-7728	Téléphone : 011 +1-613-998-0610

(Pour la pollution provenant des engins de forage et des pipelines en mer)

Office national de l'énergie
Chef de secteur, Opérations
444 Seventh Avenue SW
Calgary (Alberta) T2P 0X8
Téléphone : 011 +1-403-807-9473 (24 heures sur 24, 7 jours sur 7)

Royaume de Danemark, y compris le Groenland et les Îles Féroé

Ministère de la Défense du Danemark (pollution marine à plus de 3 NM de la ligne de base, Groenland)
Holmens Kanal 42
1060
Copenhague (Danemark)
Téléphone : +45 33923320
Courriel : fmn@fmn.dk

Ministère des Affaires intérieures, de la Nature et de l'Environnement du Groenland (pollution marine à moins de 3 NM de la ligne de base, Groenland)
Imaneq 1A-201
3900
Nuuk, Groenland

Bureau des minéraux et du pétrole du Groenland (pollution marine provenant des activités liées aux ressources minérales, Groenland)
Imaneq 1A-201
3900
Nuuk, Groenland

Ministère de l'Intérieur des Îles Féroé (pollution marine, Îles Féroé)
Tinganes
FO-110
Torshavn
Téléphone : +298 30 6800
Courriel : IMR@IMR.FO

Finlande

Ministère de l'Environnement
Adresse postale : B.P. 35, FI-00023 GOUVERNEMENT, Finlande
Adresse d'accueil : Kasarmikatu 25, Helsinki
Téléphone : +358 20 610 100

Islande

Ministère de l'Environnement et des Ressources naturelles
Skuggasund 1 IS- 150 Reykjavík
Islande
Téléphone : +354 545 8600
Télécopieur : +354 5624566
Courriel : postur@uar.is

Norvège

Ministère de la Pêche et des Affaires côtières de la Norvège
B.P. 8818 Dep.
0032 Oslo
Norvège
Courriel : postmottak@fkf.dep.no

Fédération de Russie

Ministère des Transports de la Fédération de Russie
1, rue Rozhdestvenka, édifice 1, Moscou 109012
Téléphone : + 7(495) 626 1000
Télécopieur : + 7 (495) 626 9128
Courriel : info@mintrans.ru

Agence fédérale du transport par voies navigables et maritimes
Rue Petrovka 3/6, Moscou 125993
Téléphone : + 7(495) 626 1100
Télécopieur : + 7 (495) 626 1562

Ministère de la Fédération de Russie chargé de la Protection civile, des Situations d'urgence
et de l'Élimination des conséquences des catastrophes naturelles (EMERCOM de Russie)
Theatralny proezd 3, Moscou 103012
Télécopieur : +7 495 624-84-10 (jour et nuit)
Boîte vocale : +7 495 626-35-82
Courriel : emercom@mchs.gov.ru

Suède

Garde côtière de la Suède
Stumholmen, boîte 536
371 23 Karlskrona
Suède

Téléphone : +46 455353400
Télécopieur : +46 455105 21
Courriel : registrarator@coastguard.se

États-Unis

Garde côtière des États-Unis
Commandant adjoint, Politique d'intervention (CG-5R)
2100 2nd St. SW, Stop 7363
Washington, D.C. 20593-7363
Téléphone : +1 202 372-2010
Télécopieur : +1 202 372-2901

Département de l'Intérieur des É.-U.
Bureau chargé de l'exécution de la législation en matière de sécurité et d'environnement
Division des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures
381 Elden Street, HE 3327
Herndon (Virginie) 20170
Téléphone : +1 703 787-1637

APPENDICE II

Points de contacts nationaux opérationnels 24 heures sur 24

Les points de contacts nationaux opérationnels 24 heures sur 24 des Parties sont les suivants :

Canada

Centre des opérations du gouvernement
Sécurité publique Canada
Téléphone : 011 +1-613-991-7000 (24 heures sur 24, 7 jours sur 7)
Télécopieur : 011 +1-613-996-0995
Courriel : GOC-COG@opscen.gc.ca

Royaume de Danemark, y compris le Groenland et les Îles Féroé

Groenland :
Commandement conjoint de l'Arctique
3900 Nuuk, Groenland
Aalisartut Aqqttaat 47
Boîte postale 1072
Téléphone : +299 364 000
Courriel : ako@mil.dk
Télécopieur : +299 364 029

Îles Féroé :
CCOSM Torshavnradio, Îles Féroé
Téléphone : +298 351300
Télécopieur : +298 351301
Sat C telex : 492 888 021
Courriel : mrcc@mrcc.fo

Finlande

Centre finlandais de coordination des opérations de sauvetage de Turku (CCOSM Turku)
Adresse postale : B.P. 16, 20101 Turku, FINLANDE
Adresse d'accueil : « Poste de police », Eerikinkatu 40-42, Turku
Téléphone : +358 71 872 0100
Téléphone d'urgence : +358-204 1000 (24 heures sur 24)
Télécopieur : +358 71 872 0109 (24 heures sur 24)
Courriel : mrcc@raja.fi

Islande

Centre d'alerte maritime
Centre d'opérations ouvert 24 heures sur 24 (www.lhg.is)
Téléphone : +354-545-2100 (24 heures sur 24)
Télécopieur : +354-545-2101 (24 heures sur 24)
Courriel : sar@lhg.is

Norvège

Kystverket / Administration côtière de la Norvège
Centre des interventions d'urgence
Adresse postale : B.P. 1502
N-6025 Alesund
Adresse commerciale : Moloveien 7
N-3191 Horten
NORVÈGE
Téléphone : +47 33 03 4800 (en tout temps)
Télécopieur : +47 33 03 4949
Courriel : vakt@kystverket.no

Fédération de Russie

Centre public de coordination des opérations de sauvetage en mer (CPCOSM) de l'Administration publique chargée du contrôle de la pollution marine, des secours et du sauvetage de la Fédération de Russie (CPMSS)

Téléphone : + 7 495 626 10 52
Télécopieur : + 7 495 623 74 76
Telex : 411369 SMT RU
Inmarsat : (870) 772 291 490
Courriel : od@smrcc.morflot.ru (Agent de service)

Centre national de gestion des urgences de l'EMERCOM de Russie
1, rue Vatutina, Moscou 121357
Téléphone : (499) 449-94-43; (499) 449-97-13
Télécopieur : (499) 449-94-43
Courriel : ncuks@mchs.gov.ru

Suède

Garde côtière de la Suède
Agent de service :
Téléphone : +46 317279100
Télécopieur : +46 31 297395
Courriel : vb.krs@coastguard.se

États-Unis

Pour le signalement des déversements d'hydrocarbures :

Centre national d'intervention (CNI)

Téléphone : +1-800 424-8802

Télécopieur : +1-202-267-2675

<http://www.nrc.uscg.mil/nrchp.html> (signalements en ligne)

APPENDICE III
Autorités habilitées à demander l'assistance
ou à décider de fournir l'assistance demandée

Les autorités habilitées à agir au nom des Parties pour demander l'assistance ou pour décider de fournir l'assistance demandée sont les suivantes :

Canada

(Pour la préparation et la lutte en cas de déversement d'hydrocarbures dans le milieu marin)

Garde côtière canadienne
Ministère des Pêches et des Océans
Directeur général, Exigences des programmes
200, rue Kent
Ottawa (Ontario) K1A 0E6
Téléphone : 011 + 1-613-993-7728

Royaume de Danemark, y compris le Groenland et les Îles Féroé

Groenland :
Commandement conjoint de l'Arctique
3900 Nuuk, Greenland
Aalisartut Aqqttaat 47
Boîte postale 1072
Téléphone : +299 364 000
Courriel : ako@mil.dk
Télécopieur : +299 364 029

Îles Féroé : Landsverk
Tinghusvegur 5
B.P. 78
110
Torshavn
Îles Féroé
Téléphone : +298 340 800
Télécopieur : +298 340 801
Signalement des déversements d'hydrocarbures 24 heures sur 24 :
Téléphone : +298 290 867
Courriel : lv@lv.fo
Signalement des déversements d'hydrocarbures par courrier électronique 24 heures sur 24 :
olja@lv.fo

Finlande

Institut de l'environnement de la Finlande (SYKE)
Adresse postale : B.P. 140; FI-00251 Helsinki, FINLANDE
Adresse d'accueil : Mechelininkatu 34a, Helsinki
Téléphone : +358 20 610 123
Télécopieur : +358 9 5490 2478
Courriel : oil-duty@environment.fi

Islande

Agence de l'environnement de l'Islande
Suðurlandsbraut 24
IS - 108 Reykjavík
Islande
Téléphone : +354 591-2000
Télécopieur : +354 591-2020
Courriel : ust@ust.is

Norvège

Kystverket / Administration côtière de la Norvège
Centre des interventions d'urgence
Adresse postale : Boîte postale 1502
N-6025 Alesund
Adresse commerciale : Moloveien 7
N-3191 Horten
NORVÈGE

Téléphone : +47 33 03 4800 (en tout temps)
Télécopieur : +47 33 03 4949
Courriel : vakt@kystverket.no

Fédération de Russie

Ministère des Transports de la Fédération de Russie
1, rue Rozhdestvenka, édifice 1, Moscou 109012
Téléphone : + 7(495) 626 1000
Télécopieur : + 7 (495) 626 9128
Courriel : info@mintrans.ru

Ministère de la Fédération de Russie chargé de la Protection civile, des Situations d'urgence et de l'Élimination des conséquences des catastrophes naturelles (EMERCOM de Russie)
Theatralny proezd 3, Moscou 103012
Télécopieur : +7 495 624-84-10 (jour et nuit)
Boîte vocale : +7 495 626-35-82
Courriel : emercom@mchs.gov.ru

Suède

Garde côtière de la Suède
Stumholmen, boîte 536
371 23 Karlskrona
Suède
Téléphone : +46 455353400
Télécopieur : +46 455105 21
Courriel : registrator@coastguard.se

États-Unis

Département d'État des É.-U.
Téléphone : +1 202 647-1512
Télécopieur : +1 202 647 1811

Garde côtière des États-Unis
Centre de réponse national
Téléphone : +1-800 424-8802
Télécopieur : +1-202-267-2675
Courriel : ncc@uscg.mil

APPENDICE IV

Directives opérationnelles

*Accord de coopération sur la préparation
et la lutte en matière de pollution par les
hydrocarbures dans l'Arctique*

Annexe IV

DIRECTIVES OPÉRATIONNELLES

PRÉAMBULE

L'Accord de coopération sur la préparation et la lutte en matière de pollution marine par les hydrocarbures dans l'Arctique (l'« Accord ») prévoit les directives opérationnelles non contraignantes suivantes (les « directives »). Rien dans les présentes directives ne vise à créer ou à modifier les obligations des Parties en vertu de l'Accord ou du droit international. Les présentes directives énoncent les dispositions visant à orienter la coopération, la coordination et l'entraide entre les Parties au sujet de la préparation et de la lutte en matière de pollution marine par les hydrocarbures dans l'Arctique.

Les directives portent sur les procédures à suivre pour les notifications et demandes d'assistance, le commandement et le contrôle dans le cadre des opérations d'intervention, la réalisation d'exercices et de formation conjoints, les questions administratives et les autres mesures recommandées pour faciliter des opérations d'intervention efficaces et axées sur la collaboration en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures.

Il est entendu que certaines Parties se sont déjà dotées de plans d'urgence bilatéraux ou multilatéraux qui orienteront la coordination et la coopération lors des opérations d'intervention (voir le tableau 1). Les directives suivantes peuvent être utilisées de concert avec de tels plans ou peuvent faciliter leur élaboration ou leur révision. Il est également reconnu que, dans la mesure du possible, les opérations conjointes seront régies par les plans nationaux d'intervention des Parties.

Tableau 1 : Accords et arrangements bilatéraux et multilatéraux en vigueur

Accords/arrangements bilatéraux et multilatéraux	Signataires
Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis en cas de pollution des eaux http://www.dfo-mpo.gc.ca/Library/343411.pdf	États-Unis, Canada
Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique, 1992 (Convention d'Helsinki) www.helcom.fi/groups/response/en_GB/main/	Danemark, Finlande, Suède, Russie (et autres États non arctiques)
Accord entre le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et autres substances dangereuses www.copenhagenagreement.org/ www.ust.is/library/Skrar/COPA/engelsk.pdf	Danemark, Finlande, Islande, Norvège, Suède
Accord entre le gouvernement de la Fédération de Russie et le gouvernement du Royaume de Norvège concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer Barents par les hydrocarbures, 1994 (aucun lien)	Russie, Norvège
Accord de coopération entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume de Danemark concernant le milieu marin www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=101887	Canada, Danemark
Accord entre le gouvernement de l'Union des républiques socialistes soviétiques et le gouvernement de la République de Finlande concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer Baltique par les hydrocarbures et autres substances dangereuses, 1989	Russie, Finlande

www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1990/19900054	
<p>Accord entre le gouvernement de l'Union des républiques socialistes soviétiques et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux des mers de Béring et de Tchoukotka dans des situations d'urgence, 1989</p> <p>www.dec.state.ak.us/spar/perp/plans/uc/mou/Kp-US_USSR_89.pdf</p>	<p>États-Unis, Russie</p>

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES.....	73
REGISTRE DES RÉVISIONS.....	74
1. NOTIFICATION	75
2. ASSISTANCE	76
2.1 Demandes d'assistance.....	76
2.2 Renseignements fournis dans le cadre d'une demande d'assistance.....	76
2.3 Accusé de réception d'une demande d'assistance et réponse.....	77
2.4 Agents de liaison	79
2.5 Coordination des offres d'assistance internationales.....	80
3. DÉPLACEMENT ET RETRAIT DES RESSOURCES OUTRE-FRONTIÈRES	80
3.1 Formalités douanières.....	80
3.2 Points d'entrée.....	81
3.3 Manifestes.....	81
3.4 Immigration	82
3.5 Autorisation diplomatique.....	83
3.6 Faune.....	83
3.7 Passage sur le territoire d'une tierce partie	83
3.8 Retrait des ressources outre-frontières/gestion des déchets.....	83
4. OPÉRATIONS D'INTERVENTION DANS LES ZONES SITUÉES À L'EXTÉRIEUR DES LIMITES DE COMPÉTENCE NATIONALE	83
5. COMMANDEMENT ET CONTRÔLE.....	84
5.1 Principes généraux.....	85
5.2 Transfert du commandement et du contrôle	85
5.3 Commandement et contrôle des agents de liaison	85
5.4 Communications publiques.....	86
6. CONNAISSANCE DE LA SITUATION ET IMAGE COMMUNE DE LA SITUATION OPÉRATIONNELLE.....	86
7. EXAMEN CONJOINT DES OPÉRATIONS D'INTERVENTION EN CAS D'ÉVÉNEMENT DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES	86
8. REMBOURSEMENT DES COÛTS DE L'ASSISTANCE.....	87
9. FORMATION ET EXERCICES CONJOINTS.....	87
10. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES	88
11. FORMULAIRES.....	89
12. ORGANISMES NATIONAUX.....	93
13. ADDENDA.....	123

REGISTRE DES RÉVISIONS

NUMÉRO DE LA RÉVISION	DATE DE LA RÉVISION	RESPONSABLE
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		
35		

1. NOTIFICATION

Conformément à l'article 6 de l'Accord, les Parties aviseront sans retard les points de contact nationaux des États dont les intérêts sont concernés (voir l'annexe II de l'Accord). La notification ne constitue pas une obligation de demander ou de fournir de l'aide en vertu de l'Accord.

La notification devrait notamment comprendre les renseignements suivants:

- a. nom de l'événement (aux fins d'identification unique);
- b. nom de la Partie qui notifie et de l'autorité nationale compétente qui joue un rôle de premier plan en ce qui concerne l'événement, y compris leurs coordonnées afin de pouvoir les joindre en tout temps (téléphone, télécopieur, cellulaire, courriel);
- c. date et heure de l'événement en temps universel coordonné (UTC), et heure à laquelle la Partie qui notifie a commencé à assurer un suivi de l'événement ou à déployer des efforts à cet égard;
- d. date et heure approximative de la survenance des faits, telles qu'elles sont indiquées par la personne ayant signalé l'événement;
- e. renseignements à l'intention des autres Parties afin qu'elles soient au fait de la situation. À tout le moins, les renseignements suivants devraient être fournis :
 - **Emplacement de l'événement** : les coordonnées de latitude et de longitude, ou la région qui pourrait être touchée si la pollution par les hydrocarbures est dynamique.
 - **Questions ou préoccupations importantes** : y compris les activités de recherche et de sauvetage, le potentiel de pollution et/ou les questions liées aux opérations de sauvetage ou au rapatriement des victimes.
 - **Évaluation de la situation : évaluation de la situation dans son ensemble** (type et cause de l'événement, volume des déversements, information sur le contrôle à la source, analyse des répercussions et des exigences immédiates et à court terme), ressources d'intervention disponibles et/ou sur place (navires, matériel, personnel, bénévoles), effets environnementaux potentiels.
 - **Accusé de réception** : pour s'assurer que les autres Parties ont bien reçu les renseignements. L'accusé de réception devrait inclure la date et l'heure de la transmission et être retourné à la Partie qui notifie une fois les notifications internes terminées.

Un modèle uniformisé de notification devrait être utilisé pour communiquer les détails de l'événement aux autres Parties. Un modèle de notification se trouve à la section 11 (Formulaires) des présentes directives.

2. ASSISTANCE

La présente section fournit des conseils :

- a. aux Parties qui demandent à toute autre Partie de les aider en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures, à formuler des demandes, à évaluer des offres et à y répondre;
- b. aux Parties qui peuvent vouloir proposer leur aide.

En cas d'événement de pollution par les hydrocarbures, les Parties peuvent proposer leur aide de façon proactive avant qu'une autre Partie ne présente une demande d'assistance.

2.1 Demandes d'assistance

Lorsqu'une Partie estime avoir besoin d'assistance en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures, elle peut présenter une demande à une ou plusieurs autres Parties, en précisant le type et l'ampleur de l'assistance demandée. Les Parties devraient suivre les directives énoncées dans la présente section ou toute autre directive appropriée.

Tous les employés fournis par la Partie assistante sont assujettis aux lois de la Partie requérante lorsque sous sa juridiction. La Partie requérante devrait veiller à ce que les employés de la Partie assistante soient informés de ces lois dès que possible (p. ex. par l'entremise d'une séance d'information ou d'une formation initiale).

Les autorités appropriées de la Partie requérante et de la Partie assistante devraient collaborer étroitement à l'égard de toutes les questions pertinentes.

La Partie requérante devrait fournir les installations et les services locaux nécessaires à l'administration et à la gestion des ressources de la Partie assistante, y compris la décontamination, et assurer la protection de ses employés, ses navires, ses aéronefs et son matériel ainsi que leur retour en toute sécurité.

2.2 Renseignements fournis dans le cadre d'une demande d'assistance

La Partie requérante devrait :

- a. présenter des demandes claires et précises (type et ampleur de l'assistance demandée, etc.) et indiquer à quelles fins seront utilisés les navires, les aéronefs, le matériel, les produits et le personnel d'intervention;
- b. indiquer quelle autorité sera responsable des questions de douanes, d'immigration et d'autorisation diplomatique relatives au déplacement et au retrait des ressources outre-frontières;
- c. nommer l'autorité qui sera chargée de recevoir les navires, les aéronefs, le matériel, les produits et le personnel d'intervention;
- d. fournir des services d'approvisionnement en carburant, de gestion des déchets et d'autres services de terminaux portuaires et aériens aux navires d'intervention environnementale et aux aéronefs de surveillance de la pollution par les hydrocarbures;
- e. fournir un logement et de la nourriture aux équipes d'intervention;

- f. retourner les fournitures et le matériel non utilisés, et s'assurer que le matériel retourné est en bon état de fonctionnement, abstraction faite des dommages causés par l'usure normale dans le cadre de l'intervention en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures;
- g. décrire toute considération financière, le cas échéant.

Un modèle uniformisé d'avis de demande d'assistance devrait être utilisé par la Partie requérante pour communiquer aux autres Parties les détails de l'événement et les besoins opérationnels précis dans le cadre de la demande de ressources. Un modèle d'avis de demande d'assistance se trouve à la section 11 (Formulaires) des présentes directives.

Les Parties qui demandent une assistance particulière à d'autres Parties dans le cadre d'opérations d'intervention devraient songer à fournir les renseignements détaillés ci-dessous dans chaque demande en ce qui concerne les navires, les aéronefs, le matériel, les produits et le personnel. Les Parties requérantes devraient mettre à jour ces demandes détaillées en fonction de l'évolution des besoins opérationnels tout au long de l'intervention.

En ce qui concerne la demande d'assistance particulière dans le cadre d'opérations d'intervention, les Parties pourraient notamment fournir les renseignements suivants:

- a. des renseignements sur les réponses préliminaires aux offres d'assistance, y compris, le cas échéant, la description des façons dont les offres d'assistance feront l'objet d'une évaluation approfondie dans le cadre du système de gestion des interventions d'urgence de la Partie requérante, des lois et des règlements connexes, et des processus d'évaluation applicables;
- b. s'il y a lieu, la durée estimée de l'évaluation des offres d'assistance;
- c. des directives sur la fourniture de renseignements détaillés à propos de chaque offre d'assistance d'une autre Partie.

2.3 Accusé de réception d'une demande d'assistance et réponse

La Partie qui reçoit une demande d'assistance devrait transmettre un accusé de réception à la Partie requérante et diffuser sans tarder l'information relative à la demande aux autorités concernées aux fins de l'évaluation et de la prise de décisions.

La Partie devrait donner sa réponse à la Partie requérante le plus rapidement possible et lui fournir :

- a. une déclaration détaillée et la liste complète des navires, des aéronefs, du matériel, des produits et du personnel qu'elle est en mesure de fournir parmi ceux demandés par la Partie requérante, ainsi que les instructions d'utilisation du matériel et des produits, au besoin;
- b. du matériel en bon état de fonctionnement et qui convient aux besoins de la Partie requérante;
- c. du personnel spécialisé, possédant si possible son propre matériel nécessaire pour les opérations d'intervention;
- d. une estimation des coûts occasionnés pour l'utilisation des navires, des aéronefs, du matériel et des produits.

En ce qui concerne les navires pouvant être déployés ou utilisés dans le cadre d'opérations d'intervention, les Parties pourraient notamment fournir les renseignements suivants :

- a. le nom du navire (numéro OMI);
- b. la catégorie du navire (p. ex. de cote glace, brise-glace, de sauvetage);
- c. le tirant d'eau, la longueur, la largeur et la vitesse maximale;
- d. la puissance de propulsion et la puissance de traction;
- e. la capacité du réservoir de récupération des hydrocarbures;
- f. le système principal de récupération des hydrocarbures et autre matériel de récupération;
- g. le type et la longueur des barrages de rétention;
- h. le matériel de communication;
- i. les réserves de carburants et le volume estimé de carburant requis par jour;
- j. les besoins en matière d'eau potable;
- k. la nécessité d'évacuer les eaux grises ou usées;
- l. les besoins en matière d'électricité à l'accostage;
- m. les exigences relatives à l'amarrage;
- n. le nombre de membres de l'équipage.

En ce qui concerne les aéronefs pouvant être déployés ou utilisés dans le cadre d'opérations d'intervention, les Parties pourraient notamment fournir les renseignements suivants :

- a. le type d'aéronef;
- b. le nombre de membres de l'équipage;
- c. le temps de vol maximal et la portée maximale;
- d. la vitesse de patrouille;
- e. l'équipement de télédétection;
- f. le matériel de communication;
- g. les restrictions de vol dues aux conditions climatiques et aux autres éléments qui pourraient avoir une incidence sur les vols, particulièrement la nuit;
- h. les dispositifs de dégivrage;
- i. le type de carburant et le volume estimé de carburant requis par mission;
- j. les exigences relatives au matériel de piste (p. ex. groupe de parc);
- k. les exigences relatives au temps de repos de l'équipage.

En ce qui concerne le matériel pouvant être déployé ou utilisé dans le cadre d'opérations d'intervention, les Parties pourraient notamment fournir les renseignements suivants:

- a. le type exact et les caractéristiques du matériel offert, y compris, dans toute la mesure du possible, des photographies détaillées du matériel, les noms des fabricants, les numéros de modèles, les documents de spécifications et, si possible, toute information concernant l'utilisation antérieure du matériel dans le cadre d'événements connexes de déversement d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses;
- b. l'état actuel du matériel et la dégradation possible du matériel pendant son utilisation;
- c. la quantité totale de chaque type ou catégorie de matériel;
- d. le poids, les dimensions et les autres caractéristiques physiques du matériel;
- e. le moment et la durée de la disponibilité du matériel;
- f. si le matériel est fourni gratuitement ou selon le principe de recouvrement des coûts; le résumé des modalités de l'offre si le matériel est fourni à titre onéreux;
- g. l'emplacement actuel du matériel;

- h. si la Partie assistante transportera le matériel et les modalités du transport du matériel, y compris les restrictions relatives aux exportations et aux douanes qui peuvent s'appliquer en vertu des lois nationales de la Partie assistante;
- i. tout problème particulier d'ordre logistique pouvant être rencontré pendant le transport ou le déploiement du matériel;
- j. toutes les conditions et/ou limites particulières concernant l'utilisation du matériel;
- k. l'emplacement de l'aéroport ou du port de mer international à partir duquel le matériel sera envoyé;
- l. les coordonnées des employés autorisés qui connaissent les détails techniques ayant trait au matériel et qui seraient disposés à discuter des autres détails techniques ou opérationnels avec le personnel concerné de la Partie requérante;
- m. une estimation du temps requis pour envoyer le matériel.

La Partie assistante devrait déterminer les normes minimales d'entretien, de sécurité et de formation relativement au fonctionnement du matériel envoyé à la Partie requérante.

En ce qui concerne le personnel (c.-à-d. technique, consultatif ou spécialisé) pouvant être déployé dans le cadre d'opérations d'intervention, les Parties pourraient notamment fournir les renseignements suivants :

- a. les attestations d'études et une brève description de l'expérience de toutes les personnes qui fournissent de l'aide, y compris l'assurance qu'elles connaissent les conditions météorologiques et de travail dans l'Arctique et qu'elles possèdent des vêtements appropriés pour les protéger du temps froid;
- b. une évaluation de la capacité de chaque personne à parler et à lire dans la langue officielle de la Partie principale menant les opérations d'intervention et la disponibilité de services de traduction efficaces si un problème d'ordre linguistique est prévu;
- c. la disponibilité de chaque personne, c'est-à-dire la rapidité avec laquelle elle peut être déployée dans le cadre d'opérations d'intervention, pendant combien de temps elle peut être déployée et si elle doit quitter l'emplacement opérationnel au cours de la période de déploiement prévue;
- d. tous les coûts que doit couvrir la Partie requérante (p. ex. tarif aérien, hébergement, honoraires quotidiens);
- e. si la Partie assistante facilite les communications directes entre les personnes qui offrent de fournir de l'aide et les spécialistes techniques de la Partie assistante afin d'évaluer l'offre d'assistance plus en profondeur;
- f. toute exigence particulière de la Partie assistante à l'égard du statut des personnes pendant la période de déploiement (p. ex. qu'elles aient le même statut que le personnel technique de l'ambassade);
- g. les mesures visant à assurer la sécurité du personnel de la Partie assistante pendant la période de déploiement;
- h. les coûts prévus du recours à une telle expertise.

2.4 Agents de liaison

En cas d'événement de pollution par les hydrocarbures, chaque Partie aura désigné une autorité nationale compétente chargée de la préparation et de la coordination des interventions avec les autres organismes gouvernementaux. Dans l'éventualité où l'événement requiert une intervention au-delà de la capacité nationale, il peut être nécessaire de désigner un ou plusieurs agents de liaison. Selon les détails de l'événement, la Partie principale peut

envisager d'avoir recours à l'un des types de liaison suivants, ou les deux, pour faciliter la coordination interorganismes :

- a. Les Parties peuvent envisager de désigner un membre du personnel qui agirait à titre d'agent de liaison avec la Partie requérante dans le cadre d'opérations d'intervention. L'agent de liaison travaillerait alors étroitement avec le personnel de tous les organismes participant aux opérations d'intervention afin de définir et de décrire avec exactitude les types particuliers de capacités qui sont requises aux différentes étapes des opérations d'intervention, ainsi que de déterminer les catégories de mesures d'intervention pouvant être fournies par des sources internationales. La fonction d'agent de liaison peut faciliter l'évaluation des offres d'assistance des autres Parties visant à s'assurer qu'elles satisfont aux besoins opérationnels actuels ou prévus;
- b. la Partie requérante peut également désigner au sein de son ministère des Affaires étrangères ou extérieures un membre du personnel qui agirait à titre d'agent de liaison. L'agent de liaison jouerait alors un rôle de conseiller technique dans le cadre des communications avec les autres Parties.

2.5 Coordination des offres d'assistance internationales

Un événement de pollution par les hydrocarbures qui requiert une intervention au-delà de la capacité nationale peut donner lieu à de nombreuses offres d'assistance à l'échelle tant nationale qu'internationale et nécessiter des ressources externes supplémentaires pour assurer une intervention rapide et efficace. L'établissement rapide d'un mécanisme rigoureux de coordination pour gérer la réception et le traitement de telles offres est essentiel si l'on veut garantir une intervention rapide et efficace.

Des recommandations à l'égard d'un mécanisme de coordination des offres d'assistance non sollicitées se trouvent à la section 13 (Addenda) des présentes directives.

3. DÉPLACEMENT ET RETRAIT DES RESSOURCES OUTRE-FRONTIÈRES

Toutes les Parties devraient faciliter le passage du matériel, des produits et du personnel d'intervention sur leur territoire dans le cadre d'opérations d'intervention, y compris faciliter le traitement expéditif ou autoriser une dérogation aux exigences relatives aux douanes et aux visas.

3.1 Formalités douanières

La Partie requérante devrait déterminer la meilleure façon de faciliter l'entrée sur son territoire du matériel, des produits ou du personnel offerts par la Partie assistante.

À cette fin, la Partie requérante devrait faciliter l'arrivée de l'assistance internationale en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures, y compris faciliter le traitement expéditif ou, au besoin, autoriser une dérogation aux exigences relatives aux douanes et aux visas, selon qu'il convient et conformément aux lois nationales.

La Partie requérante devrait également fournir régulièrement des renseignements aux membres du personnel en ce qui concerne les points d'entrée, les exigences relatives aux douanes et aux visas, et tout autre arrangement qui faciliterait leur entrée sur son territoire.

La Partie requérante devrait s'assurer que, si des navires et des aéronefs sont fournis, les navires ont obtenu toutes les autorisations nécessaires et que les aéronefs sont autorisés à voler dans l'espace aérien national. Afin qu'un aéronef soit autorisé à décoller et à atterrir à l'extérieur des aérodromes, que ce soit à terre ou en mer, où il n'existe peut-être pas de dispositions douanières, un plan de vol ou une notification de vol devrait d'abord être présenté et accepté.

Dans de nombreux États, des lois prévoient des restrictions ou des exemptions à l'égard des droits de douane payables sur certains types de marchandises importées et exportées en cas d'urgence. De plus, il arrive fréquemment que la législation douanière renferme des dispositions d'urgence permettant la conclusion d'arrangements spéciaux pour le traitement du soutien et de l'assistance. La Partie requérante devrait évaluer l'applicabilité de ces lois, le cas échéant, afin de faciliter l'intervention en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures, laquelle pourrait ne pas être visée par les mêmes dispositions que l'intervention en cas de catastrophe.

Si la Partie requérante dispose de lois nationales permettant des exemptions à l'égard des droits de douane dans le cadre d'opérations d'intervention en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures, la Partie requérante devrait déterminer la façon dont ces exemptions pourraient être appliquées relativement au matériel, aux produits et au personnel d'intervention offerts par la Partie assistante. De même, les intervenants de la Partie assistante devraient préparer des manifestes détaillés du matériel ou des biens, ainsi que les documents pertinents pour le personnel en vue d'accélérer le traitement douanier.

Un carnet d'admission temporaire (carnet ATA) est un document douanier pour l'exportation et l'importation. Il permet de passer les douanes sans payer les droits de douane et les taxes à l'importation sur de la marchandise qui sera réexportée dans les 12 mois suivants. Le carnet ATA prévoit aussi l'obtention d'un cautionnement afin de garantir la valeur des marchandises expédiées, l'assurance des marchandises et une déclaration d'exportation. Si la Partie requérante approuve l'utilisation de carnets ATA (www.atacarnet.com) pour l'admission temporaire du matériel professionnel, il pourrait être utile de déterminer si la délivrance d'un carnet est une possibilité.

3.2 Points d'entrée

Il est recommandé que les Parties déterminent au préalable les points d'entrée pour les équipes d'intervention. Il peut s'agir de n'importe quel passage frontalier (routes, rivières, ports, voies ferrées, aéroports). Les Parties peuvent élaborer un catalogue de ces points d'entrée prédéterminés ainsi que de leurs capacités.

3.3 Manifestes

Les lois applicables et les processus douaniers de la Partie requérante devraient être respectés. Conformément aux Lignes directrices sur les interventions en cas d'urgences environnementales du Bureau de la coordination des affaires humanitaires (BCAH) et du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), un manifeste du matériel devrait au moins comprendre les renseignements suivants. Les manifestes sont fournis par la Partie assistante.

- a. date – date de l'exportation/de l'importation;

- b. motifs de l'importation – courte description indiquant qu'il s'agit de matériel de secours d'urgence;
- c. expéditeur/propriétaire – qui est propriétaire de la cargaison et qui en est responsable pendant le transport. L'expéditeur sera généralement le propriétaire, à moins que le matériel soit expédié en tant que marchandises non accompagnées;
- d. destinataire – nom et coordonnées de la personne qui est responsable de la cargaison une fois qu'elle est arrivée dans le pays de destination. En ce qui concerne le matériel apporté par les équipes d'intervention par exemple, le destinataire sera habituellement l'expéditeur/le propriétaire;
- e. conditions de livraison – désignent les termes du commerce international (incoterms) qui s'appliquent à la cargaison. Ils sont normalement utilisés pour répartir les responsabilités et les coûts entre l'acheteur et le vendeur dans le domaine du commerce international et figurent sur une facture aux fins des douanes. En ce qui concerne le matériel importé par la Partie assistante, il est recommandé d'utiliser le code « CIF » indiquant que le coût, l'assurance et le fret sont compris dans la valeur facturée;
- f. aperçu – un tableau présentant la liste des divers articles importés, ainsi que leur description, quantité, poids/volume, valeur estimée dans une devise reconnue à l'échelle internationale (p. ex. USD) et, si possible, leurs numéros de série. Au-dessus ou en dessous du tableau, la valeur, la quantité, le poids et le volume totaux devraient être indiqués. Les articles qui sont considérés comme dangereux devraient être clairement identifiés comme tels. Il devrait également être précisé que les articles ne sont pas importés à des fins commerciales;
- g. déclaration – une déclaration est habituellement jointe à la fin du manifeste pour indiquer si le matériel doit être utilisé, éliminé ou réexporté. De plus, l'origine du matériel est déclarée, ce qu'on appelle communément le statut préférentiel dans les modalités relatives aux douanes.

Un manifeste peut être structuré comme une facture pro forma afin de déclarer que le matériel ne doit pas être utilisé à des fins commerciales.

3.4 Immigration

La Partie requérante devrait également fournir régulièrement des renseignements aux équipes d'intervention ou aux spécialistes étrangers en ce qui concerne les points d'entrée, les exigences relatives aux douanes et aux visas, et les autres arrangements concernant leur entrée sur son territoire.

En général, les règlements sur l'immigration exigent que tous les ressortissants étrangers souhaitant travailler dans un pays donné obtiennent d'abord un consentement à cet effet. Aux fins des règlements en matière d'immigration, de douanes et d'accise, des procédures d'urgence spéciales, des dérogations temporaires ou d'autres ententes pourraient être autorisées, dans la mesure prévue par les lois nationales, et invoquées en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures dans le cadre duquel le personnel d'une Partie assistante est nécessaire.

3.5 Autorisation diplomatique

Comme il arrive souvent que la Partie assistante conserve la propriété des navires et des aéronefs d'intervention et en assume l'exploitation, des autorisations diplomatiques doivent être obtenues avant d'effectuer des opérations d'intervention en cas de déversement dans les eaux territoriales ou l'espace aérien de la Partie requérante. Conformément aux lois nationales de chacune des Parties, de telles autorisations diplomatiques devraient être accordées rapidement par la Partie requérante.

Lorsque la Partie assistante se trouve à proximité de la Partie requérante, une « autorisation diplomatique permanente » pourrait être envisagée pour économiser du temps dans le cadre d'opérations d'intervention.

3.6 Faune

En ce qui concerne l'intervention auprès de la faune, deux raisons principales pourraient justifier les passages transfrontaliers :

- a. l'entrée du matériel et/ou des intervenants demandés dans un pays;
- b. le transport transfrontalier d'animaux souillés par les hydrocarbures.

Dans certains cas, des permis peuvent être exigés pour transporter des animaux sauvages à partir d'un lieu donné ou vers un lieu donné. Lorsque des permis sont requis, la Partie requérante aurait la responsabilité de veiller à ce que tous les permis soient obtenus avant le transport des animaux sauvages.

Le transport des animaux sauvages peut nécessiter des connaissances et du matériel spéciaux. Il devrait donc toujours être réalisé en étroite consultation avec des spécialistes.

3.7 Passage sur le territoire d'une tierce partie

La Partie requérante devrait collaborer avec la Partie assistante pour faciliter le passage du matériel sur le territoire d'une tierce partie.

3.8 Retrait des ressources outre-frontières/gestion des déchets

Le mouvement transfrontalier des déchets produits dans le cadre des opérations d'intervention en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures devrait être effectué en conformité avec toutes les exigences d'entrée du pays vers lequel les déchets sont déplacés. Les Parties devraient se référer aux lignes directrices et aux stratégies du Conseil de l'Arctique en matière de prévention, de préparation et d'intervention en cas d'urgence pour la gestion des déchets d'hydrocarbures dans l'Arctique.

4. OPÉRATIONS D'INTERVENTION DANS LES ZONES SITUÉES À L'EXTÉRIEUR DES LIMITES DE COMPÉTENCE NATIONALE

En ce qui concerne les zones situées à l'extérieur des limites de compétence nationale (c.-à-d. en haute mer), des mesures devraient être prises conformément aux lois nationales et internationales.

Lorsqu'une Partie est tenue d'informer les autres Parties d'un événement de pollution par les hydrocarbures en vertu de l'article 6 de l'Accord, elle devrait se conformer aux lignes directrices relatives à la notification énoncées à la section 1 des présentes directives. En outre, la Partie devrait également indiquer, dans la mesure où les renseignements sont disponibles, si le pollueur a l'intention d'intervenir et s'il prévoit maîtriser et nettoyer le déversement d'hydrocarbures.

Si le pollueur n'est pas en mesure d'intervenir en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures ou s'il met fin à ses opérations d'intervention avant que le déversement soit maîtrisé ou nettoyé, la Partie qui notifie devrait, dès que possible, réunir les autorités nationales compétentes énumérées à l'annexe 1 de l'Accord (par téléconférence ou autre méthode rapide et efficace) afin d'examiner notamment les aspects suivants:

- a. si une Partie est disposée à diriger les opérations d'intervention à la suite de l'événement de pollution par les hydrocarbures;
- b. si aucune Partie ne se porte volontaire, indiquer si l'événement de pollution devrait être évalué afin de déterminer sa portée ainsi que les risques qu'il représente pour le milieu marin et/ou les intérêts des Parties. Une telle évaluation pourrait entre autres porter sur les facteurs suivants :
 - i. importance;
 - ii. vitesse et trajectoire;
 - iii. taux de déplacement;
 - iv. risques pour les ressources biologiques marines ou les écosystèmes fragiles;
 - v. risques pour les personnes qui utilisent des ressources susceptibles d'être touchées;
 - vi. sécurité des intervenants;
 - vii. autres facteurs jugés importants;
- c. si d'autres réunions des autorités nationales compétentes devraient être organisées ultérieurement pour discuter de l'adoption de mesures supplémentaires à l'égard de l'événement de pollution par les hydrocarbures.

Si une Partie est disposée à diriger les opérations d'intervention en haute mer, elle devrait alors déterminer les exigences d'interventions appropriées, y compris décider s'il y a lieu de demander l'assistance d'une ou de plusieurs autres Parties. La Partie principale appliquerait ensuite son système de commandement et de contrôle, et suivrait les directives énoncées dans le présent document.

5. COMMANDEMENT ET CONTRÔLE

Chacune des Parties à l'Accord dispose de systèmes de commandement et de contrôle en vigueur auxquels elle a recours dans le cadre d'événements de pollution par les hydrocarbures dans les zones relevant de sa compétence. Il existe également d'autres accords bilatéraux et multilatéraux entre les États de l'Arctique qui établissent les méthodes à suivre relativement aux opérations conjointes et dans le cadre desquels des systèmes de commandement et de contrôle ont été prédéfinis (voir le tableau 1). Par conséquent, il n'est pas recommandé de créer un système commun de commandement et de contrôle pour les Parties à l'Accord. Par ailleurs, les Parties savent que les États arctiques figurant à l'article 3 de l'Accord ne sont pas tous visés par les accords et les arrangements bilatéraux et multilatéraux en vigueur. Cependant, les principes généraux suivants peuvent être appliqués.

5.1 Principes généraux

La Partie requérante assure un commandement et un contrôle opérationnels dans le cadre de toutes les opérations d'intervention. Dans le cadre d'une demande d'assistance, il revient à la Partie requérante de veiller à ce que les navires, les aéronefs, le matériel, les produits, le personnel et les systèmes de communication de la Partie assistante soient pleinement intégrés dans son système de commandement et de contrôle. La Partie assistante devrait quant à elle pleinement intégrer ses ressources d'intervention dans le système de commandement et de contrôle de la Partie requérante.

Les autorités habilitées à agir au nom des Parties pour demander de l'assistance ou pour décider de fournir l'assistance demandée sont énumérées à l'annexe III de l'Accord.

En ce qui concerne les événements de pollution par les hydrocarbures dans les zones où aucun autre accord ou arrangement particulier ne s'applique, une Partie dont les eaux ou les intérêts pourraient être menacés peut se porter volontaire pour intervenir (section 4 des présentes directives). Dans ce cas, le système de commandement et de contrôle de la Partie volontaire devrait s'appliquer.

5.2 Transfert du commandement et du contrôle

S'il est préférable de transférer le commandement et le contrôle à une autre Partie, le moment du transfert et de l'affectation des ressources devrait faire l'objet de négociations entre les autorités nationales compétentes concernées ou les autres organismes auxquels ces pouvoirs ont été délégués, en tenant compte de la situation dans son ensemble ainsi que des tendances éventuelles.

5.3 Commandement et contrôle des agents de liaison

Outre les activités énoncées à la section 2.4, les cas suivants s'appliquent également. Une collaboration étroite est essentielle entre la Partie requérante et la ou les Parties assistantes relativement à la gestion et à la direction des opérations d'intervention à tous les niveaux.

Toute Partie prenant part à des opérations d'intervention en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures peut demander qu'un représentant d'une des autres Parties agisse à titre d'agent de liaison afin de favoriser la circulation de l'information, de communiquer des avis et des souhaits, et d'appuyer les communications directes entre les Parties.

Les Parties devraient désigner un agent de liaison dès que possible. L'agent de liaison de la Partie assistante devrait rendre directement compte à la Partie requérante, le cas échéant.

La Partie requérante n'est pas tenue de fournir un soutien administratif (p. ex. hébergement, repas, etc.) à l'agent de liaison de la Partie assistante, mais elle devrait veiller à ce l'agent soit intégré dans son système de commandement et de contrôle, comme il est indiqué à la section 5.1.

L'agent de liaison devrait avoir accès, dans une mesure raisonnable, à tous les moyens de communication nécessaires (téléphone, télécopieur et courriel, le cas échéant).

Si les Parties touchées par un même événement de pollution par les hydrocarbures décident de ne pas favoriser l'échange d'agents de liaison, elles devraient, en règle générale, transmettre leurs rapports de situation quotidiens.

5.4 Communications publiques

La Partie requérante devrait gérer les communications publiques. Dans le cadre d'opérations conjointes, les officiers des affaires publiques devraient coordonner leurs efforts dans toute la mesure du possible afin que les renseignements divulgués séparément soient cohérents et exacts.

6. CONNAISSANCE DE LA SITUATION ET IMAGE COMMUNE DE LA SITUATION OPÉRATIONNELLE

Si possible, les Parties devraient envisager de mettre en place des portails d'information sur Internet afin :

- a. de fournir une image commune de la situation opérationnelle, laquelle devrait être régulièrement mise à jour et communiquée aux Parties assistantes;
- b. de fournir des renseignements au sujet des besoins opérationnels actuels ou prévus qui pourraient être satisfaits grâce aux offres d'assistance;
- c. d'indiquer les détails devant être fournis dans les offres d'assistance (matériel, produits et personnel), et ce, pour garantir une évaluation et un examen fructueux et efficaces;
- d. de présenter les portails relatifs à la présentation des offres d'assistance qui simplifient la collecte de renseignements et les communications à l'égard de la réception et de l'état des offres;
- e. de fournir des renseignements à l'intention des médias et du grand public au sujet de la portée des efforts d'intervention et de remercier publiquement, le cas échéant, tous ceux qui participent à ces efforts;
- f. d'indiquer quels sont les points de contact pour obtenir des renseignements supplémentaires.

7. EXAMEN CONJOINT DES OPÉRATIONS DE LUTTE EN CAS D'ÉVÉNEMENT DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Un examen conjoint des opérations de lutte en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures vise à tirer des leçons des aspects opérationnels d'une intervention – de la notification à la fin des opérations – afin de cerner les éléments qui gagneraient à être améliorés et d'apporter les modifications nécessaires aux directives opérationnelles.

Un examen conjoint des opérations de lutte en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures devrait être réalisé dès que possible après la fin des opérations. L'examen conjoint devrait porter uniquement sur les questions opérationnelles. Les questions financières ou juridiques devraient seulement être abordées si elles ont eu une incidence directe sur les opérations.

L'examen conjoint devrait être mené par les Parties ayant coordonné les opérations d'intervention.

Pour faciliter l'examen, la structure suivante peut être appliquée, en fonction des objectifs opérationnels particuliers :

- a. Brève description de l'événement, y compris la nature de l'événement, la nature du polluant, la quantité estimative totale perdue, la région touchée et les conditions relatives à l'intervention
- b. Notification
- c. Demande d'aide
- d. Commandement et contrôle
- e. Liaison
- f. Télécommunications et communications radio
- g. Matériel (efficacité du matériel et des produits)
- h. Logistique
- i. Surveillance aérienne/par satellite
- j. Simulations rétrospectives et prévisions relatives à la dispersion des déversements d'hydrocarbures
- k. Entreposage intermédiaire (matériel, fournitures, pétrole récupéré, articles souillés par les hydrocarbures, etc.)
- l. Gestion des déchets
- m. Santé et sécurité
- n. Efficacité des techniques de surveillance environnementale
- o. Relations avec les médias et autres relations publiques
- p. Fin des opérations
- q. Autre

Les conclusions découlant de l'examen devraient être documentées et une liste des mesures à prendre devrait être dressée. Conformément à l'article 11 de l'Accord, les résultats de l'examen devraient être accessibles au public. Les recommandations de modifications aux directives opérationnelles devraient être mises de l'avant à la prochaine réunion des autorités nationales compétentes au cours de laquelle les résultats de l'examen seront présentés.

8. REMBOURSEMENT DES COÛTS DE L'ASSISTANCE

Conformément à l'article 10 de l'Accord, dans le cadre de l'évaluation des opérations d'intervention, les Parties désireront prendre en considération l'applicabilité des lois nationales et internationales relativement au remboursement des coûts, y compris l'indemnisation à l'égard des dommages, auprès des Parties responsables.

9. EXERCICES ET FORMATION CONJOINTS

Les Parties à l'Accord s'efforceront de procéder à une formation et à des exercices conjoints dans le cadre d'événements de pollution par les hydrocarbures, en fonction des types d'exercices précisés à l'article 13 de l'Accord. À la discrétion de la Partie qui assure la présidence du Conseil de l'Arctique, un exercice conjoint sur l'Arctique peut être réalisé en vue de promouvoir la coopération et la coordination lors des opérations d'intervention.

Si un exercice conjoint est mené, chaque Partie participante devrait déléguer au moins un représentant de son autorité nationale compétente ou de l'organisme auquel ces pouvoirs ont été délégués afin qu'il fasse partie de l'équipe de planification des exercices et qu'il fournisse son appui à la Partie principale dans le cadre de l'élaboration, de la réalisation, de l'évaluation et de la documentation des exercices. Avant chaque exercice conjoint, la Partie principale devrait offrir de la formation axée sur le système de gestion des incidents qui sera utilisé dans le cadre des exercices, les pratiques exemplaires en matière de gestion de la pollution par les hydrocarbures, la sensibilisation aux préoccupations relatives à la sécurité et à la culture, et d'autres sujets d'intérêt. Conformément à l'article 13, les Parties devraient, s'il y a lieu, faire participer les parties intéressées à la planification et à la réalisation des exercices et de la formation conjoints.

Les autorités nationales compétentes devraient envisager la possibilité d'évaluer la portée et la fréquence des exercices prévus dans l'Arctique aux termes des accords ou des règlements en vigueur qui favorisent déjà l'atteinte d'un ou de plusieurs objectifs de l'Accord. Lors des prochaines rencontres des Parties, on devrait songer à élaborer un programme d'exercices conjoints – dont l'objectif serait d'optimiser l'affectation des ressources et d'accroître la visibilité des possibilités de participation aux activités de préparation et d'en tirer un maximum de profit.

Dans toute la mesure du possible, les Parties qui prévoient réaliser des exercices à l'échelle nationale ou internationale peuvent envisager d'informer les autres Parties en ce qui a trait aux exercices à venir, et les inviter à y prendre part en tant qu'observateur ou que participant.

Chaque Partie devrait déterminer la nécessité et l'importance de la participation aux exercices pertinents dont elle a été informée.

Les exercices et les résultats devraient être documentés et évalués, et une liste des leçons retenues devrait être dressée et communiquée. Les recommandations de modifications aux présentes directives devraient être mises de l'avant à la prochaine réunion des autorités nationales compétentes au cours de laquelle les résultats de l'examen seront présentés.

10. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

Les présentes directives devraient être à jour et tenir compte des conclusions tirées des examens conjoints, de la formation et des exercices conjoints, des leçons retenues, des pratiques exemplaires, de l'expérience pertinente et de tout autre renseignement nouveau. Le Groupe de travail sur la prévention, la préparation et l'intervention en cas d'urgence du Conseil de l'Arctique est chargé de mettre à jour les présentes directives en consultation avec les autorités nationales compétentes, et devrait établir un système à cet égard. Les directives devraient être affichées sur le site Web du Conseil de l'Arctique.

Conformément à l'article 21 de l'Accord, lors de l'élaboration et de la modification des directives opérationnelles, les Parties sollicitent les commentaires des parties intéressées concernées, s'il y a lieu.

11. FORMULAIRES

MODÈLE DE NOTIFICATION/AVIS DE DEMANDE D'ASSISTANCE

URGENT

NOTIFICATION/DEMANDE D'ASSISTANCE – NUMÉRO/NOM DE L'ÉVÉNEMENT ET EMPLACEMENT : _____

Date/Heure :

_____/_____
(UTC)

PAGES (Y COMPRIS LA PAGE COUVERTURE) :

De/pays touché par une situation d'urgence :

À (point de contact) :

Nom/poste :

–

Télécopieur/Téléphone :

Télécopieur :

–

Courriel :

Courriel :

DÉTAILS DE L'ÉVÉNEMENT

DÉTAILS DE L'ÉVÉNEMENT	RENSEIGNEMENTS OBTENUS JUSQU'À MAINTENANT
TYPE D'ÉVÉNEMENT	
VOLUME ESTIMÉ DES DÉVERSEMENTS	
TYPE DE PRODUIT(S)	
EMPLACEMENT DE L'ÉVÉNEMENT (LAT/LONG)	
SOURCE? LA SOURCE EST-ELLE MAÎTRISÉE?	
ÉVALUATION DE LA SITUATION ET FACTEURS DE COMPLICATION	
AUTRE	

BESOIN D'ASSISTANCE?

OUI

NON

TYPE DE RESSOURCES REQUISES	PARTICULARITÉS DES RESSOURCES REQUISES	DATE/EMPLACEMENT OÙ LES RESSOURCES SONT REQUISES
-----------------------------	--	--

ACCUSE DE RÉCEPTION : (nom, organisme, pays) accuse réception de la présente notification et confirme qu'elle a été transmise aux autorités nationales concernées (date, heure).

MODÈLE D'OFFRE D'ASSISTANCE (DE LA PARTIE ASSISTANTE À LA PARTIE REQUÉRANTE)

<u>NOM DE L'ÉVÉNEMENT, EMPLACEMENT</u>	<u>DATE</u>	<u>HEURE (UTC)</u>

<u>PARTIE ASSISTANTE/ORGANISME</u>	<u>POINT DE CONTACT (NOM, COORDONNÉES)</u>	
<u>TYPE D'ASSISTANCE OFFERTE (MATÉRIEL, PERSONNEL, TECHNOLOGIES, NAVIRES, ETC.)</u>	<u>EMPLACEMENT ACTUEL DES RESSOURCES</u>	<u>RESPONSABLE DES RESSOURCES OFFERTES (ORGANISME GOUVERNEMENTAL, ENTITÉ PRIVÉE, ETC.)</u>

1. Le personnel doit-il suivre une formation pour transporter/utiliser le matériel?
2. L'envoi du matériel à partir de son emplacement actuel entraîne-t-il un problème de respect des normes minimales relatives au matériel d'intervention?
3. De quelle façon le matériel doit-il être transporté? La partie assistante sera-t-elle responsable du transport?
4. Des blocs d'alimentation, des pompes ou d'autres éléments techniques sont-ils nécessaires pour utiliser ce matériel/ces ressources?
5. Autre?

MODÈLE D'ACCUSÉ DE RÉCEPTION (DE LA PARTIE REQUÉRANTE À LA PARTIE ASSISTANTE)

<u>NOM DE L'ÉVÉNEMENT, EMPLACEMENT</u>	<u>DATE</u>	<u>HEURE (FUSEAU HORAIRE)</u>

<u>OFFRE RECUE PAR</u>	<u>DATE</u>	<u>HEURE (FUSEAU HORAIRE)</u>

<u>DATE PRÉVUE DE L'AVIS D'ACCEPTATION</u>	

AUTRE :

MODÈLE D'AVIS D'ACCEPTATION (DE LA PARTIE REQUÉRANTE À LA PARTIE ASSISTANTE)

<u>NOM DE L'ÉVÉNEMENT</u>	<u>DATE/HEURE</u>	<u>NOM DE L'OFFRE/DESCRIPTION</u>

<u>RESPONSABLE DE L'OFFRE (gouvernement/organisme)</u>	<u>OFFRE</u>	<u>ACCEPTÉE/REFUSÉE</u>

OFFRES ACCEPTÉES :

DATE REQUISE :

EMPLACEMENT :

DÉTAILS CONCERNANT LE TRANSPORT :

OFFRES REFUSÉES :

JUSTIFICATION :

12. ORGANISMES NATIONAUX

CANADA

1. RESPONSABILITÉ NATIONALE

Le système de préparation et d'intervention en cas de pollution marine du Canada pour les navires comprend les deux composantes importantes suivantes : le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada (régé par Transports Canada) et la capacité d'intervention opérationnelle du gouvernement du Canada, relevant de la Garde côtière canadienne.

Le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada repose sur un partenariat efficace entre le gouvernement et le secteur privé. Il se fonde sur le principe voulant que les pollueurs assument les coûts de la préparation et des interventions liées aux dommages causés lors d'un déversement. En ce qui concerne les déversements d'hydrocarbures persistants, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* repose sur un système à paliers fondé sur les principes du pollueur-payeur et du partage de la responsabilité entre le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison. Le propriétaire du navire est d'abord et avant tout strictement responsable des dommages causés (sous réserve de certains moyens de défense) jusqu'à concurrence d'une limite calculée en fonction de la jauge du navire.

La [*Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*](#) (LMMC de 2001) est la loi principale régissant la sécurité du transport maritime et la protection de l'environnement marin. La prévention et le contrôle de la pollution causée par les navires sont visés par la LMMC de 2001 et la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. En vertu de la LMMC de 2001, tous les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et tous les autres navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux ayant à bord des hydrocarbures à titre de cargaison ou de carburant doivent avoir à leur bord un Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures approuvé afin de pouvoir naviguer dans les eaux territoriales canadiennes.

La Garde côtière canadienne (GCC) est le principal organisme fédéral responsable de l'intervention en cas de déversements provenant de navires et de pollution de source inconnue dans le milieu marin. Le Plan d'urgence en cas de déversements en milieu marin définit la portée et le cadre selon lesquels la GCC mènera ses opérations afin d'assurer une intervention appropriée en cas d'événement de pollution du milieu marin.

2. ORGANISMES/RÔLES ET RESPONSABILITÉS

Transports Canada est le principal organisme de réglementation fédérale en ce qui a trait au Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Il établit le cadre législatif et réglementaire en matière de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures par les navires. Il veille à ce que le niveau de préparation soit suffisant pour intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures dans les eaux territoriales canadiennes. Les activités particulières sont entre autres les suivantes : la gestion et la supervision du Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin, y compris la délivrance d'un agrément aux organismes

d'intervention; l'établissement et le maintien du cadre réglementaire relatif à la préparation et à l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures provenant de navires; la supervision d'un niveau approprié de préparation nationale; la réalisation d'évaluations des risques et l'adaptation du Régime, au besoin; la surveillance et la prévention de déversements d'hydrocarbures en milieu marin par la mise en œuvre du Programme national de surveillance aérienne, lequel prévoit notamment la surveillance aérienne dans l'Arctique; et la facilitation du Conseil consultatif régional de l'Arctique. Transports Canada est également responsable du Plan d'urgence national sur les lieux de refuge, lequel s'applique à toutes les situations dans lesquelles un navire a besoin d'assistance et demande à être orienté vers un lieu de refuge dans les eaux canadiennes. En outre, Transports Canada est chargé de mettre sur pied un régime portant sur la responsabilité et l'indemnisation en cas d'incidents impliquant des navires, comme des déversements d'hydrocarbures. La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) est entrée en vigueur en 2001 et a été modifiée en 2009. Elle a pour objet de rassembler tous les régimes de responsabilité en matière maritime et d'indemnisation sous une seule loi. Par exemple, les parties 6 et 7 portent sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des navires. La LRMM combine les lois nationales et internationales, et met en œuvre diverses conventions internationales adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI) et ratifiées par le Canada.

À titre d'organisme de service spécial du ministère des Pêches et des Océans, la **Garde côtière canadienne (GCC)** est l'organisme fédéral responsable d'assurer une intervention adéquate en cas de déversements causés par des navires, de déversements d'origine inconnue, de tout événement de pollution causée par les navires qui se produit à la suite du chargement ou du déchargement d'hydrocarbures dans un bâtiment ou du transbordement du bâtiment à une installation de manutention d'hydrocarbures, et de déversements de toute source se produisant dans des eaux étrangères et ayant une incidence sur les eaux canadiennes. La GCC remplit ce rôle :

1) à titre d'agent de surveillance fédéral, en surveillant l'intervention du pollueur donnant suite aux déversements (dans ce cas, le pollueur doit veiller à ce qu'on atténue les dommages causés au milieu marin du Canada et doit intervenir directement ou par l'entremise d'un organisme d'intervention agréé); ou

2) à titre de commandant sur place, en gérant l'intervention donnant suite aux déversements. La GCC doit assumer le rôle de gestion de l'événement de pollution si le pollueur est inconnu ou non disposé à prendre une partie ou la totalité des responsabilités d'intervention ou n'est pas en mesure de le faire; s'il refuse de continuer de gérer l'intervention; ou si son intervention est insatisfaisante de l'avis de la GCC. La GCC pourra alors prendre les mesures qu'elle estime nécessaires pour prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution, ou surveiller l'application de telles mesures par toute personne ou tout navire. La GCC peut également servir d'organisme ressource. Par exemple, les organismes comme les gouvernements provinciaux et les installations de forage en mer peuvent consulter la GCC afin d'obtenir ses conseils et/ou du matériel en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures. La GCC effectuera une évaluation de l'événement de pollution en milieu marin et réalisera des opérations d'intervention initiales, au besoin. **Toutefois, la GCC fera porter la responsabilité des interventions au pollueur, qui devra nommer un commandant sur place qui sera chargé de fournir à la GCC un plan d'intervention acceptable, de diriger les opérations d'intervention en conséquence et de déployer les ressources d'intervention. La GCC conserve le droit d'intervenir et d'assumer la gestion globale de l'intervention lors des déversements de source inconnue et des déversements pour**

lesquels le pollueur n'est pas en mesure ou refuse d'assurer une intervention appropriée. En ce qui concerne les eaux arctiques au nord du 60^e parallèle, la GCC **fera également porter la responsabilité des interventions au pollueur**. Or, comme il n'existe pas de régime d'intervention financé par le secteur privé dans l'Arctique, la GCC maintient une capacité d'intervention dans les eaux arctiques advenant le cas où le pollueur n'est pas en mesure d'intervenir ou refuse de le faire.

Environnement Canada est l'organisme fédéral qui fournit des conseils d'ordre scientifique et environnemental durant une intervention relative à un déversement d'hydrocarbures ou de produits chimiques provenant d'un navire. Le Ministère est également chargé de former un groupe de scientifiques de diverses disciplines afin d'établir les priorités en matière de protection de l'environnement lors d'un déversement. Ce groupe de spécialistes peut être composé de divers représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, du secteur privé et d'autres organismes présents dans la région, tels que les groupes autochtones. Lors d'un événement de pollution marine, Environnement Canada peut soutenir les intervenants en leur donnant des conseils spécialisés en matière d'environnement, directement ou par l'entremise de ce groupe de spécialistes, surtout en ce qui concerne les priorités environnementales, les ressources à risque et les mesures de nettoyage les plus appropriées. Le Ministère peut également donner des conseils sur les manières d'atténuer l'impact sur l'environnement et sur la modélisation de la trajectoire de dispersion du déversement. Il fournit également des informations sur les prévisions et les avertissements se rapportant aux conditions météorologiques en mer, et sur l'emplacement des populations fauniques et des écosystèmes fragiles.

Secteur privé : À la suite d'un déversement, le propriétaire du navire ou le responsable de l'installation de manutention d'hydrocarbures peut nettoyer et récupérer lui-même les hydrocarbures, conclure une entente avec un organisme d'intervention agréé, embaucher un entrepreneur en intervention ou déléguer la gestion des opérations de nettoyage à la GCC.

EXPLOITATION PÉTROLIÈRE ET GAZIÈRE DANS L'ARCTIQUE

Affaires autochtones et Développement du Nord Canada (AADNC) est responsable de la gestion des droits pétroliers et gazières sur les terres de la Couronne au nord du 60^e parallèle dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, ainsi que de la délivrance de permis pour des opérations de forage et certaines installations extracôtières (p. ex. îles artificielles).

L'**Office national de l'énergie (ONE)** réglemente toutes les opérations pétrolières et gazières en vertu de la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*, laquelle vise notamment à favoriser la sécurité, la protection de l'environnement et la conservation des ressources pétrolières et gazières. L'ONE évalue l'efficacité des plans d'urgence en cas de déversement et des mesures d'intervention en cas de déversement d'une société. Par ailleurs, l'ONE est l'organisme chargé de coordonner les interventions dans le cadre d'un déversement d'hydrocarbures. Aux termes de la Loi, l'ONE peut autoriser toute personne à diriger les interventions d'urgence si une société n'intervient pas de façon adéquate lors d'un déversement.

3. POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE DE POLLUTION

Selon le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada, on s'attend à ce que le pollueur intervienne en cas d'incidents, tandis

que la GCC surveillera les interventions et, au besoin, les renforcera ou en assumera la gestion lorsqu'il y va de l'intérêt public. Le Plan d'urgence en cas de déversements en milieu marin définit la portée et le cadre selon lesquels la GCC mènera ses opérations afin d'assurer une intervention appropriée en cas d'événement de pollution du milieu marin.

4. PRÉPARATION

Gouvernement

La GCC exploite une importante flotte de navires, d'aéroglosses et d'hélicoptères. En outre, la GCC maintient un inventaire considérable de matériel d'intervention en cas de déversement dans environ 80 dépôts situés à des endroits stratégiques au Canada et peut compter sur un personnel expérimenté et dévoué dans les centres principaux. Comme la majeure partie de l'immense littoral est relativement inaccessible, le matériel choisi par la GCC est facile à transporter par voie terrestre, aérienne ou maritime. Transports Canada et Environnement Canada fournissent des services de surveillance aérienne et de télédétection.

Secteur privé

Quatre organismes d'intervention agréés mènent leurs activités au sud du 60^e parallèle. La Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) et la Société d'intervention maritime – Est du Canada (SIMEC) possèdent toutes deux une capacité d'intervention de 10 000 tonnes. L'Atlantic Emergency Response Corporation (ALERT) Inc. chargée de la baie de Fundy et la Point Tupper Marine Services Ltd. en Nouvelle-Écosse possèdent toutes deux une capacité d'intervention de 2 500 tonnes ainsi qu'une capacité supplémentaire de 7 500 tonnes par l'entremise d'accords d'aide mutuelle conclus avec la SIMEC.

5. ACCORDS INTERNATIONAUX

PRÉVENTION ET SÉCURITÉ

- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL)

INTERVENTION EN CAS DE DÉVERSEMENT

- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC)
- Protocole OPRC-SNPD : Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération en matière d'incidents de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses, 2000 (n'a pas encore été ratifié)

INDEMNISATION

- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC)
- Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FONDS 1992)
- Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole de 2003)
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute)

ACCORDS BILATÉRAUX

- Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis en cas de pollution des eaux
- Accord de coopération entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume de Danemark concernant le milieu marin

6. POINTS DE CONTACT

POINT DE CONTACT ADMINISTRATIF

(Pour la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures dans le milieu marin)

Garde côtière canadienne
Ministère des Pêches et des Océans
Directeur général, Exigences des programmes
200, rue Kent
Ottawa (Ontario) K1A 0E6
Téléphone : 011 + 1-613-993-7728

Transports Canada
Sécurité et sûreté maritimes
Directeur général
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
Téléphone : 011 + 1-613-998-0610

(Pour la pollution provenant des unités et pipelines au large des côtes)

Office national de l'énergie
Chef du secteur opérations
444 Seventh Avenue SW
Calgary (Alberta) T2P 0X8
Téléphone : 011 + 1-403-807-9473 (en tout temps)

POINT DE CONTACT OPÉRATIONNEL (EN TOUT TEMPS)

Centre des opérations du gouvernement
Sécurité publique Canada
Téléphone : 011 + 1-613-991-7000 (en tout temps)
Télécopieur : 011 +1-613-996-0995
Courriel : GOC-COG@opscen.gc.ca

ROYAUME DE DANEMARK

1. RESPONSABILITÉ NATIONALE

Le Royaume de Danemark est formé du Danemark, des îles Féroé et du Groenland. Les îles Féroé et le Groenland sont situés dans l'Arctique et sont tous deux dotés d'un gouvernement autonome. En raison des lois différentes qui s'appliquent au Groenland et aux îles Féroé, les deux régions font l'objet de descriptions distinctes.

GROENLAND

2. ORGANISMES

Les opérations d'intervention dans le cadre d'un déversement d'hydrocarbures ou de produits chimiques en milieu marin relèvent de la compétence de trois organismes :

- À l'intérieur de la zone de 3 NM : Le ministère des Affaires intérieures, de la Nature et de l'Environnement, qui relève directement du gouvernement du Groenland, est responsable des déversements situés à l'intérieur de la zone de 3 NM.
- À l'extérieur de la zone de 3 NM : Le gouvernement du Danemark est responsable des déversements situés à l'extérieur de la zone de 3 NM. Le Centre de commandement conjoint de l'Arctique a été mis sur pied par le gouvernement du Danemark en vue de surveiller et de contrer ces déversements.
- Déversements causés par les activités liées aux hydrocarbures : Le Bureau des minéraux et du pétrole (BMP) est responsable de tous les déversements causés par des activités d'exploration et d'exploitation des minerais et des hydrocarbures en mer, qu'ils soient situés ou non à moins de 3 NM de la côte du Groenland. Le BMP rend compte au gouvernement du Groenland par l'entremise du ministre de l'Industrie et des Ressources minérales. Le Centre danois pour l'énergie et l'environnement (anciennement connu sous le nom d'Institut national de recherches environnementales du Danemark) fournit des conseils d'ordre environnemental au BMP.

Dans le cadre d'un déversement d'hydrocarbures à l'extérieur de la zone de 3 NM, le Centre de commandement conjoint de l'Arctique est autorisé à établir des liens avec des partenaires bilatéraux et multilatéraux conformément à l'Accord de Copenhague et à l'Accord de coopération Canada-Danemark.

Si un déversement [lié aux activités d'un titulaire de concession d'exploitation d'hydrocarbures](#) est de plus en plus important, le Comité de planification d'urgence du BMP se réunirait avec un groupe d'intervention d'urgence composé de représentants du BMP, du Centre de commandement conjoint de l'Arctique, du Centre danois pour l'énergie et l'environnement, des services policiers et des incendies, des autorités locales, des autorités sanitaires et des médias. Le gouvernement du Groenland serait chargé d'assurer la liaison avec les gouvernements du Canada et du Danemark afin de les informer et d'obtenir leur collaboration dans le cadre d'une stratégie d'intervention environnementale intensive.

À l'intérieur de la zone de 3 NM, la question relève de la compétence du ministère des

Affaires intérieures, de la Nature et de l'Environnement. Mais dans la pratique, ce dernier délègue cette tâche aux services des incendies et de sauvetage des municipalités locales.

3. POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE DE POLLUTION

La stratégie privilégiée consiste à confiner et à récupérer les hydrocarbures au large des côtes, que le déversement soit situé ou non à l'intérieur de la zone de 3 NM et qu'il ait été causé ou non par des activités d'exploration des minerais et des hydrocarbures.

Dans le secteur de compétence du BMP, la destruction par combustion sur place ou l'utilisation d'agents dispersants pour nettoyer les eaux souillées représentent une stratégie secondaire et nécessitent l'approbation préalable du BMP. Le Dasic Slickgone NS est un agent dispersant dont l'utilisation au Groenland a été autorisée par le BMP. La destruction par combustion sur place et l'utilisation d'agents dispersants sont approuvées au cas par cas par le BMP à la suite d'une analyse des bienfaits écologiques nets.

4. PRÉPARATION

Le Centre de commandement conjoint de l'Arctique est autorisé à exiger que le gouvernement du Danemark lui fournisse le matériel et le personnel approprié pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures.

La Greenland Oil Spill Response A/S (GOSR), une société nationale d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, maintient un inventaire de matériel d'intervention à Kangerlussuaq qui peut être déplacé dans le cadre d'opérations. Les services des incendies et de sauvetage des municipalités locales dans les régions suivantes du Groenland ont accès à des barrages flottants et à des écrémeurs : Qeqertarsuaq, Ilulissat, Qasigiannguit, Aasiaat, Sisimiut, Maniitsoq, Nuuk, Paamiut, Narsaq, Qaqortoq, Nanortalik et Tasiilaq.

5. ACCORDS INTERNATIONAUX

Le Groenland est signataire des accords suivants :

Accord de coopération Canada-Danemark (1983) visant à intensifier la coopération bilatérale au regard de la protection du milieu marin des eaux comprises entre le Canada et le Groenland, particulièrement en ce qui concerne les mesures [de préparation visant à parer aux événements de pollution](#) résultant d'activités d'exploration ou de transport des hydrocarbures au large des côtes.

Accord de Copenhague de 1971 (révisé en 1993) entre le Danemark (y compris le Groenland), la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède concernant la pollution marine

Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Convention OSPAR de 1992) entre l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Irlande, l'Islande, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse, lequel constitue l'instrument actuel qui oriente la coopération internationale sur la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est

6. POINTS DE CONTACT

POINTS DE CONTACT ADMINISTRATIFS (correspondent au partage des responsabilités)

Le ministère des Affaires intérieures, de la Nature et de l'Environnement est le point de contact administratif en ce qui concerne la pollution marine à l'intérieur de la zone de 3 NM. Ministère des Affaires intérieures, de la Nature et de l'Environnement

C. P. 1614
3900

Nuuk, Groenland

Téléphone : +299 345000

Télécopieur : +299 325286

Courriel : nnpan@nnpan.gl

Le Bureau des minéraux et du pétrole est le point de contact administratif en ce qui concerne la pollution provenant des activités d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures.

Bureau des minéraux et du pétrole du Groenland

Imaneq 1A-201

3900

Nuuk, Groenland

Téléphone : +299 346800

Courriel : bmp@nanoq.gl

Le Centre de commandement conjoint de l'Arctique est responsable des déversements à l'extérieur de la zone de 3 NM. Pour communiquer avec le Centre de commandement conjoint de l'Arctique, voir les coordonnées du point de contact opérationnel ci-après.

Numéro en cas d'urgence

Voir le point de contact opérationnel ci-après.

POINT DE CONTACT OPÉRATIONNEL (EN TOUT TEMPS)

Centre de commandement conjoint de l'Arctique

MRCC GROENLAND

Aalisartut Aquttaat 47

B.P. 1072, 3900 Nuuk, Groenland

Téléphone : +299 36 40 00

Télécopieur : +299 36 40 29

Courriel : ako@mil.dk et ako-commcen@mil.dk

ÎLES FÉROÉ

1. ORGANISMES

Le droit féroïen régit le secteur maritime des îles Féroé. La loi principale est la *Loi féroïenne sur la sécurité en mer*. La *Loi féroïenne sur la protection du milieu marin* est axée sur la prévention et la réduction de la pollution en milieu marin, y compris la pollution par les hydrocarbures, causée par des navires, des aéronefs et des plateformes fixes et flottantes. Les hydrocarbures et les ressources minérales ainsi que les activités connexes dans le sous-sol des îles Féroé sont également soumis à une réglementation féroïenne. La loi principale visant à prévenir les déversements causés par des activités d'exploitation des hydrocarbures est la *Loi*

féroïenne sur les activités d'exploration des hydrocarbures. Cette dernière régit les activités de prospection, d'exploration et d'exploitation des ressources minérales sur le plateau continental des îles Féroé.

Le Centre de coordination et de sauvetage maritime des îles Féroé (MRCC/Tórshavnradio) est l'organisme gouvernemental au sein du ministère des Pêches qui sert de point de contact concernant les déversements d'hydrocarbures et la pollution dans la région. De plus, le Centre facilite la communication avec le Bureau des travaux publics des îles Féroé (Landsverk) au sein du ministère de l'Intérieur qui est responsable des activités de nettoyage. Les responsabilités des îles Féroé au chapitre de la préparation en cas de déversement d'hydrocarbures couvrent une zone de 200 NM au large des côtes féroïennes.

En vertu de la *Loi féroïenne sur la préparation en cas de déversement d'hydrocarbures*, le plan d'urgence des îles Féroé est guidé par le principe de la responsabilité sectorielle. Dans ce contexte, le Bureau des travaux publics des îles Féroé élabore un plan d'urgence national en cas de [déversement d'hydrocarbures et de pollution par les hydrocarbures](#), et ce en étroite collaboration avec les municipalités féroïennes. [L'objectif est de faire en sorte que les îles Féroé disposent d'un plan d'urgence national en cas de pollution par les hydrocarbures, et que la plus grande des 30 municipalités féroïennes dispose d'un plan d'urgence local en cas de déversements d'hydrocarbures qui se produisent sur la terre et de ceux qui se répandent sur le lac à partir de celle-ci.](#) À court terme, l'objectif est d'acquérir du matériel supplémentaire et de l'entreposer dans des dépôts situés à différents endroits sur les îles Féroé.

En cas de déversement d'hydrocarbures important, le gouvernement des îles Féroé, plus précisément le Bureau des travaux publics des îles Féroé, peut demander de l'assistance en vertu de l'Accord de Copenhague concernant la pollution marine.

2. POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE DE POLLUTION

Les autorités féroïennes visent à assurer la durabilité du développement de la société féroïenne et de l'exploitation des ressources naturelles.

Les îles Féroé s'efforcent de maintenir une eau propre et abondante, et de prévenir la pollution du milieu marin. Comme la pollution marine peut traverser les frontières nationales, la coopération internationale au chapitre de la pollution par les hydrocarbures est essentielle.

L'objectif principal consiste à confiner et à récupérer les hydrocarbures aussi près que possible de la source du déversement. La dispersion chimique vient uniquement compléter le retrait physique des hydrocarbures. C'est dans cet esprit que le plan d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures des autorités, des municipalités et des organismes privés concernés devrait comporter une stratégie sur l'utilisation d'agents dispersants. L'Agence de l'environnement des îles Féroé (Umhvørvisstovan) est l'autorité compétente en ce qui concerne l'approbation de l'utilisation d'agents dispersants et des règlements connexes.

3. PRÉPARATION

Les employés de MRCC/Tórshavnradio et du Bureau des travaux publics des îles Féroé sont de garde 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Conformément au plan d'urgence élaboré par le Bureau des travaux publics des îles Féroé, il est important d'intégrer au plan tous les accords de coopération conclus entre les autorités féroïennes et des intervenants étrangers à l'égard de

l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Aux termes de la *Loi féroïenne sur les activités d'exploration des hydrocarbures*, les sociétés pétrolières menant des activités de forage pétrolier dans le sous-sol des îles Féroé doivent élaborer des plans d'urgence qui portent notamment sur l'utilisation du matériel d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

4. ACCORDS INTERNATIONAUX

Les îles Féroé sont signataires des accords suivants :

- Accord de Copenhague de 1971 (révisé en 1993 et mis en œuvre dans les îles Féroé en 1998) entre le Danemark (y compris les îles Féroé), la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède concernant la pollution marine
- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982 (UNCLOS)
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL)
- Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Convention OSPAR de 1992)
- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC)
- Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières, 1972

5. POINTS DE CONTACT

POINT DE CONTACT ADMINISTRATIF

Bureau des travaux publics des îles Féroé (Landsverk)

Tinghusvegur 5

B.P. 78

110

Torshavn

Les îles Féroé

Téléphone : +298 340 800

Télécopieur : +298 340 801

Signalement des déversements d'hydrocarbures (en tout temps)

Téléphone : +298 290 867

Courriel : lv@lv.fo

Signalement des déversements d'hydrocarbures (en tout temps)

Courriel : olja@lv.fo

Numéro en cas d'urgence

Voir les coordonnées du point de contact opérationnel ci-après.

POINT DE CONTACT OPÉRATIONNEL (EN TOUT TEMPS)

MRCC Tórshavn Radio

Téléphone : +298 351300

Télécopieur : +298 351301

Sat C télex : 492 888 021

Courriel : mrcc@mrcc.fo

FINLANDE

1. RESPONSABILITÉ NATIONALE

La principale responsabilité du ministère de l'Environnement consiste à gérer et à superviser les opérations d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures et autres substances dangereuses. L'Institut de l'environnement de la Finlande (SYKE) est l'organisme gouvernemental compétent en ce qui a trait à l'intervention en matière de pollution dans le pays. Il est chargé de mettre en œuvre des mesures en cas d'événement de pollution en haute mer lorsque la gravité de l'événement le nécessite. De plus, SYKE est l'organisme national compétent autorisé à demander une assistance internationale ainsi qu'à venir en aide à d'autres pays en cas de pollution par les hydrocarbures et autres substances dangereuses. Les autres autorités sont tenues de participer aux opérations d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et de produits chimiques dans les limites de leurs capacités. Chacune des 22 régions de services de sauvetage est responsable de la préparation et de l'intervention en matière de pollution par les hydrocarbures dans leur région et offre son soutien advenant un déversement de produits chimiques. Les propriétaires des divers types d'installations traitant un volume important d'hydrocarbures doivent également avoir leur propre capacité d'intervention limitée.

2. ORGANISMES

- a. Le commandant des interventions, nommé par SYKE, dirige les opérations d'intervention en haute mer en collaboration avec le commandant sur place. Il peut également se charger de telles opérations à d'autres endroits si les autorités locales ne sont pas en mesure de faire face à l'ampleur du déversement.
- b. Chaque région de services de sauvetage est chargée de gérer les opérations d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures dans les eaux et sur les terres qui relèvent de sa compétence. Par ailleurs, chaque région doit avoir un plan d'urgence à cet égard.
- c. Différents organismes doivent, sur demande, venir en aide à SYKE ainsi qu'aux autres autorités susmentionnées responsables de l'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures. Ces organismes sont entre autres les autorités gouvernementales comme la Garde côtière finlandaise et les Forces armées finlandaises (plus particulièrement la Marine). Les sociétés privées sont également tenues d'apporter leur concours à l'aide des ressources dont ils disposent. Un plan régional d'urgence a été spécialement élaboré pour chacune des trois régions côtières et pour un cours d'eau intérieur.

3. POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE DE POLLUTION

En raison de l'écosystème fragile de la mer Baltique, il a été convenu à l'échelle internationale, dans le cadre de la Convention d'Helsinki, que la politique d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures des pays de la mer Baltique soit basée sur la récupération des hydrocarbures par des procédés mécaniques. Les agents dispersants ne sont pas utilisés en Finlande. Les parties contractantes à la Convention d'Helsinki doivent, conjointement et individuellement, maintenir une capacité adéquate et être prêtes à intervenir en cas

d'événement de pollution. Lorsqu'un événement de pollution survient dans une région qui relève de sa compétence, chaque partie doit évaluer la situation et prendre des mesures d'intervention adéquates. Lorsqu'un déversement se déplace dans la région d'intervention d'une autre partie contractante, cette dernière doit être informée sans délai de la situation ainsi que des mesures qui ont été prises. Une partie contractante a le droit de demander l'assistance des autres parties contractantes dans le cadre d'opérations d'intervention en cas d'événement de pollution marine. Les parties contractantes doivent alors faire tous les efforts possibles pour apporter leur concours.

4. PRÉPARATION

L'état de préparation de la Finlande en matière de pollution par les hydrocarbures est conforme à la Convention d'Helsinki, et plus particulièrement à la **recommandation 31/1 (adoptée le 4 mars 2010) sur le DÉVELOPPEMENT DE LA CAPACITÉ NATIONALE À INTERVENIR EN CAS DE DÉVERSEMENT D'HYDROCARBURES ET D'AUTRES SUBSTANCES DANGEREUSES. On y recommande notamment que les parties contractantes doivent renforcer leur capacité :**

- a) à intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures et d'autres substances dangereuses en mer afin qu'elles soient en mesure :
 - i. d'envoyer une unité de première intervention dans les deux heures suivant le [départ](#);
 - ii. d'atteindre l'emplacement du déversement dans la région d'intervention du pays visé dans les six heures suivant le signalement du déversement;
 - iii. de mettre en œuvre, dès que possible, d'importantes opérations d'intervention adéquates et bien organisées à l'emplacement du déversement, habituellement dans un délai d'au plus 12 heures.
- b) à intervenir en cas de déversement majeur d'hydrocarbures :
 - i. dans un délai d'au plus deux jours, en tentant de récupérer les hydrocarbures en mer à l'aide de procédés mécaniques; si des agents dispersants sont utilisés, la recommandation 22/2 de la Convention d'Helsinki devrait être respectée et on doit fixer un délai pour l'utilisation efficace des agents dispersants;
 - ii. et de s'assurer qu'il y a suffisamment d'installations d'entreposage adéquates pour les hydrocarbures récupérés dans un délai de 24 heures après avoir reçu des renseignements précis quant au volume du déversement.

Lorsqu'un déversement d'hydrocarbures est observé en haute mer, un rapport doit être présenté au Centre de coordination des opérations de sauvetage de Turku (MRCC TURKU dans la région de l'archipel finlandais) ou au Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC Helsinki dans la région du golfe de Finlande). Ensuite, la Garde côtière estimera, le plus rapidement possible, le type et l'ampleur du déversement d'hydrocarbures, et informera SYKE et peut-être même les autorités locales. Les autorités locales et gouvernementales responsables de l'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures ainsi que les autorités prêtant assistance (même de leur propre chef) sont tenues d'appliquer des plans d'urgence pertinents et de prendre toutes les mesures raisonnables contre la pollution par les hydrocarbures. Des ressources [combinées](#) représentant différentes autorités se chargeront des mesures initiales, puis des tâches plus spécialisées comme la récupération des hydrocarbures à grande échelle et les opérations d'intervention à long terme en cas de déversement d'hydrocarbures en mer et sur les plages. Ces mesures seront lancées, appuyées [et contrôlées](#) par SYKE et seront dirigées par le commandant des interventions. Le commandant des

interventions et le commandant sur place réuniront le matériel et les effectifs disponibles, s'occuperont de la logistique, décideront des mesures d'intervention qui doivent être prises, etc. Pour sa part, SYKE doit décider si une demande d'assistance sera présentée aux parties contractantes à la Convention d'Helsinki.

5. ACCORDS INTERNATIONAUX

Conventions

Prévention et sécurité	Intervention en cas de déversement		Indemnisation				
			CLC 1969 1976 1992	Fonds 1992	Protocole de 2003	SNDP*	Convention sur les hydrocarbures de soute
MARPOL Annexes 1973/1978 III IV V VI	OPRC 1990	OPRC-SNDP					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Accords régionaux et bilatéraux

- Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique, 1992 (Convention d'Helsinki)
- Accord de Copenhague de 1971 (révisé en 1993) entre le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède concernant la pollution marine. En vertu de cet Accord, les pays nordiques prendront des mesures conjointes en cas de déversement accidentel en milieu marin
- Accord entre le gouvernement de l'Union des républiques socialistes soviétiques et le gouvernement de la République de Finlande concernant [la récupération des hydrocarbures et d'autres substances dangereuses en cas d'accidents affectant la région de la mer Baltique](#). Pour le moment, la Finlande et la Russie ont convenu de respecter concrètement cet accord
- Accord de coopération Finlande-Estonie concernant la lutte contre la pollution en mer

Les accords bilatéraux et l'Accord de Copenhague concordent avec la Convention d'Helsinki et y sont complémentaires. Ils constituent des forums [pour l'examen des](#) questions d'importance régionale dans le cadre des opérations d'intervention en cas d'événements de pollution maritime.

6. POINTS DE CONTACT

POINT DE CONTACT ADMINISTRATIF

Point de contact national – Demandes de renseignements (heures normales)

Agent de service de l'Institut de l'environnement de la Finlande (SYKE)

B. P. 140

FIN-00251 HELSINKI

Téléphone : +358 20 610 123 (heures normales)

Télécopieur : +358 9 54 90 24 78 (heures normales)

POINT DE CONTACT OPÉRATIONNEL (EN TOUT TEMPS)

Centre de coordination des opérations de sauvetage de Turku (MRCC TURKU)

MRCC/Centre des opérations

B. P. 16

FIN-20101 TURKU

Téléphone : +358 204 1000 (en tout temps)

Télécopieur : +358 71 872 7019

Emplacement des réserves

S.O.

ISLANDE

1. RESPONSABILITÉ NATIONALE

La *Loi islandaise n° 33 de 2004* concerne la protection de l'océan et des côtes de l'Islande contre la pollution et les mesures pouvant mettre en danger la santé des êtres humains, porter atteinte aux ressources naturelles et aux écosystèmes, avoir un effet néfaste sur l'environnement ou empêcher les utilisateurs légitimes d'accéder aux eaux islandaises.

En cas de pollution par les hydrocarbures, la responsabilité relève du ministre de l'Environnement et des Ressources naturelles. L'Agence de l'environnement de l'Islande est chargée d'appliquer la *Loi islandaise n° 33 de 2004*. Elle doit également surveiller la pollution des océans et émettre des directives en matière de sensibilisation. Pour sa part, la Garde côtière islandaise est chargée de surveiller les eaux entourant l'Islande, depuis les airs et au moyen de navires de surface. L'Administration maritime d'Islande doit surveiller la circulation maritime et inspecter le matériel d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures à bord des navires dans les eaux islandaises.

Conformément au plan d'urgence national, l'organisme national d'intervention compte des représentants de l'Agence de l'environnement de l'Islande, de la Garde côtière et de l'Administration maritime. Les opérations d'intervention en Islande et dans ses eaux jusqu'à la limite de la zone économique exclusive (ZEE) sont organisées de façon centrale. Seules les zones portuaires relèvent des capitaines de port.

2. ORGANISMES

L'Agence de l'environnement de l'Islande a la responsabilité première de coordonner les opérations d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures dans les régions côtières et dans les eaux libres islandaises dans l'ensemble de la ZEE.

3. POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE DE POLLUTION

Les personnes responsables des déversements doivent communiquer immédiatement avec le service d'assistance téléphonique disponible en tout temps de la Garde côtière islandaise, lequel est situé dans les locaux de l'Administration centrale à Reykjavik. La Garde côtière islandaise informe ensuite l'Agence de l'environnement de l'Islande. Cette dernière active son système d'intervention interne et nomme un commandant sur place qui sera chargé d'aviser les autres parties associées au système d'intervention. Le commandant sur place utilise ce système pour gérer l'incident.

4. PRÉPARATION

L'Agence de l'environnement de l'Islande fait appel à des entrepreneurs spécialisés et formés en matière d'intervention, et possède des réserves de matériel à cet effet. Les navires de la Garde côtière islandaise disposent également de matériel d'intervention qui peut être utilisé en haute mer. De plus, la Garde côtière islandaise a la capacité de transporter du matériel

d'intervention sur l'ensemble de l'île et jusqu'aux navires en mer.

On encourage le secteur privé à élaborer ses propres plans de nettoyage et de les mettre en œuvre. Ces plans devront toutefois être approuvés par l'Agence de l'environnement de l'Islande avant le début des opérations. L'Agence peut également refuser le plan du pollueur et faire appel à ses propres entrepreneurs.

5. ACCORDS INTERNATIONAUX

Accord de Copenhague (pays nordiques), MARPOL 1973/1978, OPRC 1990, Fonds 1992

6. POINTS DE CONTACT

POINT DE CONTACT ADMINISTRATIF

Agence de l'environnement de l'Islande
Direction de la qualité de l'environnement
Suðurlandsbraut 26, 108
Reykjavik (Islande)
Téléphone : +354 591-2000
Télécopieur : +354 591 2010

Numéro en cas d'urgence

Centre d'alerte maritime/Garde côtière islandaise (en tout temps)
Téléphone : +354 545 2100
Télécopieur : +354 545-2001

POINT DE CONTACT OPÉRATIONNEL (EN TOUT TEMPS)

Garde côtière islandaise (en tout temps)
Téléphone : +354 545-2100
Télécopieur : +354 545-2001

Emplacement des réserves

Les réserves de l'Agence de l'environnement de l'Islande sont situées à Reykjavik.

NORVÈGE

1. RESPONSABILITÉ NATIONALE/ORGANISMES

L'Administration côtière de la Norvège est l'organisme gouvernemental chargé de protéger les côtes et d'assurer le niveau de préparation requis en cas de pollution aiguë. Elle est dirigée par un directeur général, lequel rend compte directement au ministre des Pêches du ministère des Pêches et des Affaires côtières de la Norvège. Le département d'intervention d'urgence est situé dans les locaux de l'Administration côtière à Horten. Un centre d'intervention d'urgence, qui relève directement du département d'intervention d'urgence, est responsable de la réponse du gouvernement sur le plan opérationnel. L'Administration côtière de la Norvège possède 16 dépôts dotés d'effectifs le long des côtes. Du matériel d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures se trouve également à bord de plusieurs navires de l'Administration côtière et de la Garde côtière de la Norvège.

En vertu de la *Loi sur le contrôle de la pollution*, le système d'intervention national comporte des secteurs d'intervention privés, municipaux et gouvernementaux dotés de responsabilités particulières. Tous les plans d'urgence sont uniformisés et coordonnés afin que le système d'intervention national fonctionne comme un seul et même organisme d'intervention intégré dans le cadre d'une situation d'urgence nationale majeure.

En Norvège, les 430 municipalités sont divisées en 32 secteurs de préparation intermunicipaux, lesquels ont chacun leur propre plan d'urgence approuvé. Les autorités locales sont chargées d'intervenir si un déversement mineur non visé par les plans d'urgence privés du pollueur se produit dans la municipalité en raison des opérations normales.

L'Administration côtière de la Norvège est responsable des déversements majeurs qui ne sont pas visés par les plans d'urgence municipaux et privés, et qui dépassent leurs capacités. Elle fournit d'ailleurs du matériel, des navires et du personnel, y compris des experts-conseils, à cet égard. Toutes les parties doivent avoir un plan d'urgence en vue de fournir une assistance aux autres parties au besoin. En cas de déversement majeur, le gouvernement peut faire appel au secteur privé afin qu'il contribue aux opérations d'intervention. En pareil cas, le matériel peut provenir des réserves de différentes sociétés, y compris celles de l'Association norvégienne des sociétés actives pour les mers propres.

2. POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE DE POLLUTION

L'objectif principal consiste à confiner et à récupérer les hydrocarbures aussi près que possible de la source du déversement. La dispersion chimique vient uniquement compléter le retrait physique des hydrocarbures. C'est dans cet esprit que le plan d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures des organismes privés concernés devrait comporter une stratégie sur l'utilisation d'agents dispersants. L'Agence du climat et de la pollution, au sein du ministère de l'Environnement, est l'autorité compétente en ce qui concerne l'approbation de l'utilisation d'agents dispersants et des règlements connexes. L'Administration côtière de la Norvège autorisera l'utilisation d'agents dispersants si elle semble bénéfique, et ce, même si un plan d'urgence n'aborde pas la question en raison des exigences formulées par l'Agence du climat et de la pollution. Les demandes d'utilisation d'agents dispersants devraient être fondées sur une analyse des bienfaits écologiques nets. À ce jour, le gouvernement n'a pas

intégré l'utilisation des agents dispersants à ses plans d'urgence.

L'élimination des déchets d'hydrocarbures dans les décharges locales est tributaire des règlements des autorités locales. Ceux-ci n'autorisent toutefois pas l'élimination des déchets qui contiennent plus de 3 p. 100 d'hydrocarbures. Si ces critères ne sont pas respectés, on peut alors avoir recours à un système d'élimination des déchets coordonné à l'échelle nationale.

3. PRÉPARATION

Une équipe d'intervention gouvernementale disponible en tout temps est organisée conformément au système de commandement des interventions. Plusieurs navires de l'Administration côtière et de la Garde côtière de la Norvège sont dotés de matériel d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. L'agent de service à l'AC sera responsable de la coopération internationale.

4. ACCORDS INTERNATIONAUX

La Norvège est signataire des accords suivants : CLC 1992, Fonds 1992, Protocole de 2003, Convention sur les hydrocarbures de soute, OPRC 1990, OPRC-SNDP et MARPOL 1973/1978, Annexes III, IV et VI.

Outre les arrangements au sein de l'Union européenne, la Norvège est signataire de l'Accord de Copenhague et de l'Accord de Bonn. En plus de son plan bilatéral avec le Royaume-Uni, la Norvège a conclu un accord bilatéral avec la Russie concernant la lutte contre la pollution des eaux de la mer Barents par les hydrocarbures.

5. POINTS DE CONTACT

POINT DE CONTACT ADMINISTRATIF

Administration côtière de la Norvège
Centre des interventions d'urgence
Téléphone : + 47 33034808
Télécopieur : + 47 33034949
post@kystverket.no

Numéro en cas d'urgence

Voir le point de contact opérationnel ci-après.

POINT DE CONTACT OPÉRATIONNEL (EN TOUT TEMPS)

Agent de service

Téléphone : + 47 33034800
Télécopieur : +4733034949
Courriel : vakt@kystverket.no

Emplacement des réserves

Au nord du cercle arctique en Norvège.



FÉDÉRATION DE RUSSIE

1. RESPONSABILITÉ NATIONALE

Dans la Fédération de Russie, dans le cadre des systèmes étatiques et unifiés de prévention et d'élimination des situations d'urgence au sein du ministère des Transports (et de l'Agence fédérale du transport maritime et fluvial), on a créé un sous-système fonctionnel pour la réalisation d'activités axées sur la prévention et l'intervention en matière de pollution marine causée par des navires et des objets, et ce, peu importe qu'ils appartiennent ou non au ministère ou au pays.

2. ORGANISMES

On a adopté une approche à trois niveaux en ce qui concerne les responsabilités en matière de pollution marine par les hydrocarbures :

- a) Le premier niveau est objectif. Chaque navire potentiellement dangereux doit avoir accès à suffisamment de ressources internes ou externes pour intervenir en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures, conformément à l'évaluation des risques associés à la pollution par les hydrocarbures.
- b) Le second niveau correspond aux situations où la pollution par les hydrocarbures dépasse la capacité du niveau objectif et où des ressources régionales (pour les bassins), voire des ressources internationales, sont nécessaires pour localiser et éliminer la source de pollution.
- c) Le troisième niveau correspond aux situations où la pollution par les hydrocarbures dépasse la capacité du niveau régional où des ressources fédérales et/ou internationales sont nécessaires.

Le système d'intervention en matière de pollution marine par les hydrocarbures de la Fédération de Russie prévoit la mise en œuvre des plans suivants :

- un plan fédéral;
- des plans régionaux (pour les bassins);
- des plans portuaires (pour les ports maritimes dans lesquels des opérations pétrolières sont réalisées);
- les plans des organismes de l'industrie pétrolière qui mènent des activités d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures en mer ainsi que d'entreposage, de transport et de transbordement des hydrocarbures (catégories de situations d'urgence : locales – jusqu'à 500 tonnes, régionales – de 500 à 5 000 tonnes, fédérales – plus de 5 000 tonnes).

Les autorités qui assurent le contrôle quotidien du sous-système fonctionnel sont les suivantes :

Autorités fédérales : Administration du contrôle de la pollution marine, de la récupération et du sauvetage de la Fédération de Russie, laquelle met en place des

mesures de contrôle par l'entremise du Centre de coordination des opérations de sauvetage maritime;

Autorités régionales : Centre de coordination des opérations de sauvetage maritime (MRCC), Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC) et centre de répartition de l'entreprise unitaire de l'État fédéral « Baltic Salvage and Towage Company » et ses sections;

Autorités objectives : [les services de répartition des tâches](#) des organismes de transport maritime, ports maritimes, sections de l'entreprise unitaire de l'État fédéral « Rosmorport », compagnies de navigation et autres organismes, **peu importe qu'ils appartiennent ou non au ministère ou au pays**, qui mènent des activités d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures en mer ainsi que de recyclage, d'entreposage et de transport des hydrocarbures.

À l'heure actuelle, **MRCC** Murmansk, **MRCC** Dikson, **MRSC** Archangelsk, **MRSC** Tiksi et **MRSC** Pevek mènent des activités dans la région de l'Arctique qui relève de la Russie. Comme la navigation est saisonnière dans la région qui relève de **MRSC** Tiksi et de **MRSC** Pevek, ces centres sont seulement opérationnels pendant la période de navigation.

3. POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE DE POLLUTION

Le ministère des Transports de la Fédération de Russie et l'Agence fédérale du transport maritime et fluvial sont les autorités nationales compétentes en ce qui concerne la préparation et l'intervention en matière de pollution par les hydrocarbures. Le ministère des Transports peut demander de l'assistance ou décider de fournir l'assistance demandée.

L'Agence fédérale du transport maritime et fluvial est chargée de mener des activités axées sur la prévention et l'intervention en matière de pollution marine causée par des navires et des objets, et ce, peu importe qu'ils appartiennent ou non au ministère ou au pays. L'Agence fédérale du transport maritime et fluvial est responsable des opérations de sauvetage d'urgence, y compris des questions relatives à la prévention et à l'intervention en matière de pollution marine, ainsi que de l'administration du contrôle de la pollution marine, de la récupération et du sauvetage de la Fédération de Russie.

4. PRÉPARATION

Les groupes professionnels de sauvetage d'urgence en milieu marin de la Baltic Salvage and Towage Company et ses sections qui cherchent à localiser et à éliminer la source de pollution par les hydrocarbures, MRCC, MRSC ainsi que les groupes de sauvetage d'urgence des organismes menant des activités liées aux hydrocarbures en mer fournissent des ressources dans le cadre du sous-système fonctionnel.

Les mesures de sauvetage d'urgence dans les régions arctiques relevant de la responsabilité de la Fédération de Russie sont mises en œuvre par :

- les sections du Nord et d'Arkhangelsky de la Baltic Salvage and Towage Company dans la partie ouest de l'Arctique;
- la section de Sakhalin de la Baltic Salvage and Towage Company dans la partie est de

l'Arctique.

La Baltic Salvage and Towage Company, ses sections et les organismes écologiques auxquels on a recours sur une base contractuelle fournissent des ressources d'intervention en matière de pollution par les hydrocarbures dans les ports maritimes. À l'heure actuelle, on s'efforce de déterminer les endroits où sera entreposé le matériel d'intervention en matière de pollution par les hydrocarbures dans les ports de Tiksi, de Dikson, de Pevek et de Provideniya.

Afin que la Fédération de Russie puisse venir en aide aux personnes et aux navires en détresse en mer, et lutter contre la pollution par les hydrocarbures, des activités en matière de préparation aux situations d'urgence et de sauvetage sont réalisées dans les différents bassins des régions de recherche et de sauvetage.

Pour réaliser les activités de préparation dans les régions de l'Arctique qui ne sont pas visées par les ressources existantes, on a recours à des brise-glaces, à du matériel d'intervention en matière de pollution par les hydrocarbures ainsi qu'à des sauveteurs professionnels supplémentaires.

Les objets appartenant à l'industrie pétrolière qui sont en activité dans les régions marines disposent généralement d'une quantité suffisante de matériel moderne d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures pour mener des opérations locales ou régionales.

En cas d'événement de pollution marine majeur causé par un accident de pétroliers, on a recours aux plans fédéral ou régionaux (des bassins) sur la prévention et l'intervention en matière de pollution par les hydrocarbures. Ces plans prévoient l'utilisation des navires spécialisés, des équipes d'intervention maritime et du matériel d'intervention en matière de pollution par les hydrocarbures de la Baltic Salvage and Towage Company et de ses sections.

La Fédération de Russie collabore avec les services de sauvetage des États avoisinants en ce qui concerne la prévention et l'intervention en matière de pollution par les hydrocarbures aux termes des accords internationaux multilatéraux et bilatéraux conclus avec eux.

En Russie, des plans relatifs à la prévention de la pollution par les hydrocarbures et à la lutte contre celle-ci à l'échelle de la Fédération et des différents bassins prévoient l'utilisation de forces et de ressources de lutte contre la pollution par les hydrocarbures qui proviennent d'États étrangers, conformément aux accords internationaux multilatéraux et bilatéraux sur la coopération en matière de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures.

5. ACCORDS INTERNATIONAUX

- Accord entre le gouvernement de la Fédération de Russie et le gouvernement du Royaume de Norvège concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer Barents par les hydrocarbures, 28 avril 1994
- Plan d'urgence bilatéral Norvège-Russie en cas de pollution des eaux de la mer Barents par les hydrocarbures, 2002

- Accord entre le gouvernement de l'Union des républiques socialistes soviétiques et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux des mers de Béring et de Tchoukotka dans des situations d'urgence, 11 mai 1989
- Plan d'urgence bilatéral Russie-États-Unis en cas de pollution des eaux des mers de Béring et de Tchoukotka (2001/2011)
- Accord entre le gouvernement de l'Union des républiques socialistes soviétiques et le gouvernement de la République de Finlande concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer Baltique par les hydrocarbures et autres substances dangereuses, 1989
- Plan d'urgence bilatéral Russie-Finlande en cas de pollution des eaux de la mer Barents par les hydrocarbures, 2003
- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982
- Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 1969
- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC)
- Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FONDS 1992)
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL)
- Convention internationale de 1990 sur la préparation, l'intervention et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC)
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute)

6. POINTS DE CONTACT

POINTS DE CONTACT ADMINISTRATIFS

Ministère des Transports de la Fédération de Russie

1, rue Rozhdestvenka, édifice 1, Moscou 109012

Téléphone : + 7(495) 626 1000

Télécopieur : + 7(495) 626 9128

Courriel : info@mintrans.ru

Agence fédérale du transport maritime et fluvial

Rue Petrovka, 3/6, Moscou 125993

Téléphone : + 7(495) 626 1100

Télécopieur : + 7(495) 626 1562

Ministère de la Fédération de Russie chargé de la protection civile, des situations d'urgence et de l'élimination des conséquences des catastrophes naturelles (EMERCOM de Russie)

103012, Moscou, Theatralny proezd 3

Télécopieur : +7 (495) 624-84-10 (en tout temps)

Téléphone : +7 (495) 626-35-82

Courriel : emercom@mchs.gov.ru

Numéro en cas d'urgence

Administration du contrôle de la pollution marine, de la récupération et du sauvetage de la Fédération de Russie

Téléphone : +7(495) 626 1808

Télécopieur : +7(495) 626 1809

Courriel : mpcsa@smpcsa.ru

POINT DE CONTACT OPÉRATIONNEL (EN TOUT TEMPS)

Centre de coordination des opérations de sauvetage maritime de l'administration du contrôle de la pollution marine, de la récupération et du sauvetage de la Fédération de Russie

Téléphone : + 7 495 626 10 52

Télécopieur : + 7 495 623 74 76

Télex : 411369 SMT RU

Inmarsat : (870) 772 291 490

Courriel : od@smrcc.morflot.ru (agent de service)

Centre national de gestion des urgences de l'EMERCOM de Russie

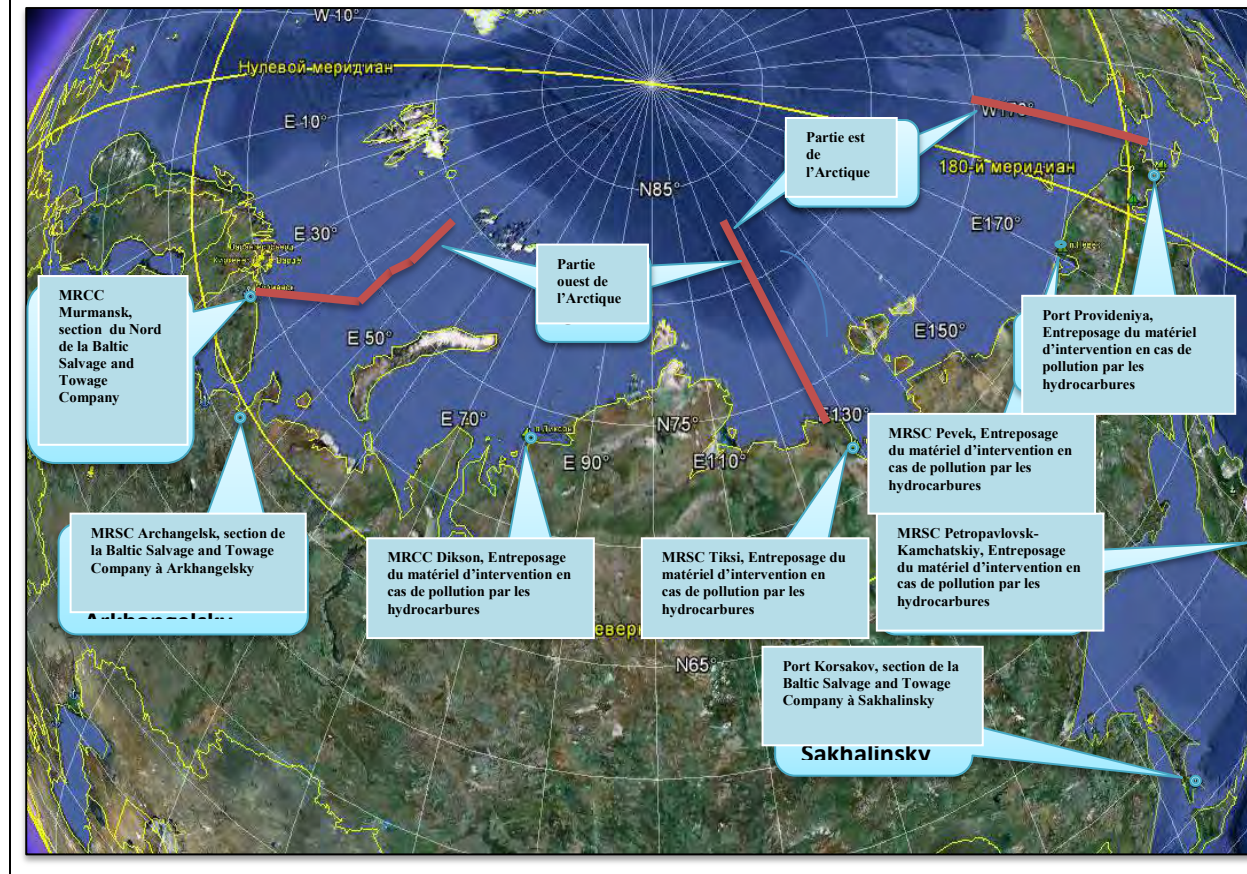
1, rue Vatutina, Moscou 121357

Téléphone : (499) 449-94-43 (499) 449-94-43; (499) 449-97-13 (499) 449-97-13

Télécopieur : (499) 449-94-43 (499) 449-94-43

Courriel : ncuks@mchs.gov.ru

Emplacement des réserves



SUÈDE

1. RESPONSABILITÉ NATIONALE

La *Loi suédoise sur la protection contre les accidents* constitue le fondement juridique de toutes les opérations d'intervention en cas d'incident. La Garde côtière de la Suède est chargée de mener toutes les opérations d'intervention à la suite des événements de pollution par les hydrocarbures en mer, y compris dans la ZEE, et est autorisée à agir dans le cadre des accords de coopération internationaux applicables. Les plages et, en principe, les eaux intérieures relèvent de la responsabilité des municipalités. L'Agence suédoise des urgences civiles offre son appui aux municipalités en ce qui concerne la recherche et le développement, la formation et le matériel d'intervention supplémentaire entreposé dans les dépôts régionaux.

2. ORGANISMES

La Garde côtière de la Suède, dont l'Administration centrale est située à Karlskrona, possède deux commandements régionaux, un à Gothenburg et l'autre à Stockholm. De plus, on compte une vingtaine de postes de garde-côte, dont un est responsable de la surveillance aérienne.

3. POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE DE POLLUTION

L'intervention de la Suède en ce qui a trait à la pollution par les hydrocarbures est axée sur l'utilisation d'équipement mécanique. Les agents dispersants et les précipitants ne sont pas utilisés. La surveillance aérienne ainsi que l'utilisation de satellites sont des outils essentiels pour dépister rapidement les déversements en mer et intervenir en conséquence. La Suède demande l'assistance d'autres pays au besoin, particulièrement celle du Danemark, de la Finlande et de la Norvège.

4. PRÉPARATION

Des centres de commandes sont opérationnels en tout temps et des navires sont présents en mer afin d'exercer de multiples fonctions tout en étant prêts à intervenir en collaboration avec la communauté internationale en cas de déversement d'hydrocarbures.

5. ACCORDS INTERNATIONAUX

La Suède est signataire des accords suivants :
CLC 1992, Fonds 1992, Protocole de 2003, OPRC 1990, OPRC-SNDP et MARPOL 1973/1978, Annexes I et VI

Outre les arrangements au sein de l'Union européenne, la Suède est signataire de l'Accord de Copenhague, de la Convention d'Helsinki (HELCOM) et de l'Accord de Bonn.

6. POINTS DE CONTACT

POINT DE CONTACT ADMINISTRATIF

Garde côtière de la Suède

Stumholmen, boîte 536

371 23 Karlskrona

Téléphone : +46 455353400

Télécopieur : + 46 455105 21

Courriel : registrator@coastguard.se

Numéro en cas d'urgence

Voir ci-après.

POINT DE CONTACT OPÉRATIONNEL (EN TOUT TEMPS)

Agent de service

Téléphone : +46 31727 91 00

Télécopieur : +4631297395

Courriel : yb.krs@coastguard.se

Emplacement des réserves

Il existe d'importantes réserves à Gothenburg, à Karlskrona, à Stockholm et à Härnösand.

Aucune carte disponible.

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

1. RESPONSABILITÉ NATIONALE

Le Cadre national d'intervention et le Plan d'urgence national contre la pollution par les hydrocarbures et les substances potentiellement dangereuses permettent d'assurer une intervention coordonnée en cas de déversement d'hydrocarbures, de substances dangereuses, de polluants et de contaminants. Le Cadre prévoit le recours à un organisme d'intervention national dans le cadre d'opérations d'intervention. Les responsabilités des administrations fédérale, étatiques et locales, ainsi que les descriptions des ressources disponibles en matière d'intervention sont présentées ci-après.

Le Cadre national d'intervention nécessite un système de commandement des interventions qui précise les responsabilités des municipalités et des organismes étatiques, des organismes fédéraux, des exploitants d'installations et des parties privées dont les terres ou les autres biens pourraient être touchés. Les coordonnateurs sur place désignés au préalable sont répartis dans différentes régions selon une capacité d'intervention à trois niveaux. Le niveau I concerne les déversements mineurs dans le cadre desquels on a généralement recours à des ressources locales et à un personnel d'intervention restreint. Le niveau II concerne les déversements moyens qui pourraient avoir des répercussions modérées et dans le cadre desquels on a recours aux ressources du secteur. Le niveau III concerne les déversements catastrophiques dans le cadre desquels on a recours à une équipe d'intervention étatique. Les plans régionaux et sectoriels contiennent des renseignements détaillés et localisés sur les installations potentiellement dangereuses, les zones écosensibles à proximité, le matériel et le personnel d'intervention, ainsi que la capacité locale d'intervention d'urgence. À l'échelle locale, des comités élaborent des plans et des procédures d'urgence locaux.

Les lois fédérales et les lois adoptées par les États obligent le secteur privé à préparer des plans d'intervention d'urgence, lesquels doivent être approuvés avant le début des opérations. Les personnes responsables des déversements doivent assurer le confinement et le nettoyage des déversements ainsi que l'élimination des résidus contaminés, y compris couvrir les coûts liés aux dommages et à la restauration. Le secteur privé a créé des coopératives en ce qui concerne les déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques, la mise en commun du matériel d'intervention, l'expertise et les ressources.

2. ORGANISMES

La Garde côtière des États-Unis a la responsabilité première de coordonner les opérations d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures dans les régions côtières. L'Agence de la protection de l'environnement des États-Unis est la principale responsable des régions intérieures. Le département de l'Intérieur des États-Unis, plus particulièrement le Bureau de l'exécution des lois en matière de sécurité et d'environnement, régleme la production énergétique extracôtière et est responsable de la préparation aux déversements d'hydrocarbures en ce qui concerne les installations fixes et flottantes qui mènent des activités d'exploration, de mise en valeur et de production dans les eaux extracôtières étatiques et fédérales. Le département des Transports relativement à la sécurité des pipelines et, en Alaska, le Bureau de gestion des terres sont les principaux organismes fédéraux œuvrant avec le Bureau intergouvernemental d'exploitation de pipelines, lequel assure une supervision

complète des pipelines d'hydrocarbures en Alaska, notamment l'oléoduc trans-Alaska. La Division des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures du département de la Conservation de l'environnement de l'Alaska est l'organisme fédéral responsable à cet égard.

3. POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE DE POLLUTION

Les personnes responsables des déversements doivent communiquer immédiatement avec le Centre national d'intervention des États-Unis, lequel est situé dans les locaux de l'Administration centrale de la Garde côtière américaine. Le gouvernement des États-Unis informe ensuite l'État de l'Alaska, les administrateurs des ressources naturelles et tous les pays qui pourraient être touchés par le déversement. Ces avis sont habituellement diffusés par le coordonnateur sur place. Ce dernier informera également toutes les autres parties associées au système d'intervention, par l'entremise d'un vaste réseau de centres d'opérations d'urgence étatiques et locaux. Des renseignements leur sont également communiqués tout au long de l'intervention. Les rapports d'événement de pollution sont régulièrement rédigés et transmis aux parties concernées. Les procédures de notification et de communication utilisées sont présentées dans les plans d'urgence régionaux et sectoriels ainsi que les plans d'intervention d'urgence des installations.

4. PRÉPARATION

Les installations doivent avoir du matériel d'intervention sur place. La quantité et le type de matériel varient selon les opérations de l'installation. Si du matériel supplémentaire est nécessaire dans le cadre d'un événement de pollution, un système d'intervention à paliers est activé, conformément aux plans d'urgence régionaux et sectoriels ainsi qu'aux plans d'intervention de l'installation en question. Ce système permet d'avoir accès au matériel et aux ressources des administrations fédérale et locales, et d'autres organisations non gouvernementales et organismes étatiques. Les listes de matériel sont présentées dans les plans d'urgence régionaux et sectoriels ainsi que dans les plans d'intervention d'urgence des installations.

Le secteur privé a créé des coopératives pour la mise en commun des ressources, des capacités et du personnel. Alaska Clean Seas, Cook Inlet Spill Prevention and Response et Alaska Chadux Corporation sont des coopératives d'intervention du secteur privé qui disposent d'organismes d'interventions. Alyeska, qui exploite l'oléoduc trans-Alaska, possède du matériel le long de l'oléoduc ainsi que d'importantes ressources d'intervention à Valdez. CHEMTREC, une coopérative nationale financée par le secteur privé, fournit une assistance technique lors d'urgences chimiques. Dans certains cas, des exploitants au large des côtes sur le plateau continental extérieur possèdent et exploitent leurs propres navires, barges et équipement de fermeture de puits.

Il existe certaines installations spécialisées en matière d'intervention. Parmi celles-ci, mentionnons la Force d'intervention nationale, laquelle est formée de trois équipes d'intervention rapide qui disposent de personnel formé et de matériel spécialisé pour intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses. Les équipes sont formées pour fournir une assistance technique, du matériel ainsi que d'autres ressources pour appuyer les efforts locaux. Des équipes de sauvetage de la Marine, des équipes de soutien scientifique, des équipes responsables des affaires publiques et des organismes de secours d'urgence pour animaux sont des installations spécialisées qui peuvent également apporter leur concours aux efforts d'intervention locaux. Le Centre de coordination de la Force d'intervention nationale aide à coordonner l'utilisation de ces installations

spécialisées et à trouver d'autres ressources d'intervention en cas de déversement.

5. ACCORDS INTERNATIONAUX

Accord Russie-États-Unis concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux des mers de Béring et de Tchoukotka dans des situations d'urgence, Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis, MARPOL 1973/1978, OPRC 1990, OPRC-SNDP 2000 (non ratifiée), Convention internationale 1969/1973, Convention sur le sauvetage 1989, Convention sur la notification rapide d'un accident nucléaire, Convention sur l'assistance en cas d'accident nucléaire ou de situation d'urgence radiologique

6. POINTS DE CONTACT

POINT DE CONTACT ADMINISTRATIF

Garde côtière des États-Unis
Commandant adjoint, politique d'intervention (CG-5R)
2100 2nd St. SW, Stop 7363
Washington, D.C. 20593-7363
Téléphone : +1 202 372-2010
Télécopieur : +1 202 372-2901

Département de l'Intérieur des États-Unis
Bureau de l'exécution des lois en matière de sécurité et d'environnement
Oil Spill Response Division (Division des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures)
381 Elden Street, HE 3327
Herndon (Virginie) 20170
Téléphone : +1 703 787-1637

Numéro en cas d'urgence

Centre national de commandement
Téléphone : +1-202-372-2100
Télécopieur : +1-202-372-2925

POINT DE CONTACT OPÉRATIONNEL (EN TOUT TEMPS)

Centre national d'intervention
Téléphone : +1-800 424-8802
Télécopieur : +1-202-267-2675

Emplacement des réserves

s.o.

13. ADDENDA (consulter la Section 2.5 des Directives opérationnelles)

Recommandations à l'égard d'un mécanisme de coordination des offres d'assistance internationales

Les Parties confrontées à un événement majeur de pollution par les hydrocarbures peuvent envisager de mettre sur pied un ou plusieurs groupes de travail qui seront chargés de coordonner la réception, l'examen, l'évaluation et l'acceptation potentielle des offres d'assistance provenant des gouvernements d'autres pays et des organisations internationales.

De tels groupes de travail auront notamment les responsabilités suivantes :

- a. communiquer et échanger des renseignements selon les méthodes les plus efficaces;
- b. aider à définir les composantes précises des offres d'assistance, et faire correspondre ces offres aux besoins opérationnels, tel qu'entendu par les organismes qui participent directement aux opérations d'intervention.

Voici certaines étapes qu'il est recommandé de respecter afin de traiter une offre d'assistance de façon adéquate, dès sa réception. Ces étapes ne sont pas obligatoires ni exhaustives. Chaque intervention est unique. Les personnes concernées doivent être en mesure d'adapter ces étapes en fonction de la situation, s'il y a lieu.

Documenter la réception de l'offre : Une fois que la Partie requérante a présenté une NOTIFICATION ou une DEMANDE D'ASSISTANCE, et que l'on commence à recevoir des offres d'assistance, les agents de liaison désignés, les spécialistes techniques de l'autorité nationale compétente et le groupe interorganismes (le cas échéant) devraient documenter la réception de l'offre et veiller à ce qu'au moins les renseignements suivants soient recueillis :

- a. date et heure de réception de l'offre;
- b. méthode selon laquelle l'offre a été transmise;
- c. personne qui a présenté l'offre;
- d. le plus de détails possible sur l'offre.

La Partie requérante devrait établir une feuille de calcul interne, une base de données, un journal des offres ou un autre moyen électronique d'assurer le suivi des offres reçues. Elle devrait également désigner l'organisme qui sera chargé d'assurer le suivi des offres reçues et d'y répondre.

Répondre aux États ayant présenté une offre : Tel que décrit ci-après, un échéancier devrait être établi en ce qui concerne toutes les étapes liées à la gestion des offres d'assistance internationales. L'une des premières étapes devrait consister à faire parvenir un premier message à l'État qui a présenté une offre afin de l'informer que celle-ci a bien été reçue et qu'elle fait actuellement l'objet d'un examen. Ce premier accusé de réception devrait également indiquer à quel moment on s'attend à ce qu'un message soit envoyé à l'État afin de l'informer que son offre est acceptée ou refusée. Un modèle d'ACCUSÉ DE RÉCEPTION se trouve dans les présentes directives opérationnelles.

Dans le cadre des interventions longues et complexes, il se peut que des offres d'assistance internationales soient fournies pendant plusieurs semaines. En pareil cas, les personnes chargées de recevoir, d'évaluer et possiblement d'accepter ces offres devraient déterminer la fréquence des évaluations et fixer un délai pour l'envoi d'une réponse aux États qui ont présenté une offre.

Formuler des observations d'ordre technique : Afin que les offres d'assistance portent fruit, les équipes d'évaluation doivent comprendre un spécialiste technique qui participe étroitement aux opérations d'intervention et qui est très au fait des besoins particuliers à cet égard, comme le type de barrage flottant, d'écumeur ou d'autre matériel nécessaire. L'un des principaux objectifs d'un programme fructueux d'offres d'assistance internationales est de veiller à ce que les offres appuient l'intervention uniquement à l'aide des outils nécessaires, plutôt que de la ralentir en fournissant du matériel inutile, non désiré ou désuet.

Décider d'accepter ou de refuser l'offre : Une fois que l'équipe d'évaluation a décidé si elle acceptait ou refusait l'offre, cette décision devrait être documentée comme il se doit. De nombreux renseignements précis devraient figurer dans la documentation relative à la décision, y compris une justification et/ou les critères de l'acceptation ou du refus de l'offre. Par exemple :

- **ÉTAT DE L'OFFRE** : ACCEPTÉE/REFUSÉE
- **JUSTIFICATION** : L'OFFRE PORTE SUR UN TYPE DE MATÉRIEL QUI N'EST PAS NÉCESSAIRE DANS LE CADRE DES OPÉRATIONS D'INTERVENTION.

Pour assurer la réussite d'un programme d'offres d'assistance internationales, il est très important de veiller à ce que toutes les parties concernées aient des attentes réalistes quant à la façon dont les offres seront sollicitées, gérées, traitées et évaluées, et que des délais raisonnables aient été fixés pour chacune des principales étapes. Il est également essentiel d'assurer une documentation cohérente et exhaustive tout au long de la gestion et du traitement des offres d'assistance.

Les Parties peuvent consulter l'Organisation maritime internationale pour obtenir de plus amples directives.

APPENDICE V

Coopération et échange d'informations

Conformément à l'article 12 de l'Accord, la coopération et l'échange des informations disponibles peuvent porter, notamment, sur ce qui suit :

- a. les systèmes nationaux de préparation et de lutte en matière de pollution, y compris le ou les plans d'urgence nationaux pour lutter contre un événement de pollution par les hydrocarbures susceptible de toucher le milieu marin de l'Arctique;
- b. les entrepôts destinés aux interventions de lutte et les inventaires de matériel;
- c. les ressources et compétences spécialisées en matière de technologie et les visites réciproques par des spécialistes;
- d. les pratiques exemplaires et les leçons apprises;
- e. les observations, analyses et prévisions météorologiques et océanographiques en temps réel, y compris les prévisions et les rapports sur les glaces;
- f. les interventions relatives aux animaux sauvages, y compris les tactiques et mesures pour le sauvetage, la protection et le traitement des animaux sauvages qui sont ou pourraient être exposés à la pollution par les hydrocarbures;
- g. les informations sur les exercices et la formation pouvant susciter l'intérêt commun des Parties;
- h. la recherche et le développement;
- i. la cartographie environnementale, y compris les données qui pourraient être utiles aux fins d'examen de l'impact environnemental;
- j. la surveillance et la modélisation de la trajectoire des déversements;
- k. les tactiques de lutte, y compris la récupération mécanique, la combustion sur place et l'utilisation d'agents dispersants ou d'autres contre-mesures, y compris les informations sur les avantages et limites opérationnels liés à l'utilisation de ces tactiques;
- l. l'organisation et la mobilisation des ressources de lutte locales et l'utilisation des connaissances traditionnelles;
- m. le matériel de sécurité et de protection du personnel;
- n. la gestion des déchets d'hydrocarbures;
- o. le sauvetage maritime, y compris le matériel et l'expertise connexes;
- p. l'accueil des navires en détresse dans les ports et les lieux de refuge.

ДОПОЛНЕНИЕ I

Компетентные национальные органы

Компетентными национальными органами Сторон, ответственными за обеспечение готовности и реагирование на случай загрязнения нефтью, являются:

Канада

(обеспечение готовности и реагирование на разливы нефти в море)

Береговая охрана Канады
Министерство рыбного промысла и океанов
Генеральный директор по программным требованиям
200 Kent Street
Ottawa, Ontario K1A 0E6
Тел.: 011 + 1-613-993-7728

Министерство транспорта Канады
Управление безопасности на море
Генеральный директор
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario K1A 0N5
Тел: 011 +1-613-998-0610

(загрязнение, вызванное морскими установками и трубопроводами)

Национальная комиссия по энергетике
Руководитель группы реагирования
444 Seventh Avenue SW
Calgary, Alberta T2P 0X8
Тел: 011 + 1-403-807-9473 (круглосуточно)

Королевство Дания, включая Гренландию и Фарерские острова

(загрязнение моря за пределами 3 морских миль от исходной линии, Гренландия)

Министерство обороны Дании
Holmens Kanal 42
1060 Copenhagen, Denmark
Тел.: +45 33923320
Эл.почта: fmn@fmn.dk

Министерство внутренних дел, природных ресурсов и экологии Гренландии

Imaneq 1A-201
3900 Nuuk, Greenland

(загрязнение моря в результате деятельности по освоению минеральных ресурсов, Гренландия)

Бюро минералов и нефти Гренландии
Imaneq 1A-201
3900 Nuuk, Greenland

(загрязнение моря, Фарерские острова)

Министерство внутренних дел Фарерских островов
Tinganes
FO-110 Torshavn
Тел.: +298 30 6800
Эл.почта: IMR@IMR.FO

Финляндия

Министерство окружающей среды
Почтовый адрес: P.O. Box 35, FI-00023 GOVERNMENT, Finland
Kasarmikatu 25, Helsinki
Тел.: +358 20 610 100

Исландия

Министерство окружающей среды и природных ресурсов
Skuggasund 1 IS- 150 Reykjavík
Iceland
Тел.: +354 545 8600
Факс: +354 5624566
Эл.почта: postur@uar.is

Норвегия

Министерство рыболовства и береговой охраны Норвегии
P.O. Box 8818 Dep.
0032 Oslo Norway
Эл.почта: postmottak@fkf.dep.no

Российская Федерация

Министерство транспорта Российской Федерации
109012, Москва, ул. Рождественка, д. 1, строение 1
Тел.: + 7(495) 626 1000
Факс: + 7 (495) 626 9128
Эл.почта: info@mintrans.ru

Федеральное агентство морского и речного транспорта
125993, Москва, ул. Петровка, 3/6
Тел.: + 7(495) 626 1100
Факс: + 7 (495) 626 1562

Министерство по делам гражданской обороны,
чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Российской
Федерации
(МЧС России)
103012, Москва, Театральный проезд, д.3
Тел.: +7 495 626-35-82

Факс: +7 495 624-84-10 (круглосуточно)

Эл.почта: emercom@mchs.gov.ru

Швеция

Береговая охрана Швеции

Stumholmen, box 536

371 23 Karlskrona Sweden

Тел.: +46 455353400

Факс: +46 455105 21

Эл.почта: registrar@coastguard.se

Соединенные Штаты Америки

Береговая охрана США

Помощник Командующего, Вопросы реагирования (CG-5R)

2100 2nd St. SW, Stop 7363

Washington, D.C. 20593-7363

Тел: +1 202 372-2010

Факс: +1 202 372-2901

Министерство внутренних дел США

Бюро безопасности и

Бюро безопасности и экологического контроля

Отдел по борьбе с разливами нефти

381 Elden Street, NE 3327

Herndon, Virginia 20170

Тел: +1 703 787-1637

ДОПОЛНЕНИЕ II

Национальные круглосуточные оперативные пункты связи

Национальными круглосуточными оперативными пунктами связи Сторон являются:

Канада

Центр управления операциями правительственных служб

Министерство общественной безопасности Канады

24/7 Tel: 011 + 1-613-991-7000

Факс: 011+1-613-996-0995

Эл.почта: GOC-COG@opscen.gc.ca

Королевство Дания, включая Гренландию и Фарерские острова

Гренландия

Объединенное арктическое командование

3900 Nuuk, Greenland

Aakisartut Aqqttaat 47

Postboks 1072

Эл.почта: ako@mil.dk

Факс: +299 364029

Фарерские острова:

Координационный центр спасания на море РадиоТорскгавн

Тел: +298 351300

Факс: +298 351301

Sat C telex: 492 888 021

Эл.почта: mrcc@mrcc.fo

Финляндия

Финский спасательно-координационный центр в г. Турку

Почтовый адрес: P.O. Box 16, 20101 Turku, FINLAND

Адрес: "Police station", Eerikinkatu 40-42, Turku

Тел.: +358 71 872 0100

Тел. при чрезвычайной ситуации (круглосуточно): +358-204 1000

Факс (круглосуточно): +358 71 872 0109

Эл.почта: mrcc@raja.fi

Исландия

Морской центр оповещения

Круглосуточный центр управления операциями (www.lhg.is)

Тел. (24 ч): +354-545-2100

Факс. (24 ч): +354-545-2101

Эл.почта: sar@lhg.is

Норвегия

Береговая администрация Норвегии

Центр реагирования на чрезвычайные ситуации

Почтовый адрес: Postbox 1502

N-6025 Alesund

Адрес: Moloveien 7

N-3191 Horten

NORWAY

Тел.: +47 33 03 4800 (круглосуточно)

Факс: +47 33 03 4949

Эл.почта: vakt@kystverket.no

Российская Федерация

Государственный морской спасательно-координационный центр (ГМСКЦ)
Государственной морской аварийной и спасательно-координационной службы
Российской Федерации (Госморспасслужба России).

Тел.: + 7 495 626 10 52

Факс: + 7 495 623 74 76

Телекс: 411369 SMT RU

Inmarsat: (870) 772 291 490

Эл.почта: od@smrcc.morflot.ru (ответственный дежурный)

Национальный центр управления в кризисных ситуациях МЧС России
121357, ул. Ватутина д. 1, Москва

Тел.: (495) 276-46-47 (495) 276-46-39; (495) 276-46-33, (495) 276-46-44

Факс: (499) 449-39-62, (499) 449-97-40

Эл.почта: ods@mchs.gov.ru

Швеция

Береговая охрана Швеции

Дежурный:

Тел.: +46 317279100

Факс: +46 31 297395

Эл.почта: vb.krs@coastguard.se

Соединенные Штаты Америки

Для информирования о случаях разлива нефти:

Национальный центр реагирования

Тел.: +1-800 424-8802

Факс: +1-202-267-2675

<http://www.nrc.uscg.mil/nrchp.html> (отчеты в режиме реального времени)

ДОПОЛНЕНИЕ III

Органы, имеющие право обращаться за помощью или принимать решение об оказании запрашиваемой помощи

Органами, имеющими право от имени Сторон обращаться за помощью или принимать решение об оказании запрашиваемой помощи, являются:

Канада

(обеспечение готовности и реагирование на разливы нефти в море)

Береговая охрана Канады
Министерство рыбного промысла и океанов
Генеральный директор по программным требованиям
200 Kent Street
Ottawa, Ontario K1A 0E6
Тел.: 011 + 1-613-993-7728

Королевство Дания, включая Гренландию и Фарерские острова

Гренландия

Объединенное арктическое командование
3900 Nuuk, Greenland
Aakisartut Aqqttaat 47
Postboks 1072
Эл.почта: ako@mil.dk
Факс: +299 364029

Фарерские острова

Landsverk
Адрес: Tinghusvegur 5
P.O. Box 78
110
Torshavn
The Faroe Islands
Тел.: +298 340 800
Факс: +298 340 801
Круглосуточный телефон реагирования на разливы нефти: +298 290 867
Эл.почта: lv@lv.fo
Круглосуточная электронная почта реагирования на разливы нефти: olja@lv.fo

Финляндия

Институт окружающей среды Финляндии
Почтовый адрес: P.O. Box 140; FI-00251 Helsinki, FINLAND
Адрес: Mechelininkatu 34a, Helsinki.
Тел.: +358 20 610 123
Факс: +358 9 5490 2478
Эл.почта: oilduty@environment.fi

Исландия

Агентство окружающей среды Исландии
Suðurlandsbraut 24
IS - 108 Reykjavík
Iceland
Тел.:+354 591-2000
Факс: +354 591-2020
Эл.почта: ust@ust.is

Норвегия

Береговая администрация Норвегии
Центр реагирования на чрезвычайные ситуации
Почтовый адрес: Postbox 1502
N-6025 Alesund
Адрес: Moloveien 7
N-3191 Horten
NORWAY
Тел: +47 33 03 4800 (круглосуточный)
Факс: +47 33 03 4949
Эл.почта: vakt@kystverket.no

Российская Федерация

Министерство транспорта Российской Федерации
109012, Москва, ул. Рождественка, д. 1, строение 1
Tel.: + 7(495) 626 1000
Fax: + 7 (495) 626 9128
E-mail: info@mintrans.ru

Министерство по делам гражданской обороны,
чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Российской
Федерации
(МЧС России)
103012, Москва, Театральный проезд, д.3
Fax: +7 495 624-84-10 (круглосуточно)
Tel.: +7 495 626-35-82

e-mail: emercom@mchs.gov.ru

Швеция

Береговая охрана Швеции

Stumholmen, box 536

371 23 Karlskrona

Sweden

Тел.: +46 455353400

Факс: +46 455105 21

Эл.почта: registrator@coastguard.se

Соединенные Штаты Америки

Государственный департамент США

Тел.: +1 202 647-1512

Факс: +1 202 647 1811

Береговая охрана США

Национальный командный центр

Тел: +1-800 424-8802

Факс: +1-202-267-2675

Эл.почта: ncc@uscg.mil

ДОПОЛНЕНИЕ IV

Практическое руководство

СОГЛАШЕНИЕ о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования
на загрязнение моря нефтью в Арктике

Дополнение IV

ПРАКТИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО

ПРЕАМБУЛА

Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнения моря нефтью в Арктике ("Соглашение") включает следующее не являющееся юридически обязывающим Практическое руководство ("Руководство"). Ничто в настоящем Практическом руководстве не предназначено для создания или изменения каких-либо обязательств Сторон по Соглашению или по международному праву. В настоящем Практическом руководстве содержатся положения, направленные на регулирование сотрудничества, координации и предоставления взаимной помощи в целях обеспечения готовности на случай загрязнения нефтью морской среды Арктики и борьбы с ним.

В Практическом руководстве изложены процедуры уведомления и запроса помощи, осуществления управление и контроля при проведении операций по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, проведения совместной подготовки и учений, решения административных вопросов и других рекомендованных мер, направленных на содействие осуществлению совместных шагов по эффективной борьбе с последствиями загрязнения нефтью.

Известно, что некоторые Стороны уже имеют действующие двусторонние или многосторонние планы действий в чрезвычайных ситуациях, в соответствии с которыми будет осуществляться координация и сотрудничество в ходе операций по реагированию на чрезвычайные ситуации (см. таблицу 1). Настоящее Практическое руководство могло бы дополнять подобные планы либо содействовать их разработке или пересмотру. Также известно, что любые совместные операции будут проводиться, насколько это возможно, в соответствии с национальными планами экстренного реагирования Сторон.

Таблица 1: Существующие двусторонние и многосторонние соглашения или договоренности:

Двусторонние и многосторонние соглашения/договоренности	Государства-участники
Совместный канадско-американский план действий в чрезвычайных ситуациях, связанных с загрязнением морской среды www.dfo-mpo.gc.ca/Library/343409.pdf	Канада, США
Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря от 1992 года (Хельсинская конвенция) www.helcom.fi/groups/response/en_GB/main/	Дания, Финляндия, Швеция, Россия (и другие государства-участники, находящиеся за пределами Арктики)
Соглашение между Данией, Исландией, Норвегией, Финляндией и Швецией о сотрудничестве в области контроля над загрязнением морской среды после загрязнения воды нефтью или другими вредными веществами www.copenhagenagreement.org/ www.ust.is/library/Skrar/COPA/engelsk.pdf	Дания, Исландия, Норвегия, Финляндия, Швеция
Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Норвегии о сотрудничестве в борьбе с загрязнением нефтью в Баренцевом море от 1994 года. (ссылки не имеется)	Норвегия, Россия
Соглашение между Правительством Канады и Правительством Королевства Дании о сотрудничестве в области охраны морской среды www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=101887	Дания, Канада
Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Финляндской Республики о сотрудничестве в борьбе с загрязнением Балтийского моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных ситуациях 1989 года. www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1990/19900054	Россия, Финляндия
Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и	Россия, США

<p>Правительством Соединенных Штатов Америки о сотрудничестве в борьбе с загрязнением в Беринговом и Чукотском морях в чрезвычайных ситуациях от 1989 года. www.dec.state.ak.us/spar/perp/plans/uc/mou/Kp- US_USSR_89.pdf</p>	
---	--

содержание

Содержание	6
Данные об исправлениях	7
1. Уведомление	8
2. Помощь	9
2.1 Запросы о помощи	10
2.2 Информация, предоставляемая вместе с запросом о помощи	10
2.3 Подтверждение запроса о помощи и ответ на него	12
2.4 Координаторы	17
2.5 Координация предложений помощи от иностранных государств	18
3. Трансграничное перемещение и вывоз ресурсов.....	18
3.1 Таможенные вопросы	18
3.2 Пункты въезда	20
3.3 Декларации судового груза	20
3.4 Иммиграционный контроль	22
3.5 Дипломатическое разрешение	22
3.6 Дикая природа	23
3.7 Прохождение через территорию третьей стороны	23
3.8 Трансграничное удаление/утилизация отходов	23
4. Операции по реагированию в районах, находящихся за пределами национальной юрисдикции	24
5. Управление и контроль	25
5.1 Общие принципы	26
5.2 Передача управления и контроля	26
5.3 Координаторы управления и контроля	27
5.4 Информирование общественности	28
6. Содействие отслеживанию ситуации и формированию общей оперативной картины	28
7. Совместный разбор операций по реагированию на инциденты, вызывающие загрязнение нефтью	29
8. Возмещение расходов, связанных с оказанием помощи	30
9. Совместные учения и подготовка	31
10. Административный регламент	32
11. Бланки	34
12. Организация на уровне государств	39
13. Добавление	93

Данные оБ исправлениях

НОМЕР ИСПРАВЛЕНИЯ	ДАТА ИСПРАВЛЕНИЯ	ИСПРАВЛЕНИЕ ВНЕСЕНО
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		
35		

1. Уведомление

В соответствии со статьей 6 Соглашения Стороны будут отправлять уведомления Национальным круглосуточным оперативным пунктам связи других Сторон (Приложение II к Соглашению). Уведомление не налагает обязательства запрашивать или предоставлять помощь в соответствии с Соглашением.

В уведомление, помимо прочего, должна быть включена следующая информация:

- a. название или уникальное идентификационное наименование инцидента;
- b. название уведомляющей Стороны и компетентного национального органа, отвечающих за преодоление последствий инцидента, в том числе контактная информация для круглосуточной связи семь дней в неделю (телефон, факс, мобильный телефон, электронная почта);
- c. дата и время получения информации об инциденте по всемирному координированному времени (UTC) и время, когда уведомляющая Сторона начала следить за развитием инцидента или ликвидировать его последствия;
- d. дата и приблизительное время инцидента, сообщенные виновником инцидента;
- e. данные, необходимые для того, чтобы другие Стороны обладали достаточной информацией об обстановке. По меньшей мере должны быть указаны:

- **Место инцидента:** широта и долгота или, если ситуация с загрязнением нефтью продолжает развиваться, район, который может быть затронут.
- **Выявление основных вопросов или проблем,** включая поисково-спасательные мероприятия, возможный масштаб

загрязнения и/или вопросы, связанные со спасательными операциями/пострадавшими.

- **Оценка ситуации:** оценка общей ситуации (тип и причина инцидента, объем утечки, информация по контролю источника и анализ непосредственных и краткосрочных последствий или потребностей), доступные ресурсы для реагирования и/или ресурсы, имеющиеся на месте (морские суда, оборудование, специалисты, добровольцы), возможные последствия для окружающей среды.

- **Подтверждение уведомления,** предназначенное для подтверждения получения информации другими Сторонами. Подтверждение должно содержать дату и время отправки, оно должно быть отправлено уведомляющей Стороне по завершении процедуры внутренних уведомлений.

Стандартный формат уведомления должен использоваться для того, чтобы другие Стороны получали стандартизированную информацию о подробностях инцидента. Образец шаблона уведомления можно найти в разделе 11 (Бланки) в конце настоящего руководства.

2. Помощь

В настоящей главе содержится руководство для:

a. Сторон, обращающихся за помощью к другим Сторонам при возникновении инцидента, вызывающего загрязнение нефтью; руководство относится к составлению запросов и оценке предложений и реагированию на них; и

b. Сторон, которые могут изъявить желание оказать помощь.

Стороны могут заранее предложить помощь при возникновении инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, не дожидаясь запроса о помощи от запрашивающей Стороны.

2.1 Запросы о помощи

Если Сторона считает, что ей необходима помощь для преодоления последствий инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, она может запросить такую помощь у другой Стороны или Сторон с указанием типа и объема необходимой помощи. Стороны должны следовать руководству, содержащемуся в настоящей главе, или другому соответствующему руководству.

Все специалисты, предоставляемые Стороной, оказывающей помощь, подчиняются законам запрашивающей Стороны в пределах ее юрисдикции. Запрашивающая Сторона должна сделать все возможное, для того чтобы специалисты, предоставляемые Стороной, оказывающей помощь, как можно скорее были проинформированы об этих законах (например, на брифинге или инструктаже).

Соответствующие ведомства запрашивающей Стороны и Стороны, оказывающей помощь, должны тесно сотрудничать по всем актуальным направлениям.

Запрашивающая Сторона должна создать надлежащие условия на местном уровне, необходимые для управления ресурсами Стороны, оказывающей помощь, в том числе провести обеззараживание; она должна обеспечить безопасность и охрану специалистов, морских и воздушных судов и оборудования, а также их безопасное возвращение.

2.2 Информация, предоставляемая вместе с запросом о помощи

Запрашивающая Сторона должна:

- a. составить свои запросы в ясной и четкой форме (количество, тип запрашиваемой помощи и т. д.), указывая, для каких целей будут использоваться морские и воздушные суда, оборудование, продукты и специалисты по реагированию;

- b. назначить полномочный орган, ответственный за таможенные, иммиграционные и дипломатические вопросы, относящиеся к перемещению ресурсов через границу и их вывозу;
- c. назначить полномочный орган для получения помощи, включающей морские и воздушные суда, оборудование, продукты и специалистов по реагированию, которые будут использоваться в работе;
- d. предоставить топливо, обеспечить удаление отходов и другие портовые и аэропортовые услуги для морских судов, участвующих в ликвидации последствий загрязнения нефтью, и воздушных судов, с которых ведется наблюдение за загрязнением;
- e. предоставить жилье и питание для членов групп реагирования;
- f. вернуть все неиспользованные материалы и оборудование и убедиться в том, что возвращаемое оборудование находится в рабочем состоянии, принимая во внимание естественный износ из-за работы по преодолению последствий инцидента, вызывающего загрязнение нефтью;
- и
- g. представить любые финансовые соображения, если это необходимо.

Стандартный формат для запроса об оказании помощи должен использоваться запрашивающей Стороной, чтобы предоставлять стандартизированную информацию другим Сторонам относительно подробностей инцидента и точных оперативных потребностей в рамках запроса ресурсов. Образец стандартного формата для запроса можно найти в разделе 11 (Бланки) в конце настоящего руководства.

Стороны, запрашивающие конкретную помощь для проведения операций по реагированию от других Сторон, в каждом запросе должны предоставить подробную информацию, изложенную ниже, касательно морских и воздушных судов, оборудования, продуктов и персонала. Запрашивающая Сторона должна обновлять такие подробные запросы,

поскольку оперативные потребности изменяются в процессе проведения операции по реагированию.

Что касается Сторон, запрашивающих конкретную помощь для проведения операций по реагированию, такое руководство может, помимо прочего, включать:

- a. информацию о предварительных ответах на предложения помощи, включая, если необходимо, описание того, как предложение помощи будет в дальнейшем оценено в рамках системы экстренного реагирования запрашивающей Стороны и соответствующих законов и правил, и о любом необходимом процессе оценки;
- b. если необходимо, примерное время, которое займет оценка предложения; и
- c. инструкции для предоставления подробной информации о каждом предложении помощи от другой Стороны

2.3 Подтверждение запроса о помощи и ответ на него

При получении запроса о помощи Сторона должна подтвердить получение запроса запрашивающей Стороны и незамедлительно передать информацию, содержащуюся в запросе, соответствующим полномочным органам для оценки и принятия решения.

Сторона должна передать свой ответ запрашивающей Стороне как можно скорее и предоставить:

- a. подробное описание и полный список всех морских и воздушных судов, оборудования, продуктов и специалистов, которые она может предоставить, из числа содержащихся в списке запрашивающей Стороны, а также инструкции для оборудования и продуктов, если они необходимы;
- b. оборудование, которое находится в рабочем состоянии и подходит для нужд запрашивающей Стороны;

- c. квалифицированных специалистов, если возможно, имеющих свое собственное оборудование, необходимое для ликвидации последствий чрезвычайной ситуации; и
- d. смету расходов на использование морских и воздушных судов, оборудования и продуктов.

Что касается морских судов, которые могут быть использованы в операциях по реагированию, среди такой подробной информации может, помимо прочего, содержаться следующее:

- a. Название судна (номер ИМО)
- b. Классы судна (например, ледокольное, спасательное)
- c. Осадка, длина, ширина, максимальная скорость
- d. Мощность двигательной установки, тяговое усилие на швартовах
- e. Емкость резервуара для сбора нефти
- f. Основная система для сбора нефти и другое оборудование для сбора нефти
- g. Тип и длина боновых заграждений
- h. Оборудование для связи
- i. Необходимое топливо и расчетный объем топлива на день работы
- j. Необходимость пресной воды
- k. Необходимость слива серой или сточной воды
- l. Потребность в электроэнергии во время стоянки
- m. Требования по швартовке
- n. Количество членов экипажа

Что касается воздушных судов, которые могут быть использованы в операциях по реагированию, среди такой подробной информации может, помимо прочего, содержаться следующее:

- a. Тип воздушного судна
- b. Количество членов экипажа
- c. Максимальное время и дальность полета

- d. Скорость при патрулировании
- e. Оборудование для дистанционного зондирования
- f. Оборудование для связи
- g. Ограничения по полетам в связи с определенными условиями и другие возможные причины, которые могут оказать воздействие на полеты, особенно в ночное время
- h. Антиобледенительные системы
- i. Тип топлива и расчетный объем топлива на полет
- j. Требования в отношении наземного оборудования (например, аэродромный пусковой агрегат)
- k. Требования по времени отдыха экипажа

Что касается оборудования, которое может быть использовано в операциях по реагированию, среди такой подробной информации может, помимо прочего, содержаться следующее:

- a. точный тип и технические характеристики предлагаемого оборудования, в том числе, в максимально возможной степени, подробные фотографии оборудования, идентификация производителя (производителей), номера моделей, рабочая документация и, по возможности, любая информация о предыдущем использовании предлагаемого оборудования во время схожих инцидентов, связанных с разливом нефти/опасных веществ;
- b. состояние оборудования в настоящее время и возможный износ оборудования во время использования;
- c. общее количество предлагаемого оборудования каждого конкретного типа или категории;
- d. вес, размеры и другие физические характеристики предлагаемого оборудования;
- e. когда и как долго оборудование будет доступно;

- f. предлагается ли оборудование на возмездной основе или бесплатно; краткое изложение правил и условий предложения, если оборудование предлагается на платной основе;
- g. где расположено оборудование в настоящее время;
- h. будет ли Сторона, оказывающая помощь, перевозить оборудование; правила и условия перевозки, включая какие бы то ни было экспортные или таможенные ограничения, которые могут быть применены согласно национальному законодательству Стороны, оказывающей помощь;
- i. любые особые логистические проблемы, которые могут возникнуть при перевозке или размещении оборудования;
- j. любые особые условия и/или ограничения относительно использования оборудования;
- k. расположение международного аэропорта или морского порта, откуда будет перевозиться оборудование;
- l. контактная информация для уполномоченных специалистов, знающих технические характеристики предлагаемого оборудования, с которыми соответствующие специалисты, предоставляемые запрашивающей Стороной, могли бы обсудить дополнительные технические подробности или особенности использования; и
- m. оценка времени, необходимого для подготовки оборудования к перевозке.

Сторона, оказывающая помощь, должна определить минимальные стандарты обслуживания, безопасности, надежности и подготовки для работы с оборудованием, направляемым запрашивающей Стороне.

Что касается специалистов (например, специалистов, оказывающих техническую, консультативную или экспертную помощь), которые могут быть задействованы в операциях по реагированию, среди такой подробной информации может, помимо прочего, содержаться следующее:

- a. квалификация и краткое описание опыта каждого специалиста, оказывающего помощь, в том числе заверение в том, что они осведомлены о погодных и рабочих условиях в Арктике и что они имеют соответствующую экипировку для работы в холодных погодных условиях;
- b. оценка способности каждого специалиста говорить и читать на официальном языке руководящей Стороны, участвующей в операциях по реагированию, и доступность эффективных переводческих услуг, если может возникнуть языковой барьер;
- c. доступность каждого специалиста, т.е. то, как быстро он может быть привлечен к операции по реагированию, на какое время он может быть привлечен; любые требования относительно его отбытия с места работы во время проведения операции;
- d. любые затраты, которые должна будет покрыть запрашивающая Сторона (например, стоимость авиабилетов, затраты на проживание, ежедневная оплата труда);
- e. обеспечит ли Сторона, оказывающая помощь, прямую связь между лицами, предлагающими помощь, и техническими экспертами Стороны, оказывающей помощь, чтобы провести дальнейшую оценку предложения;
- f. любые особые требования Стороны, оказывающей помощь, относительно статуса специалиста во время работы (т. е. требование о том, чтобы специалист имел статус технического сотрудника посольства и т. д.);
- g. создание условий для обеспечения личной охраны и безопасности специалистов, предоставляемых Стороной, оказывающей помощь, во время работы в стране; и
- h. смета расходов на такую работу.

2.4 Координаторы

Каждая Сторона, столкнувшаяся с инцидентом, вызывающим загрязнение нефтью, назначит компетентный национальный орган, ответственный за мероприятия по реагированию и координацию деятельности по реагированию с другими правительственными ведомствами. Если последствия инцидента не могут быть преодолены на национальном уровне, может возникнуть необходимость назначить одного или более координаторов. В зависимости от особенностей инцидента руководящая Сторона может использовать один из следующих типов связи или оба типа связи для содействия межведомственной координации:

- a. Стороны могут принять решение о назначении специалистов, в обязанности которых будет входить обеспечение прямой связи с запрашивающей Стороной при осуществлении деятельности по реагированию. Координатор должен работать в тесном контакте со специалистами из всех ведомств, участвующих в операциях по реагированию, чтобы точно определить и охарактеризовать конкретные средства, необходимые на различных стадиях операций по реагированию, и определить категории ресурсов по реагированию, которые могут быть получены на международном уровне. Координатор может облегчить оценку предложений помощи от других Сторон, чтобы убедиться в том, что они соответствуют текущим или прогнозируемым оперативным потребностям; и
- b. запрашивающая Сторона также может назначить специалистов, выполняющих функции координаторов, из министерства иностранных дел для работы в качестве технических консультантов по связи с другими Сторонами.

2.5 Координация предложений помощи от иностранных государств

При возникновении инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, последствия которого не могут быть преодолены на национальном уровне, могут быть получены многие предложения помощи на национальном и международном уровнях, что потребует дополнительных внешних ресурсов для обеспечения своевременного и эффективного реагирования. Создание надежного механизма координации на ранней стадии для получения и обработки таких предложений важно для обеспечения своевременного и эффективного реагирования на инцидент.

Рекомендации по координированию незапрошенных предложений помощи можно найти в разделе 13 (Добавление) в конце настоящего руководства.

3. ТРАНСГРАНИЧНОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ И ВЫВОЗ РЕСУРСОВ

Все Стороны должны содействовать перемещению оборудования, продуктов и специалистов по экстренному реагированию через их территорию для помощи в операциях по реагированию, в том числе обеспечивать оперативную обработку или полное освобождение от таможенных и визовых требования.

3.1 Таможенные вопросы

Запрашивающая Сторона должна определить, каким образом она может содействовать доставке оборудования, продуктов или специалистов Стороны, оказывающей помощь, на свою собственную территорию.

С этой целью запрашивающая Сторона должна содействовать оказанию международной помощи по реагированию на инцидент, вызывающий загрязнение нефтью, в том числе обеспечивать оперативную обработку или, в случае необходимости, освобождение от таможенных и

визовых процедур по мере необходимости и в соответствии с национальным законодательством.

Запрашивающая Сторона также должна регулярно информировать специалистов о пунктах въезда, таможенных и визовых процедурах и любых других механизмах, которые облегчили бы их прибытие.

В случае предоставления морских и воздушных судов запрашивающая Сторона должна удостовериться в том, что морским судам предоставлены все необходимые разрешения, а воздушные суда допущены к полетам в национальном воздушном пространстве. План полета или извещение о полете должны быть поданы и приняты в качестве разрешения взлета и посадки самолета с поверхности суши или моря вне аэродромов, где может отсутствовать таможенный досмотр.

У многих государств есть законы, вводящие ограничения относительно уплаты таможенных пошлин на ряд товаров, импортируемых и экспортируемых при чрезвычайных ситуациях, или освобождающие от такой уплаты. Принято включать в национальное таможенное законодательство положения о порядке действий в чрезвычайной ситуации для оформления поступающей поддержки и помощи. Если такие законы существуют, запрашивающие Стороны должны оценить их применимость в случае оказания помощи по ликвидации последствий загрязнения нефтью, которое может не подпадать под действие закона об оказании экстренной помощи при чрезвычайной ситуации.

Если запрашивающая Сторона имеет национальное законодательство, разрешающее освобождение от уплаты таможенных сборов или отмену таких сборов в случаях реагирования на инциденты, вызывающие загрязнение нефтью, запрашивающая Сторона должна определить, каким образом эти освобождение или отмена могут применяться при прибытии оборудования, товаров, необходимых для реагирования, и соответствующих специалистов, предоставляемых

Стороной, оказывающей помощь. Более того, группы реагирования Стороны, оказывающей помощь, должны подготовить и иметь при себе подробную декларацию на оборудование или собственность и соответствующие документы, необходимые для оформления специалистов, чтобы ускорить прохождение таможенных процедур.

Книжка АТА является международным таможенным и экспортно-импортным документом. Она используется для прохождения таможи без уплаты таможенных пошлин и налогов на товары, которые будут реэкспортированы в течение 12 месяцев. Получение книжки также означает получение гарантии на возмещение стоимости отгруженных товаров, страхование товаров и получение экспортной декларации грузоотправителя. Если запрашивающая Сторона одобряет использование книжки (паспорта) временного ввоза (АТА) [www.atacarnet.com] для временного ввоза профессионального оборудования, предоставляется целесообразным изучить возможность выдачи книжки.

3.2 Пункты въезда

Сторонам рекомендуется заранее указать пункты въезда для приезжающих групп реагирования. Пунктом въезда может являться любой пункт пересечения границы (дорожный, речной, железнодорожный, через порт или аэропорт). Стороны могут создать перечень заранее определенных пунктов въезда, в том числе в том числе имеющиеся возможности.

3.3 Декларации судового груза

Законы и таможенные процедуры, применяемые запрашивающей Стороной, должны быть соблюдены. Согласно Руководящим принципам Управления ООН по координации гуманитарных вопросов (УКГВ)/ Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП), касающимся

чрезвычайных экологических ситуаций, нижеследующие данные являются рекомендуемым минимумом, который должен быть включен в декларацию груза. Декларации предоставляются Стороной, оказывающей помощь.

- a. Дата – указание даты экспорта/импорта;
- b. Причина импорта – краткое описание указывающее, что оборудование предназначено для чрезвычайной помощи;
- c. Грузоотправитель/владелец – указание владельца и ответственного за груз во время транспортировки. Грузоотправитель и владелец в большинстве случаев могут быть одним и тем же лицом, за исключением случаев, когда оборудование отправлено как груз без сопровождения;
- d. Грузополучатель – имя и контактные данные лица, ответственного за груз с момента его прибытия в страну назначения. Что касается оборудования, доставленного группой реагирования и т.д., грузополучателем обычно является то же лицо, что и грузоотправитель/владелец;
- e. Условия доставки – это международные коммерческие условия (ИНКОТЕРМ), которые применяются к поставке. Они обычно используются для распределения операционных расходов и обязательств между покупателем и продавцом при осуществлении международной торговой деятельности и указываются в счете для таможенных целей. Для оборудования, импортированного Стороной, оказывающей помощь, рекомендуется использовать код CIF, который обозначает "стоимость, страхование и фрахт", включенные в фактурную стоимость;
- f. Описание – таблица с подробным описанием различных импортируемых средств с указанием количества, веса/объема, расчетной стоимости в признаваемой на международном уровне валюте (например, доллары США) и, где возможно, серийный номер. Над или под таблицей должны быть указаны общее количество, вес, объем и стоимость. Любые грузы, причисленные к опасным веществам, должны быть соответственно

помечены. Также должно быть указано, что средства импортируются не в коммерческих целях;

g. Заявление – в конце декларации обычно включено заявление о намерениях использования оборудования, его утилизации и реэкспорта. Кроме того, в таможенных условиях также указывается наличие преференциального статуса оборудования в плане происхождения.

Декларация формируется как примерный счет для последующего указания, что оборудование не предназначено для коммерческих целей.

3.4 Иммиграционный контроль

Запрашивающая Страна также должна предоставлять иностранным экспертам или группам реагирования точную информацию о пунктах въезда, таможенных и визовых требованиях и других процедурах по прибытии.

Обычно иммиграционные правила, касающиеся разрешения на работу, требуют получения согласия на работу в стране для всех иностранцев. В целях исполнения иммиграционного и таможенного контроля и акцизных правил возможно применение специальных чрезвычайных процедур, временной отмены или других договоренностей в рамках, допускаемых национальным законодательством, и в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, при котором было необходимо привлечь специалистов Страны, оказывающей помощь.

3.5 Дипломатическое разрешение

Морские и воздушные суда реагирования часто принадлежат Стране, оказывающей помощь, используются ей и, следовательно, нуждаются в получении дипломатического разрешения до начала проведения операции по ликвидации последствий разлива нефти в территориальных водах или в воздушном пространстве запрашивающей

Стороны. В соответствии с национальным законодательством каждой из Сторон такое дипломатическое разрешение должно быть предоставлено запрашивающей Стороной в срочном порядке.

В регионах, где средства запрашивающей Стороны и средства Стороны, оказывающей помощь, находятся на небольшом расстоянии друг от друга, можно рассмотреть вопрос о предоставлении "постоянного дипломатического разрешения" для экономии времени в период проведения совместных операций по реагированию.

3.6 Дикая природа

Что касается спасения дикой природы, нужно рассмотреть два основных аспекта, связанных с таможенным контролем и пересечением границы:

- a. въезд приглашенных групп реагирования и/или доставка оборудования в страну; и
- b. транспортировка пострадавших от нефтяного загрязнения обитателей дикой природы через границу.

В некоторых случаях разрешения могут быть необходимы при транспортировке обитателей дикой природы в страну и из нее. В случае необходимости разрешений, запрашивающая Сторона ответственна за их предоставление до начала транспортировки.

Транспортировка обитателей дикой природы может потребовать специального оборудования и компетенции, она всегда должна производиться на основе тесных консультаций с экспертами.

3.7 Прохождение через территорию третьей стороны

Запрашивающая Сторона должна взаимодействовать со Стороной, оказывающей помощь, в вопросе согласования помощи в перевозке оборудования по территории третьей стороны.

3.8 Трансграничное удаление/утилизация отходов

Трансграничная перевозка отходов, появившихся в результате ликвидации загрязнения нефтью, должна соответствовать всем принятым правилам ввоза той страны, куда отходы перевозятся. Стороны должны следовать Руководящим принципам Арктического совета по предупреждению, готовности и реагированию на чрезвычайные экологические ситуации (EPPR) и Плану действий при утилизации нефтесодержащих отходов в Арктике.

4. ОПЕРАЦИИ ПО РЕАГИРОВАНИЮ В РАЙОНАХ, НАХОДЯЩИХСЯ ЗА ПРЕДЕЛАМИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЮРИСДИКЦИИ

Действия в районах, находящихся за пределами национальной юрисдикции (то есть в открытом море за пределами территориальных вод), должны быть предприняты в соответствии с национальным и международным законодательством.

Когда одна Сторона обязана уведомить другие Стороны об инциденте, приводящем к загрязнению нефтью, согласно Статье 6 данного Соглашения, она должна следовать инструкциям, приведенным в Разделе 1 Практического руководства. Кроме того, эта Сторона должна также сообщить всю имеющуюся у нее информацию о намерении виновника загрязнения принять меры по реагированию на загрязнение нефтью, его сдерживанию и ликвидации.

Если виновник загрязнения не может бороться с последствиями инцидента, приводящего к загрязнению нефтью, или прекращает операцию по преодолению последствий до того, как нефтяное загрязнение остановлено или ликвидировано, уведомляющая Сторона должна как можно быстрее созвать заседание компетентных национальных органов,

список которых приведен в Приложении 1 данного Соглашения (посредством телеконференции или других оперативных средств), на котором среди прочего должны быть рассмотрены следующие вопросы:

a. готова ли одна из Сторон добровольно взять на себя руководство операцией по ликвидации последствий загрязнения нефтью;

b. если ни одна из Сторон добровольно не берет на себя руководство, нужно ли проводить оценку масштаба нефтяного загрязнения и его угрозы морской среде и/или интересам Сторон. Такая оценка может включать:

i. масштабы;

ii. распространение и траекторию;

iii. скорость движения;

iv. угрозу морским живым ресурсам или неустойчивым экосистемам;

v. угрозу людям, для которых жизненно необходимо использование потенциально затронутых ресурсов;

vi. безопасность групп реагирования; и

vii. другие значимые факторы.

c. будет ли позднее созвано другое заседание или заседания компетентных национальных органов для обсуждения дальнейших действий в отношении инцидента, приводящего к загрязнению нефтью.

Если какая-либо Сторона добровольно берет на себя руководство операцией по реагированию в открытом море за пределами территориальных вод, этой Стороне следует взять на себя инициативу в определении соответствующих требований к реагированию, включая вопрос запроса помощи у другой Стороны или Сторон. Руководящая сторона затем должна задействовать свою систему управления и контроля и правилам, которые содержатся в нижеследующей части настоящего документа.

5. УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛЬ

Каждая Сторона Соглашения имеет действующую систему управления и контроля, которая используется во время инцидентов, приводящих к загрязнению нефтью на территориях, находящихся под ее юрисдикцией. Также существуют двусторонние и многосторонние соглашения между арктическими государствами, устанавливающие методы совместного реагирования, в которых заранее определены системы управления и контроля (см. таблицу 1). Таким образом, не рекомендуется создавать общую систему управления и контроля для Сторон Соглашения. Стороны также осведомлены о том, что условия двусторонних и многосторонних соглашений и договоренностей распространяются не на все арктические области, определенные в Статье 3 настоящего Соглашения. Тем не менее, могут применяться следующие основные принципы.

5.1 Основные принципы

Запрашивающая Сторона осуществляет оперативное руководство всеми операциями по реагированию. В случае запроса помощи запрашивающая Сторона обязана обеспечить полную интеграцию морских и воздушных судов, самолетов, оборудования, товаров, персонала и системы связи Стороны, оказывающей помощь, в систему управления и контроля запрашивающей Стороны. Сторона, оказывающая помощь, должна признать и обеспечить полную интеграцию средств и организации реагирования в систему управления и контроля запрашивающей Стороны.

Органы, уполномоченные Сторонами запрашивать помощь и принимать решение об оказании помощи, приведены в Приложении 3 к настоящему Соглашению.

В отношении инцидентов, приводящих к загрязнению нефтью в районах, где не применяется никакое другое специальное соглашение или

договоренность, Сторона, чьи воды могут оказаться под угрозой или чьи интересы могут быть затронуты, может предложить свою помощь (Глава 4 Практического руководства). В таком случае должна применяться структура управления и контроля Стороны, предложившей помощь.

5.2 Передача управления и контроля

Если рекомендуется передать управление и контроль другой Стороне, выбор сроков передачи управления и контроля и распределения ресурсов должен быть согласован соответствующими компетентными национальными органами или другими уполномоченными организациями с учетом общей обстановки и любых возможных сценариев развития ситуации.

5.3 Координаторы управления и контроля

Помимо деятельности, обозначенной в Разделе 2.4, также применяется нижеследующее. Операции по реагированию требуют тесного сотрудничества между запрашивающей Стороной и Стороной или Сторонами, оказывающими помощь, по вопросам управления и руководства операциями по реагированию вовлеченными Сторонами на всех уровнях.

Любая Сторона, участвующая в ликвидации загрязнения нефтью, может запросить, чтобы представитель одной из Сторон взял на себя функции координатора поступающей информации для обеспечения обмена мнениями и потребностями и поддержания прямого общения между Сторонами.

Стороны должны назначить координатора в максимально короткий срок. Координатор от Стороны, оказывающей помощь, должен быть напрямую подчинен запрашивающей Стороне, в случае такой необходимости.

Запрашивающая сторона не обязана предоставлять административную поддержку (т.е. размещение, питание и пр.) Координатору Стороны оказывающей помощь. При этом она должна обеспечить включение координатора в структуру управления и контроля, как предписано в разделе 5.1.

Координатору в разумном объеме должен быть предоставлен доступ ко всем необходимым средствам связи, таким как телефон, факс и электронная почта, если таковые имеются в наличии.

Если Стороны, пострадавшие в результате одного и того же инцидента, приводящего к загрязнению нефтью, предпочитают не обмениваться координаторами, они, как правило, должны ежедневно обмениваться отчетами о текущем положении дел.

5.4 Информирование общественности

Запрашивающая Сторона обеспечивает информирование общественности. В ходе совместных операций соответствующие должностные лица, отвечающие за информирование общественности, должны обеспечить максимальную координацию своих действий для того, чтобы распространяемая информация была единообразна и корректна.

6. СОДЕЙСТВИЕ В ОТСЛЕЖИВАНИИ СИТУАЦИИ И ФОРМИРОВАНИИ ОБЩЕЙ ОПЕРАТИВНОЙ КАРТИНЫ

Сторонам следует при необходимости рассмотреть возможность создания информационных интернет-порталов для того, чтобы:

а. формировать общую оперативную картину, которая должна регулярно обновляться и доводиться до сведения Сторон, оказывающих помощь;

b. предоставлять информацию о текущих или прогнозируемых оперативных потребностях, которые могут быть удовлетворены за счет предложения помощи;

c. предоставлять информацию о степени детализации предлагаемой помощи (оборудование, продукты и специалисты), позволяющую обеспечить максимально полный и рациональный анализ и оценку;

d. создавать порталы, куда будут поступать предложения помощи, упрощающие сбор информации и упорядочивающие сведения о поступивших предложениях и их статусе;

e. предоставлять информацию для СМИ и широкой общественности о полном масштабе мер реагирования, а также публично выражать признательность, в зависимости от обстоятельств, всем тем, кто вносит вклад в деятельность по реагированию; и

f. создавать контактные центры для предоставления дополнительной информации.

7. СОВМЕСТНЫЙ РАЗБОР ОПЕРАЦИЙ ПО РЕАГИРОВАНИЮ НА ИНЦИДЕНТ, ВЫЗЫВАЮЩИЙ ЗАГРЯЗНЕНИЕ НЕФТЬЮ

Основной целью совместного разбора инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, является накопление опыта в ходе проведения оперативных действий по реагированию (от уведомления до завершения операции) с целью выявления и оценки областей, требующих улучшения, и внесения необходимых изменений в Практическое руководство.

Совместный разбор инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, должен проводиться как можно скорее после завершения операции. При поведении совместного разбора необходимо рассматривать только оперативные вопросы. Финансовые и юридические вопросы должны

затрагиваться только в том случае, если они оказали прямое воздействие на ход операции.

Совместный разбор должен проводиться Сторонами, осуществлявшими координацию операций по реагированию.

В целях упрощения проводимого разбора можно использовать приведенную ниже структуру, в зависимости от конкретных целей операции:

a. краткий обзор и описание инцидента, включая характер происшествия, природу загрязняющего вещества, общий объем потерь, пострадавший район и условия проведения операции;

b. уведомление;

c. просьба об оказании помощи;

d. управление и контроль;

e. канал связи;

f. теле- и радиосвязь;

g. оборудование (эффективность использования оборудования и материалов);

h. логистика;

i. воздушное и спутниковое наблюдение и системы мониторинга;

j. система прогнозирования разливов нефти;

k. промежуточное хранилище (оборудование, провиант, собранная нефть, загрязненные нефтью предметы и т.д.);

l. утилизация отходов;

m. здоровье и безопасность;

n. эффективность методов экологического мониторинга;

o. СМИ и другие связи с общественностью;

p. завершение операции;

q. другое.

По результатам разбора необходимо задокументировать его результаты и определить план мероприятий.

В соответствии со статьей 11 Соглашения результаты подобного совместного разбора в случае необходимости должны быть общедоступными. Рекомендации по внесению изменений в Практическое руководство должны быть переданы на рассмотрение участников следующей встречи компетентных национальных органов, в ходе которой должны быть предоставлены результаты разбора.

8. ВОЗМЕЩЕНИЕ РАСХОДОВ, СВЯЗАННЫХ С ОКАЗАНИЕМ ПОМОЩИ

В соответствии со статьей 10 Соглашения Стороны, возможно, пожелают рассмотреть потенциальные возможности применения национальных и международных законов в отношении возмещения расходов и ущерба ответственными Сторонами при оценке операций по реагированию.

9. СОВМЕСТНЫЕ УЧЕНИЯ И ПОДГОТОВКА

В соответствии с комплексами мероприятий, указанных в статье 13 настоящего Соглашения, Стороны будут стремиться проводить совместные учения и подготовку для готовности к случаям загрязнения окружающей среды нефтью. По усмотрению Стороны, председательствующей в Арктическом совете, совместные Арктические учения могут проводиться в целях содействия сотрудничеству и координации мер реагирования.

В случае проведения совместных учений каждая из участвующих Сторон должна уполномочить по крайней мере одного из членов компетентного национального органа или учреждения, подведомственного этой организации, с целью их участия в составе группы планирования

учений для помощи руководящей Стороне в подготовке, проведении, оценке и документировании учений. Перед каждым совместным учением руководящая Сторона должна провести подготовку по вопросам ликвидации последствий инцидентов, передовой практики решения проблем, связанных с загрязнением нефтью, информирования о безопасности на местном уровне в зоне загрязнения, а также по другим представляющим интерес темам. В соответствии со статьей 13, в случае необходимости, Стороны должны включать заинтересованных лиц в процесс планирования и проведения совместных учений и тренировок.

Компетентные национальные органы должны определить частоту и масштаб проведения плановых Арктических учений, проводящихся в рамках существующих соглашений или правил, которые могут касаться одной или нескольких целей Соглашения. В ходе будущих встреч Сторон внимание должно уделяться развитию совместных обучающих программ, цель которых – оптимизация распределения ресурсов, обеспечение максимальной прозрачности и использование возможностей для участия в деятельности по обеспечению готовности.

По возможности Стороны, планирующие проведение внутренних или международных учений, могут рассмотреть вопрос об уведомлении другой Стороны о предстоящих учениях и направлении приглашений принять участие в качестве наблюдателя или участника.

Каждая Сторона должна дать оценку необходимости и степени своего участия в соответствующих учениях, о проведении которых она была уведомлена.

Учения и их результаты должны быть задокументированы и проанализированы; также должен быть составлен и распространен между участниками перечень результатов. Рекомендации по внесению изменений в Практическое руководство должны быть направлены на рассмотрение

следующего заседания компетентных национальных органов, в ходе которого должны быть представлены итоги проведенных учений.

10. АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ

Практическое руководство должно быть актуально и учитывать выводы, сделанные по результатам совместного разбора, совместных учений и подготовки , извлеченных уроков, передовых методов, соответствующего опыта и любой другой информации. Рабочая группа Арктического совета по предупреждению чрезвычайных ситуаций несет ответственность за внесение изменений в Практическое руководство после согласования с компетентными национальными органами, и для этого ей следует создать определенную систему. Информация о Руководящих принципах должна быть доступна на интернет-сайте Арктического совета.

В соответствии со статьей 21 Соглашения в ходе разработки и модификации Практического руководства заинтересованные стороны будут вносить свои предложения по мере необходимости.

11. БЛАНКИ

ОБРАЗЕЦ УВЕДОМЛЕНИЯ ЗАПРОСА ОБ ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ

СРОЧНО

УВЕДОМЛЕНИЕ/ЗАПРОС ОБ ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ – НОМЕР ИНЦИДЕНТА /НАЗВАНИЕ И МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ: _____

Дата/Время:

_____/_____
(ВКВ)

Страницы (Включая титульный лист):

От/Страна инцидента:

В(Контактный центр):

ФИО/Должность:

Факс/Телефон:

Факс:

Электронная почта:

Электронная почта:

ОПИСАНИЕ ИНЦИДЕНТА

ОПИСАНИЕ ИНЦИДЕНТА:	ИНФОРМАЦИЯ О ТЕКУЩЕМ СОСТОЯНИИ:
ТИП ИНЦИДЕНТА:	
ПРИМЕРНЫЙ ОБЪЕМ ПРОИЗОШЕДШЕЙ/ПРОИСХОДЯЩЕЙ УТЕЧКИ:	
ТИП ЗАГРЯЗНЯЩЕГО ВЕЩЕСТВА (ИЛИ ВЕЩЕСТВ):	
МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ ИНЦИДЕНТА (ШИРОТА-ДОЛГОТА):	
ИСТОЧНИК? ВЗЯТ ЛИ ПОД КОНТРОЛЬ?	
ОЦЕНКА ПОЛОЖЕНИЯ И ОСЛОЖНЯЮЩИЕ ФАКТОРЫ:	
ДРУГОЕ:	

ТРЕБУЕТСЯ ЛИ ПОМОЩЬ?

Да

Нет

ТИП НЕОБХОДИМОЙ ПОМОЩИ	ОСОБЕННОСТИ НЕОБХОДИМОЙ ПОМОЩИ	ДАТА/МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:
-------------------------------	---------------------------------------	-----------------------------

Подтверждение: (ФИО, организация, страна) подтверждает получение вышеуказанного уведомления и подтверждает распространение данного уведомления среди соответствующих местных органов власти (дата, время)

ОБРАЗЕЦ УВЕДОМЛЕНИЯ О ПРЕДЛОЖЕНИИ ПОМОЩИ (ОТ СТОРОНЫ, ОКАЗЫВАЮЩЕЙ ПОМОЩЬ, ЗАПРАШИВАЮЩЕЙ СТОРОНЕ)

<u>НАИМЕНОВАНИЕ ИНЦИДЕНТА, МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:</u>	<u>ДАТА:</u>	<u>ВРЕМЯ: (ВКВ)</u>

<u>СТОРОНА, ОКАЗЫВАЮЩАЯ ПОМОЩЬ/ОРГАНИЗАЦИЯ:</u>	<u>КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР (НАЗВАНИЕ, КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ):</u>	
<u>ТИП ПРЕДЛАГАЕМОЙ ПОМОЩИ (ОБОРУДОВАНИЕ, ПЕРСОНАЛ, ТЕХНИКА, МОРСКИЕ СУДА И Т.Д.)</u>	<u>МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ ИСТОЧНИКА НА ДАННЫЙ МОМЕНТ</u>	<u>ВЛАДЕЛЕЦ/ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЗА ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕСУРСЫ(ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ, ЧАСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ И Т.Д.)</u>

1. Требуется ли обучение персонала для работы с оборудованием?
2. Вызывает ли перемещение оборудования с текущего местоположения проблему соблюдения минимальных стандартов оборудования, используемого в операциях по реагированию?
3. Каким образом следует транспортировать оборудование? Будет ли Стороной, оказывающей помощь, предоставлена средства передвижения?
4. Существует ли необходимость в особых источниках питания, насосах или других технических средствах для эксплуатации данного оборудования/ имущества?
5. Другое.

**ОБРАЗЕЦ УВЕДОМЛЕНИЯ О ПОЛУЧЕНИИ (ОТ
ЗАПРАШИВАЮЩЕЙ СТОРОНЫ СТОРОНЕ, ОКАЗЫВАЮЩЕЙ
ПОМОЩЬ)**

<u>НАИМЕНОВАНИЕ ИНЦИДЕНТА, МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:</u>	<u>ДАТА:</u>	<u>ВРЕМЯ: (ЧАСОВОЙ ПОЯС)</u>

<u>ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПОЛУЧЕНО (УКАЗАТЬ КЕМ):</u>	<u>ДАТА:</u>	<u>ВРЕМЯ: (ЧАСОВОЙ ПОЯС)</u>

<u>ПРЕДПОЛАГАЕМАЯ ДАТА УВЕДОМЛЕНИЯ О ПРИНЯТИИ</u>	

ДРУГОЕ:

ОБРАЗЕЦ УВЕДОМЛЕНИЯ О ПРИНЯТИИ (ОТ ЗАПРАШИВАЮЩЕЙ СТОРОНЫ СТОРОНЕ, ОКАЗЫВАЮЩЕЙ ПОМОЩЬ)

<u>НАИМЕНОВАНИЕ ИНЦИДЕНТА:</u>	<u>ДАТА/ВРЕМЯ</u>	<u>НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ/ОПИСАНИЕ:</u>

<u>ОРГАНИЗАЦИЯ, СДЕЛАВШАЯ ПРЕДЛОЖЕНИЕ (Правительство/Организация)</u>	<u>ПРЕДЛОЖЕНИЕ:</u>	<u>ПРИНЯТО/ОТКЛОНЕНО:</u>

ПРИНЯТЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ:

ТРЕБУЕМАЯ ДАТА:

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:

СПЕЦИФИКА ТРАНСПОРТИРОВКИ:

ОТКЛОНЕННЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ:

ОБОСНОВАНИЕ:

12. ОРГАНИЗАЦИЯ НА УРОВНЕ ГОСУДАРСТВ

КАНАДА

1. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА

Канада разработала систему готовности к загрязнению морской среды нефтью и реагирования на такие загрязнения, куда входят две важнейших структуры: Управление Канады по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью и борьбе с ним (подконтрольно Министерству транспорта Канады), а также Управление Канады по оперативному реагированию, представляющее собой одно из подразделений Канадской береговой охраны.

Деятельность система Канады по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью и борьбе с ним базируется на плодотворном сотрудничестве между правительством и промышленным сектором, а основным принципом работы является то, что виновники загрязнения обязаны выделять средства на организацию профилактических мероприятий, а также на мероприятия по ликвидации последствий вызванного ими загрязнения. За разлив танкерами стойкой нефти Закон о морской ответственности предусматривает многоуровневую систему ответственности, основанную на принципе оплаты за счет виновника загрязнения, а также на принципе разделения ответственности между судовладельцем и грузовладельцем. Судовладелец всегда в первую очередь (с некоторыми процессуальными средствами защиты против иска) несет ответственность основанный на ограничения тоннажа судна.

Канадский Закон о судоходстве от 2001 года (КЗС 2001 года) является основным законодательным актом, регулирующим вопрос безопасности морских перевозок, а также защиты морской среды. Профилактика и контроль загрязнения судами также регламентированы

Канадским Законом о судоходстве от 2001 года (КЗС) и Законом о предотвращении загрязнения арктических вод. Согласно КЗС от 2001 года, все танкеры грузоподъемностью 150 или более тонн, а также иные суда грузоподъемностью 400 или более тонн, перевозящие нефть в качестве груза или топлива, обязаны иметь на борту согласованный Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (План SOPEP), для того чтобы иметь возможность осуществлять какую-либо деятельность в территориальных водах Канады.

Канадская береговая охрана (КБО) является главным органом, ответственным за принятие мер в случаях разливов нефти судами, а также разливов нефтепродуктов неизвестного происхождения. План действий КБО на случай аварийного разлива нефти определяет рамки и условия, при которых КБО должна организовать свою деятельность, с тем чтобы обеспечить принятие необходимых мер для ликвидации последствий, вызванных загрязнением морской среды.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ/РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РОЛЕЙ И ОБЯЗАННОСТЕЙ

Министерство транспорта является главным федеральным управляющим органом, ответственным за работу Управления по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью и борьбе с ним. Министерство устанавливает законодательную и регулирующую основу подготовки и принятия ответных действий при разливах судами нефтепродуктов. Оно ответственно за обеспечение надлежащего уровня подготовленности к борьбе с такими разливами в водах, находящихся под юрисдикцией Канады. К числу особых мероприятий, проводимых Министерством, относятся: обеспечение готовности на случай разлива нефтепродуктов и обеспечение мер по борьбе с такими загрязнениями, а также надзор за деятельностью уполномоченных организаций в случае

предоставления им акта о назначении; разработка и внедрение нормативной базы, направленной на подготовку и принятие ответных мер при разливах судами нефтепродуктов; осуществление контроля за соответствующим уровнем национальной готовности; проведение оценки риска и внесение корректировок в деятельность Управления по мере необходимости; проведение мониторинга и предотвращение разлива нефтепродуктов в рамках реализации Национальной программы по воздушному наблюдению, которая включает надземное наблюдение в Арктике; оказание содействия Региональному консультативному совету Арктического региона. Министерство транспорта Канады также ответственно за реализацию Национального чрезвычайного плана по предоставлению убежища судам, применяемого в тех случаях, когда судну необходимо оказание помощи либо когда судно, находящееся в территориальных водах Канады, нуждается в убежище. Министерство транспорта Канады также ответственно за утверждение процедуры, которая относится к ответственности и выплатам компенсаций судами, по вине которых произошло загрязнение морской среды. Закон о морской ответственности (ЗМО), принятый в 2001 году, а затем исправленный и дополненный в 2009 году, объединяет все виды морской ответственности и компенсаций в один акт. В нем есть части 6 и 7, которые касаются загрязнений морской среды судами. ЗМО представляет собой синтез внутреннего и международного права, а также включает в себя различные международные конвенции, принятые Международной морской организацией (ММО), которые в свою очередь были ратифицированы Канадой.

Канадская береговая охрана (КБО), представляющая собой специализированное исполнительное агентство Министерства рыболовства и океанических исследований Канады, является главным федеральным агентством, ответственным за проведение надлежащих

мероприятий, связанных с ликвидацией последствий: разлива нефтепродуктов судами, разливов неизвестного происхождения, загрязнений, возникших в процессе сливно-наливных работ в результате погрузки или разгрузки судов с нефтепродуктами, а также разлива от иных источников в водах иностранных государств в случае их смежности с Канадскими водами. Канадская береговая охрана осуществляет свою деятельность, выполняя функции либо:

1) Сотрудника федеральной службы по мониторингу, осуществляя наблюдение за действиями виновника загрязнения, предпринятые им при разливах нефтепродуктов (в этом случае виновник загрязнения должен удостовериться, что ущерб, нанесенный морской среде Канады, минимизирован, и немедленно предпринять соответствующие меры по ликвидации последствий загрязнения самостоятельно или при помощи уполномоченной организации); либо

2) Руководителя по ликвидации аварии на месте происшествия, осуществляя руководство деятельностью по ликвидации последствий разливов нефти. В случае если виновник загрязнения неизвестен или отказывается/не имеет возможности взять на себя обязательства по ликвидации разливов частично или в полном объеме; в случае если виновник отказывается продолжать проведение аварийных мероприятий; или реализует данные мероприятия, но они, с точки зрения Береговой охраны, не отвечают требованиям, Береговая охрана берет на себя управление процессом по ликвидации загрязнения. Такие действия Береговой охраны могут включать мероприятия по устранению загрязнений самостоятельно или посредством направления на место происшествия судна или иного субъекта с целью принятия необходимых, с точки зрения Береговой охраны, мер, направленных на восстановление, устранение неисправности, уменьшение или предотвращение ущерба вследствие загрязнения. Канадская береговая охрана может также

выступить в качестве ведомства по мобилизации ресурсов. Так, например, местные власти или компании по бурению морских скважин могут обратиться за советом и/или необходимым оборудованием к береговой охране в случае происшествия, связанного с загрязнением нефтепродуктами. КБО произведет оценку ущерба, нанесенного данным инцидентом, а также предпримет при необходимости первоначальные меры по устранению последствий загрязнения. Тем не менее КБО наложит обязательства по устранению последствий загрязнения на виновника этого загрязнения, который в свою очередь должен будет определить руководителя по ликвидации аварии на месте происшествия, на которого будет возложена ответственность по: предоставлению КБО приемлемого плана по устранению последствий загрязнения; надлежащему управлению процессом ликвидации последствий загрязнения; а также введению в действие необходимых ресурсов. Несмотря на это КБО сохраняет за собой право вмешаться, а также взять на себя весь процесс управления по ликвидации последствий загрязнения в том случае, когда виновник загрязнения не установлен, а также в случаях, когда виновник загрязнения отказывается или не имеет возможности обеспечить принятие должного решения в рамках сложившейся ситуации самостоятельно. В Арктических водах, выше 60 градуса северной широты, КБО по-прежнему будет накладывать обязательства по устранению последствий загрязнения на виновника этого загрязнения. Однако в силу того, что финансирование деятельности по устранению последствий загрязнения в Арктике производится не за счет промышленного сектора, КБО оставляет за собой право предпринять необходимые меры самостоятельно, в случае если виновник загрязнения не в состоянии выполнить свои обязательства или отказывается от их выполнения.

Министерство охраны окружающей среды Канады является органом федеральной власти, предоставляющим научные и экологические

консультации при разливах нефти судами, а также при утечке химических веществ. Министерство также может создавать мультидисциплинарные группы научных экспертов с целью определения приоритетных для окружающей среды областей, на которые необходимо обратить первоочередное внимание при разливах нефти. Такая группа экспертов может включать в себя представителей федерального правительства и местной власти, а также представителей территориального управления; представителей промышленного сектора и иных организаций в регионе, например, таких как группы коренных народов. В случае аварийного загрязнения морской среды Министерство охраны окружающей среды Канады предоставит поддержку всем вовлеченным в происшествие лицам посредством предоставления экспертной экологической консультации самостоятельно или через группу экспертов, особенно по вопросам, касающимся приоритетных областей экологической защиты, экологически чувствительных зон и наиболее целесообразных мер по очистке. Оно также предоставит консультацию по способам снижения негативного влияния на окружающую среду, по моделированию возможных траекторий разливов нефти, по возможным предостережениям и изменениям морской погоды, а также по местоположению представителей флоры и фауны.

Промышленный сектор: В случае разлива нефти судовладелец или компания, предоставляющая услуги по проведению сливно-наливных работ, имеют возможность самостоятельно вычистить нефть, инициировать соглашение с уполномоченной на проведение мероприятий по ликвидации последствий загрязнения организацией, нанять фирму по ликвидации последствий загрязнения или передать управление процессом ликвидации последствий загрязнения Канадской береговой охране.

ДОБЫЧА НЕФТИ И ГАЗА В АРКТИКЕ

Министерство по делам индейцев и развитию Севера Канады (МДИРС) управляет нефтяными и газовыми ресурсами земель, принадлежащих короне, к северу от 60 градуса северной широты на Северо-западных территориях и Нунавуте; министерство ответственно за выдачу разрешений на буровые работы и некоторые другие работы в открытом море (например, строительство насыпных островов).

Национальный Совет по энергетике Канады (НСЭ) регулирует вопросы добычи нефти и газа в открытом море на основании *Закона о нефтегазовых операциях на территории Канады*, основной целью которого, среди прочего, является повышение уровня безопасности и защиты окружающей среды, а также сохранение ресурсов нефти и газа. НСЭ дает оценку эффективности планов компаний и проводимых ими мероприятий, направленных на ликвидацию последствий аварийного разлива нефти, а также представляет собой ведущее агентство по координации деятельности по ликвидации последствий разлива нефти. Согласно данному закону, НСЭ имеет право уполномочить любое лицо на то, чтобы оно взяло на себя обязательства по экстренному устранению последствий разлива нефти в случае, когда предпринятые компанией меры недостаточны.

3. ОБЩАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БОРЬБЫ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ

В соответствии с утверждением Управления Канады по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью и борьбе с ним предполагается, что виновник загрязнения должен самостоятельно предпринять все необходимые меры по ликвидации последствий разлива нефтепродуктов, в то время как Канадская береговая охрана должна проконтролировать этот процесс, а также, в случае необходимости, оказать содействие или полностью взять на себя процесс управления деятельностью по

ликвидации последствий загрязнения нефтью в случае, когда это составляет общественный интерес. Общий план действий при загрязнениях морской среды определяет возможности и условия, в рамках которых Канадская береговая охрана сможет функционировать, с целью обеспечения ответных действий для ликвидации последствий загрязнения морской среды.

4. ГОТОВНОСТЬ

Правительство

КБО имеет в своем распоряжении большое количество морских судов, транспортных средств на воздушных подушках, а также вертолеты. Кроме того, большое количество специализированного оборудования, наряду со специально обученным персоналом, расположены примерно на 80 различных участках в основных центрах Канады. Оборудование было подобрано таким образом, чтобы его можно было легко транспортировать по суше, воде или воздуху, так как большая часть береговой линии практически недосыгаема. Воздушное наблюдение, а также дистанционный сбор данных обеспечиваются Министерством транспорта, а также Министерством охраны окружающей среды Канады.

Частный сектор

Существует четыре аварийные организации по реагированию, уполномоченные на осуществление деятельности по ликвидации последствий загрязнения, которые функционируют южнее 60 градуса северной широты. И Западное объединение по ликвидации последствий разлива нефти Канады, и Восточное объединение по ликвидации последствий разлива нефти Канады (WCMRC & ECRC) имеют возможность принятия мер по ликвидации 10000 тонн нефти согласно запланированному стандарту. Компания Atlantic Emergency Response Corporation (ALERT), отвечающая за Залив Фанди, и компания Point

Tupper Marine Services в Новой Шотландии обладают возможностью принятия мер по ликвидации 2500 тонн нефти согласно запланированному стандарту, а также по договоренности о помощи со стороны ECRC могут ликвидировать дополнительно 7500 тонн.

5. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПРОИСШЕСТВИЙ И БЕЗОПАСНОСТЬ

- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов от 1973 года, с внесенными Протоколом поправками от 1978 года (МАРПОЛ)

ПРИНЯТИЕ МЕР ПРИ РАЗЛИВАХ НЕФТЕПРОДУКТОВ

- Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству от 1990 года (OPRC)
- Протокол по обеспечению готовности на случай загрязнения опасными и вредными веществами, борьбе с ним и сотрудничеству от 2000 года (еще не ратифицирован) (OPRC-HNS)

КОМПЕНСАЦИЯ

- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 1992 года (CLC)
- Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью от 1992 года
- Протокол от 2003 года с поправками к Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью от 1992 года
- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб в результате загрязнения окружающей среды бункерным топливом от 2001 года

ДВУСТОРОННИЕ СОГЛАШЕНИЯ

- Совместный план действий по ликвидации последствий загрязнения морской среды между Канадой и США
- Соглашение между правительством Канады и правительством Королевства Дании о взаимных отношениях в области защиты морской среды

-

6. КОНТАКТНЫЕ ЦЕНТРЫ

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ КОНТАКТНЫЕ ЦЕНТРЫ

(Для принятия мер по предотвращению и ликвидации последствий разливов нефти)

Канадская береговая охрана

Министерство рыболовства и океанических исследований

Генеральный директор, Требования программ

Кент-стрит, 200

Оттава, Онтарио K1A 0E6

Тел: 011 + 1-613-993-7728

Министерство транспорта Канады

Служба морской безопасности

Генеральный директор

Спарк-стрит, 330

Оттава, Онтарио K1A 0N5

Тел: 011 + 1-613-998-0610

(Для оффшорных компаний, а также в связи с загрязнениями от нефтепроводов)

Национальный Совет по энергетике Канады
Руководитель промышленного предприятия, Управление
Седьмая авеню ЮЗ, 444
Калгари. Провинция Альберта T2P 0X8
(Круглосуточно) Тел: 011 + 1-403-807-9473

ОПЕРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР (КРУГЛОСУТОЧНО)

Правительственный оперативный центр
Центр общественной безопасности Канады
(Круглосуточно) Тел: 011 + 1-613-991-7000
Факс: 011 + 1-613-996-0995
Электронная почта: GOC-COG@opscen.gc.ca

КОРОЛЕВСТВО ДАНИЯ

1. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА

Королевство Дания включает в себя Данию, Фарерские острова и Гренландию. Фарерские острова и остров Гренландия расположены в Арктике. И Гренландия, и Фарерские острова представляют собой самоуправляемые территории. В связи с разницей в законодательстве Гренландии и Фарерских островов, эти две области будут описаны по отдельности.

ГРЕНЛАНДИЯ

2. ОРГАНИЗАЦИЯ

Ответственность за принятия мер по предотвращению последствий нефтяного загрязнения или загрязнения химикатами в море лежит на трех юрисдикциях:

- Внутри трехмильной зоны: Разливы нефтепродуктов внутри трехмильной зоны подпадают под юрисдикцию Министерства внутренних дел, природы и окружающей среды (МВДПО), которое подчиняется непосредственно правительству Гренландии.
- За пределами трехмильной зоны: Разливы нефтепродуктов за пределами трехмильной зоны подпадают под юрисдикцию правительства Дании. Совместное командование операций в Арктике (СКОА) наделено Датским правительством полномочиями на наблюдение и применение мер для борьбы с этими разливами.
- Разливы в связи с проведением различных мероприятий по поиску нефти и газа: Любые разливы, произошедшие в связи с разведкой полезных ископаемых, поисковыми работами на нефть и газ, а также поисковыми работами в море подпадают под юрисдикцию Бюро горной

промышленности и нефти (БГПН), независимо от того, находится ли разлив внутри или за пределами трехмильной зоны берега Гренландии. БГПН подчиняется непосредственно правительству Гренландии через Министра нефтяной промышленности и минеральных ресурсов. Датский центр по вопросам окружающей среды и энергетике (ДЦВОСЭ), ранее известный как Национальный исследовательский институт окружающей среды Дании (НИИОС), сейчас исполняет роль советника БГПН по окружающей среде.

В случае разлива нефти за пределами трехмильной зоны, Совместное командование операций в Арктике имеет право обращаться за содействием к двусторонним и многосторонним партнерам в соответствии с Копенгагенским соглашением, а также соглашением КАНДАН.

В случае усугубления ситуации вследствие разлива нефти или в случае масштабного разлива в связи с деятельностью владельца лицензии по поисковым работам на нефть и газ, Комитет по непредвиденным обстоятельствам БГПН (КНО) и Штаб по ликвидации аварийных разливов нефти (ШЛАРН) созывают совещание с участием БГПН: Совместное командование операций в Арктике, Датский центр по вопросам окружающей среды и энергетике, представителей полиции и пожарной охраны, местные власти, органы здравоохранения, а также представителей СМИ. Правительство Гренландии ответственно за уведомление правительства Канады и правительства Дании об инциденте, а также за проведение совместных мероприятий в рамках реализации стратегии по ликвидации последствий усугубившегося загрязнения.

Внутри трехмильной зоны, полномочия по решению данных вопросов принадлежат МВДПО. Однако фактически МВДПО делегирует эти полномочия муниципальным пожарным и спасательным службам.

3. ОБЩАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БОРЬБЫ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ

Хранение и утилизация нефти в море представляет собой наиболее предпочтительную стратегию, согласно которой ни место происхождения (в рамках или за пределами трехмильной зоны), ни природа загрязнения (поиск полезных ископаемых или поисковые работы на нефть и газ) не имеют значения.

В рамках полномочий БГПН, диспергирование или сжигание на месте признаются второстепенными стратегиями и для их реализации необходимо получение разрешения от БГПН. Диспергатор Дейсик Сликгон НС разрешен БГПН для применения в Гренландии. Возможность получения разрешения на использование какого-либо иного диспергатора должна быть рассмотрена в зависимости от конкретного случая. Возможность применения стратегии диспергирования или сжигания на месте будет предоставлена БГПН после проведения анализа экологических последствий в совокупности (АЭП).

4. ГОТОВНОСТЬ

Совместное командование операций в Арктике имеет право требовать необходимое оборудование и персонал от датских компаний, предоставляющих такого рода оборудование в случае непредвиденных обстоятельств для борьбы с разливами нефти.

Национальная компания по ликвидации последствий разлива нефти Гренландии Greenland Oil Spill Response A/C (GOSR) владеет большим запасом оборудования для ликвидации последствий разлива нефти. Это оборудование находится в Кангерлуссуаке, за исключением случаев, когда его местоположение изменено в связи с использованием. В следующих городах Гренландии, в отделениях муниципальных пожарных и спасательных служб, расположенных вдоль берега, размещены стрела(ы)

крана, а также скиммер (приспособление для сбора нефти с поверхности воды): Кекертарсуаке, Илулиссате, Касигианнгуите, Аасиаате, Сисимиуте, Маниитсоке, Нууке, Паамиуте, Нарсаке, Какортоке, Нанорталике и Тасиилаке.

5. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Гренландия является участником:

Соглашения КАНДАН (1983), целью которого является развитие двустороннего сотрудничества по защите вод, находящихся между Канадой и Гренландией; в частности это касается вопроса подготовки мероприятий, направленных на ликвидацию последствий загрязнения вследствие проведения поисковых работ на нефть и газ в море, а также вследствие транспортировочных операций.

Копенгагенского соглашения от 1971 года (исправленное в 1993 году) между Данией (включая Гренландию), Исландией, Норвегией, Финляндией и Швецией, которое регламентирует вопросы защиты морской среды.

Конвенции о защите морской окружающей среды в северо-восточной части Атлантического океана (OSPAR 1992) между Бельгией, Германией, Данией, Ирландией, Исландией, Испанией, Люксембургом, Нидерландами, Норвегией, Португалией, Соединенным Королевством, Финляндией, Францией, Швейцарией и Швецией, которое и в настоящее время представляет собой правовой инструмент, регламентирующий международное взаимодействие по защите морской среды в северо-восточной части Атлантического океана.

6. КОНТАКТНЫЕ ЦЕНТРЫ

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ КОНТАКТНЫЕ ЦЕНТРЫ отражают разделение полномочий.

Министерство внутренних дел, природы и окружающей среды считается административным контактным центром в случае, если загрязнение произошло в рамках трехмильной зоны.

Министерство внутренних дел, природы и окружающей среды

А/я 1614

Нуук 3900

Гренландия

Тел: +299 345000

Факс: +299 325286

Электронная почта: nnpan@nnpan.gl

Бюро горной промышленности и нефти считается административным контактным центром в случае, когда речь идет об инцидентах, произошедших в связи с проведением мероприятий по поиску нефти и газа, а также их разработки.

Бюро горной промышленности и нефти Гренландии

Иманек 1А-201

Нуук, Гренландия 3900

Тел: +299 346800

Электронная почта: bmp@nanoq.gl

Объединенное арктическое командование несет ответственность за ликвидацию последствий загрязнения территории, находящейся за пределами трехмильной зоны. Для того чтобы связаться с Объединенным арктическим командованием, воспользуйтесь приведенной ниже информацией об Оперативном контактном центре.

Номер экстренной службы

Воспользуйтесь приведенной ниже информацией об Оперативном контактном центре.

Оперативный контактный центр

Объединенное арктическое командование (JASMD)

Морской координационно-спасательный центр, Гренландия

Aalisartut Aqquttaat 47

А/я 1072, 3900 Нуук, Гренландия

Тел: +299 36 40 00

Факс: +299 36 40 29

E-mail: ako@mil.dk & ako-commcen@mil.dk

ФАРЕРСКИЕ ОСТРОВА

1. ОРГАНИЗАЦИЯ

Законодательство Фарерских островов регулирует морской сектор Фарерских островов. Основным законодательным актом является Фарерский закон о безопасности в море. Фарерский закон о защите морской среды призван предотвратить загрязнение морской среды, включая загрязнение нефтью, и снизить уровень загрязнения от морских судов, воздушных судов и плавучих и стационарных платформ. Использование углеводородов и минеральных ресурсы, а также деятельность по добыче ресурсов из недр Фарерских островов также регулируются на национальном уровне правительством Фарерских островов. Главным законодательным актом, призванным предотвратить разливы нефти в результате действий по добыче углеводородов, является Фарерский закон о добыче углеводородов, который регламентирует

разведку, разведочное бурение скважин и добычу минеральных ресурсов на континентальном шельфе Фарерских островов.

Морской координационно-спасательный центр Фарерских островов (МКСЦ/Tórshavnradio) является государственной структурой, находящейся в ведении Министерства рыбной ловли, и действует в качестве контактного центра, куда поступают уведомления о разливах нефти и загрязнении территории Фарерских островов, а также обеспечивает взаимодействие с Управлением общественных работ Фарерских островов (Landsverk), которое находится в ведении Министерства внутренних дел и несет ответственность за очистительные работы. Обязательства Фарерских островов в отношении разливов нефти и готовности в случае загрязнения распространяются на территорию, находящуюся в пределах 200 морских миль от береговой линии Фарерских островов.

Фарерский закон о готовности предусматривает организацию действий Фарерских островов по ликвидации последствий аварийного разлива нефти в соответствии с принципом секторальной ответственности. В этой связи Управление общественными работами Фарерских островов разрабатывает национальный план ликвидации аварийного разлива нефти и загрязнения. Управление общественными работами Фарерских островов разрабатывает такой план ликвидации в тесном сотрудничестве с муниципалитетами Фарерских островов. Предполагается, что на Фарерских островах будет действовать национальный план ликвидации загрязнения в результате аварийного разлива нефти и что в самых крупных из 30 муниципалитетов Фарерских островов будет действовать местный план ликвидации последствий разлива нефти на суше и в случае распространения разлива нефти с суши на озера. Власти Фарерских островов и муниципалитеты обладают определенным оборудованием, предназначенным для реагирования в случае разлива нефти. Задачей в краткосрочной перспективе является приобретение дополнительного

оборудования и размещение его в хранилищах, расположенных на территории Фарерских островов.

В случае масштабного разлива нефти власти Фарерских островов, в данном случае Управление общественными работами Фарерских островов, может обратиться за помощью в соответствии с Копенгагенским соглашением, касающимся загрязнения моря.

2. ОБЩАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БОРЬБЫ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ

Целью правительства Фарерских островов является обеспечение устойчивого развития фарерского общества и международного сообщества, а также стабильной добычи природных ресурсов.

Фарерские острова стремятся сохранить чистоту моря и богатство морских ресурсов, а также предотвратить загрязнение на море. Загрязненные морские воды могут пересекать государственные границы, поэтому необходимо международное сотрудничество в вопросе борьбы с загрязнением в результате разливов нефти.

Главной целью является содержание и извлечение нефти максимально близко к месторождению. Химическое осаждение считается дополнением к физическому извлечению. Для этого властям, муниципалитетам и всем заинтересованным частным организациям, которые обязаны иметь план действий по ликвидации аварийного разлива нефти, следует рассмотреть в качестве стратегии использование дисперсантов. Фарерское Управление по вопросам окружающей среды (Umhvørvisstovan) является ведомством, занимающимся вопросами санкционирования и регулирования использования дисперсантов.

3. ГОТОВНОСТЬ

Сотрудники Морского координационно-спасательного центра Фарерских островов (МКСЦ/Tórshavnradio) и Управления общественных работ Фарерских островов готовы круглосуточно ответить на экстренные вызовы. В соответствии с планом ликвидации аварийного разлива нефти, разработанного Управлением общественных работ Фарерских островов, важным является включение в план любых соглашений о сотрудничестве, которые власти Фарерских островов заключают с иностранными сторонами, заинтересованными в реагировании на разливы нефти.

Фарерский закон о добыче углеводородов постановляет, что нефтяные компании, которые занимаются нефтедобычей в недрах Фарерских островов, обязаны разработать для своих компаний план реагирования в случае экстренного разлива нефти, который будет включать использование оборудования по ликвидации разлива нефти.

4. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Фарерские острова являются участниками и/или приняли следующие международные соглашения:

- Копенгагенское соглашение 1971 года, касающееся загрязнения моря (пересмотренное в 1993 году и действующее на Фарерских островах с 1998 года), между Данией (включая Фарерские острова и Гренландию), Исландией, Норвегией, Финляндией, и Швецией.
- Конвенция ООН по морскому праву 1982 года (UNCLOS).
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (МАРПОЛ 73/78) с изменениями, внесенными в Протокол 1978 года.
- Конвенция по защите морской среды Северо-Восточной Атлантики (ОСПАР).

- Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года (OPRC).
- Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года.

-

5. КОНТАКТНЫЕ ЦЕНТРЫ

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ КОНТАКТНЫЕ ЦЕНТРЫ

Управление общественных работ Фарерских островов (Landsverk)

Tinghusvegur 5

А/я 78

110 Торсхавн

Фарерские острова

Тел: +298 340 800

Факс: +298 340 801

Круглосуточный центр реагирования в случае разлива нефти

Тел: +298 290 867

Email: lv@lv.fo

Круглосуточный центр реагирования в случае разлива нефти

Email: olja@lv.fo

Номер экстренной службы - воспользуйтесь приведенной ниже информацией об Операционном контактном центре.

**ОПЕРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР (РАБОТАЕТ
КРУГЛОСУТОЧНО)**

Морской координационно-спасательный центр (МКСЦ) Tórshavnradio

Телефон: +298 351300

Факс: +298 351301

Телекс: 492 888 021

E-mail: mrcc@mrcc.fo

ФИНЛЯНДИЯ

1. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА

Министерство по охране окружающей среды несет высшую ответственность за организацию мер по борьбе с последствиями загрязнения нефтью и другими вредными веществами и за осуществление надзора за ними. Финский институт окружающей среды (SYKE) – это компетентный орган государственной власти Финляндии, занимающийся мерами по борьбе с последствиями загрязнения. Он принимает меры, направленные на предотвращение случаев загрязнения в открытом море, когда этого требует серьезность инцидента. SYKE также является компетентным органом власти, утвержденным на государственном уровне, который уполномочен запрашивать и оказывать международную помощь в случаях загрязнения морской среды нефтью или другими вредными веществами. Другие органы власти обязаны в пределах своих возможностей оказывать содействие в организации мер по борьбе с последствиями разлива нефти и химических веществ. Каждое из 22 поисково-спасательных подразделений занимается обеспечением готовности на случай загрязнения нефтью и организацией соответствующих мер реагирования в своих регионах, а также оказывает содействие в ходе ликвидации последствий разлива химических веществ. Владельцы различных предприятий, имеющих дело с большими объемами нефти, должны обладать некоторым собственным потенциалом реагирования.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ

d. Координатор мер реагирования (КМР) Финского института окружающей среды, назначаемый SYKE, а также координатор аварийно-спасательных работ (КАСР), работающий под его началом, руководят

мероприятиями по реагированию в открытом море и в других районах в случае, если масштаб разлива настолько велик, что местные власти не могут справиться с его последствиями в разумные сроки.

e. Каждое поисково-спасательное подразделение несет ответственность за организацию мер реагирования на разливы нефти в пределах региона как на суше, так и на море и должно иметь план действий на случай чрезвычайных обстоятельств.

f. Различные организации в случае необходимости обязаны оказывать содействие Финскому институту окружающей среды и другим вышеуказанным органам власти, принимающим меры по борьбе с нефтяными загрязнениями. В число этих организаций входят органы государственной власти, такие как Пограничная служба Финляндии и Силы обороны (особенно ВМС) Финляндии. Частные компании также обязаны помогать ресурсами, которые у них имеются. Существует специальный план реагирования на случай чрезвычайных обстоятельств, предназначенный для каждой из трех прибрежных областей и материковых вод.

3. ОБЩАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БОРЬБЫ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ

В связи с уязвимостью экологической обстановки в Балтийском море в Хельсинкской конвенции, имеющей статус международной, прописано, что меры реагирования на разлив нефти, принимаемые странами Балтийского моря, основаны на механическом сборе нефти. Диспергенты не используются в Финляндии. Договаривающиеся Стороны Хельсинкской конвенции в индивидуальном порядке и совместно поддерживают на должном уровне способность реагирования на случаи загрязнения. Каждая из Сторон, когда случай загрязнения происходит в подведомственном ей районе, проводит необходимые мероприятия по оценке ситуации и

принимает соответствующие меры реагирования. Когда нефтяное пятно сносит течением в сторону района, подведомственного другой Договаривающейся Стороне, названная Сторона должна быть без промедления проинформирована о ситуации и о принятых мерах. В ходе проведения мероприятий по борьбе с последствиями загрязнения моря Договаривающаяся Сторона имеет право обратиться за помощью к другим Договаривающимся Сторонам, и они прилагают все усилия для предоставления такой помощи.

4. ГОТОВНОСТЬ

Готовность Финляндии к соответствующим чрезвычайным ситуациям регулируется положениями Хельсинкской конвенцией. Она определена в Рекомендации ХЕЛКОМ 31/1 от 4 марта 2010 года "СОЗДАНИЕ НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ ПОТЕНЦИАЛА ДЛЯ РЕАГИРОВАНИЯ НА РАЗЛИВЫ НЕФТИ И ДРУГИХ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ". Помимо прочего, она предписывает следующее:

- a. "заниматься случаями разлива нефти и других вредных веществ в море таким образом, чтобы позволить им:
 - i. поддерживать готовность, которая бы обеспечивала начало соответствующих работ подразделением оперативного реагирования в течение двух часов с момента получения им сигнала тревоги;
 - ii. добраться в течение шести часов с момента начала работ до любого места разлива, который может произойти в подведомственном регионе соответствующей страны;
 - iii. обеспечить слаженное осуществление достаточных и полноценных мер реагирования на месте происшествия в максимально короткий срок, который обычно не должен превышать 12 часов.

- в. Принимать меры в отношении случаев крупного разлива нефти:
- і. при использовании диспергентов в период осуществления мер по борьбе с загрязнением моря и механического сбора вредных веществ, который обычно не превышает двух дней, применяется Рекомендация ХЕЛКОМ 22/2, а также учитывается предельный срок эффективного использования диспергентов;
 - іі. обеспечить наличие достаточного по своей емкости и подходящего по иным характеристикам резервуара для размещения собранной или облегченной нефти в течение 24 часов после получения точных сведений о масштабах утечки".

Когда разлив нефти происходит в открытом море, доклад о происшествии направляется в Морской координационно-спасательный центр (МКСЦ ТУРКУ в зоне Эгейского моря) или Морской спасательный вспомогательный центр (МССЦ Хельсинки в зоне финского залива). После получения доклада Служба береговой охраны в максимально сжатые сроки оценит характер и масштаб разлива нефти и проинформирует об этом SYKE, а в некоторых случаях и местные органы власти. Государственные и местные органы власти, занимающиеся организацией мер по борьбе с загрязнением нефтью, а также органы власти, оказывающие им содействие (даже по собственной инициативе), несут ответственность, в соответствии с законом и с соответствующими действующими планами действий в чрезвычайных ситуациях, за начало целесообразных мер противодействия нефтяному загрязнению. Первые меры, а также последующие мероприятия, требующие специализированной подготовки, такие как сбор нефти на обширной территории, откачка нефти из пострадавшего судна и даже долгосрочные меры по борьбе с последствиями разлива нефти, принимаемые в море и на пляжах, будут осуществляться совместно представителями различных органов власти. Названные действия будут приниматься, обеспечиваться и контролироваться SYKE и проводиться

под руководством Координатора мер реагирования. КМР вместе с КАСР, работающим под его началом, занимаются привлечением доступных трудовых ресурсов, предоставлением оборудования и материально-техническим обеспечением; принимают решение о том, какие меры реагирования использовать и т.д. SYKE принимает решение о том, стоит ли обращаться за помощью к Договаривающимся Сторонам Хельсинкской конвенции.

5. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Конвенции:

О мерах предупреждения и безопасности	О мерах реагирования на разлив веществ		О возмещении ущерба				
	МКОГ 3 1990 год	МКОГЗ–МКОК	МКГОУ ЗН 1969 год 1976 год д 1992 год д	Фонд 1992 год д	Фонд поддержки	МКОК*	МКГОУЗБ Н
МАРПОЛ Приложения 73/78 III IV V VI							
?	?	?	?	?	?		?

Региональные и двусторонние соглашения:

- Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря (Хельсинкская конвенция)
- Соглашение о взаимопомощи между Финляндией, Норвегией, Данией, Швецией и Исландией (Копенгагенское соглашение). В соответствии с положениями данного соглашения, скандинавские страны будут принимать совместные меры в случае аварийного разлива вредных веществ в морской среде.
- Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Финляндской

Республики о сотрудничестве в борьбе с загрязнением Балтийского моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных ситуациях 1989 года. Финляндия и Россия в двустороннем порядке договорились продолжить выполнение положений указанного соглашения.

- Соглашение Финляндии и Эстонии о сотрудничестве в области борьбы со случаями загрязнения моря.

Двусторонние соглашения и Копенгагенское соглашение соответствуют положениям Хельсинкской конвенции и дополняют их. Они являются площадками для решения вопросов регионального значения, касающихся мер реагирования на случаи загрязнения морской среды.

6. КОНТАКТНЫЕ ЦЕНТРЫ

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР

Национальный контактный центр – служба справки (доступна в рабочее время)

Дежурный Финского института окружающей среды (SYKE)

А/я 140

FIN-00251

Телефон: +358 20 610 123 (доступен в рабочее время)

Телефакс: +358 9 54 90 24 78 (доступен в рабочее время)

ОПЕРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР (КРУГЛОСУТОЧНО)

Морской координационно-спасательный центр (МКСЦ ТУРКУ)

МКСЦ/Операционный центр береговой охраны

А/я 16

FIN-20101 TURKU

Телефон: +358 204 1000 (доступен 24 часа)

Телефакс: +358 71 872 7019

ИСЛАНДИЯ

1. ответственность ГОСУДАРСТВА

Исландский закон предусматривает защиту океана и берегов Исландии от загрязнения и действий, которые могут угрожать здоровью человека, наносить ущерб природным ресурсам, оказывать воздействие на экосистемы, наносить вред окружающей среде или препятствовать законному использованию исландских вод.

В случае разливов нефти полную ответственность за инцидент несет министр охраны окружающей среды и природных ресурсов. Ответственность за применение закона № 33/2004 несет Агентство по охране окружающей среды Исландии. Оно отвечает за мониторинг океана с точки зрения загрязнения окружающей среды, выпуск инструкций и учебных руководств. Служба береговой охраны Исландии отвечает за мониторинг водного пространства у берегов Исландии как с воздушных, так и с морских судов. Исландская морская администрация отвечает за мониторинг движения судов, а также инспектирование оборудования, предназначенного для борьбы с нефтяным загрязнением, на борту судов в исландских водах.

Согласно Национальному плану действий в чрезвычайных ситуациях, национальное ведомство, ответственное за реагирование на инциденты, вызывающие загрязнение нефтью, имеет в своем составе подразделения Агентства по охране окружающей среды, Службы береговой охраны и исландской морской администрации. Контроль над всей территорией Исландии и водами, входящими в ее исключительную экономическую зону, осуществляется централизованно. Только территория портов контролируется начальниками портов.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ

Координация действий в случае разлива нефти в прибрежной зоне Исландии или ее исключительной экономической зоне осуществляется в первую очередь Агентством по охране окружающей среды Исландии.

3. ОБЩАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БОРЬБЫ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ

Лица, ответственные за разлив или утечку, должны немедленно сообщить об этом в штаб-квартиру Службы береговой охраны Исландии в Рейкьявике (действует 24-часовая горячая линия). Служба береговой охраны передает информацию в Агентство по охране окружающей среды Исландии. Агентство по охране окружающей среды запускает свой внутренний механизм реагирования и назначает координатора для работы на месте происшествия, который информирует все остальные субъекты, задействованные в механизме реагирования. Координатор использует система руководства по плану ликвидации аварии для ликвидации последствий происшествия.

4. ГОТОВНОСТЬ

Агентство по охране окружающей среды пользуется услугами подрядчиков, специализирующихся на операциях по реагированию и имеющих соответствующую подготовку, а также имеет в наличии запасы оборудования и материалов. Служба береговой охраны также имеет на борту судов береговой охраны оборудование, подходящее для работы в открытом море. Служба береговой охраны имеет возможность транспортировки необходимого для ликвидации загрязнений оборудования вокруг острова и на находящиеся в море суда.

Частным компаниям также предлагается разработать собственные планы очистки и проводить очистку своими силами; все планы очистки

перед применением должны быть одобрены Агентством по охране окружающей среды. Агентство по охране окружающей среды имеет право остановить осуществление плана предприятия, виновного в загрязнении, и задействовать собственных подрядчиков.

5. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Копенгагенское соглашение (Северные страны), МАРПОЛ 73/78, OPRC 1990, Фонд 1992.

6. КОНТАКТЫ

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР

Агентство по охране окружающей среды Исландии

Отдел контроля состояния окружающей среды

Sudurlandsbraut 26, 108

Рейкьявик, Исландия

Телефон: +354 591-2000

Факс: +354 591 2010

Номер экстренной службы

Морской центр оповещения/Служба береговой охраны Исландии

(круглосуточная горячая линия)

Телефон: +354 545 2100

Факс: +354 545-2001

ОПЕРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР (КРУГЛОСУТОЧНО)

Служба береговой охраны Исландии (круглосуточная горячая линия)

Телефон: +354 545-2100

Факс: +354 545-2001

Местонахождение дополнительного оборудования

Дополнительное оборудование Агентства по охране окружающей среды находится в Рейкьявике, Исландия.

НОРВЕГИЯ

1. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА/ОРГАНИЗАЦИЯ

Норвежская береговая администрация (НБА) является правительственным агентством, ответственным за охрану береговой линии, в том числе обеспечение готовности в случае аварийного загрязнения. НБА возглавляет Генеральный директор, который подчиняется непосредственно Департаменту рыбного хозяйства и по делам побережья и министру рыбного хозяйства Норвегии. Департамент НБА по чрезвычайным ситуациям, который входит в состав НБА, находится в городе Хортен. Центр по чрезвычайным ситуациям, подотчетный Департаменту по чрезвычайным ситуациям, является компетентным органом, ответственным за реагирование на государственном уровне. В распоряжении НБА находится 16 складов, расположенных вдоль береговой линии, а также оборудование для ликвидации аварийных разливов нефти на борту нескольких судов НБА и Службы береговой охраны.

В соответствии с Законом о борьбе с загрязнением, национальная система ликвидации последствий аварий включает частную, муниципальную и государственную области ответственности с соответствующими обязанностями. Все планы действий в чрезвычайных ситуациях являются стандартизированными, а соответствующие организации координируют свою работу, для того чтобы в случае чрезвычайной ситуации национального масштаба национальная инфраструктура экстренного реагирования функционировала как единая организация.

В Норвегии 430 муниципалитетов объединены в 32 межмуниципальные области готовности, каждый со своим утвержденным планом действий в чрезвычайных ситуациях. Местные

органы власти отвечают за ликвидацию незначительных разливов опасных веществ, которые происходят на территории муниципалитета в связи с повседневной деятельностью и ликвидация которых не включена в план чрезвычайного реагирования частных компаний, чья деятельность привела к загрязнению.

НБА отвечает за ликвидацию последствий серьезных инцидентов, реагирование на которые не входит в компетенцию или выходит за рамки возможностей муниципальных властей и частных компаний, путем предоставления оборудования, материалов, судов и персонала, в том числе экспертов-консультантов. Все Стороны обязаны иметь резервный план действий на случай оказания помощи другим Сторонам. В случае масштабного разлива власти могут направить промышленным предприятиям запрос об оказании помощи в ликвидации последствий. В таких случаях может быть использовано оборудование промышленных предприятий, в том числе Норвежской ассоциации компаний-операторов за чистое море.

2. ОБЩАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БОРЬБЫ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ

Основная задача заключается в локализации и сборе нефти максимально близко к источнику. Химическая дисперсия считается дополнительной по отношению к физическому удалению. Для этого все частные организации, в чьи обязанности входит иметь план действий в чрезвычайных ситуациях, предусматривают возможность использования диспергирующих агентов в качестве стратегии. Агентство по климату и загрязнению (Klif) при Министерстве охраны окружающей среды является компетентным органом для утверждения перечня диспергаторов и соответствующих правил. НБА разрешает использование диспергаторов для ликвидации разливов в ситуациях, когда такое использование

оправданно, пусть оно и не было предусмотрено резервным планом, как того требуют правила Агентства по климату и загрязнению. Заявки на использование диспергаторов должны быть основаны на анализе эффективности в плане охраны окружающей среды. На сегодняшний день правительство не включило использование диспергаторов в свои планы действий в чрезвычайных ситуациях.

Утилизация нефтесодержащих отходов на местных площадках регулируется муниципальным законодательством, которое не допускает более чем 3-процентное содержание нефти в отходах. В случае несоответствия данному критерию при утилизации отходов используется схема общегосударственного масштаба.

3. ГОТОВНОСТЬ

Оперативная группа, осуществляющая круглосуточное дежурство, может быть преобразована в государственную структуру по реагированию на чрезвычайную ситуацию в соответствии с системой руководства по плану ликвидации аварии. На нескольких судах НБА и береговой охраны имеется готовое к использованию оборудование для ликвидации аварийных разливов нефти. За международное сотрудничество отвечает дежурный штаб-квартиры.

4. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Норвегия является участником Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года, Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года, Международного соглашения о создании дополнительного компенсационного фонда 2003 года, Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерной нефтью 2001 года, Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и

сотрудничеству 1990 года, Протокола по обеспечению готовности на случай инцидентов, приводящих к загрязнению опасными и вредными веществами и МАРПОЛ 73/78, Приложения III-IV-VI.

Помимо обязательств, которые имеет Норвегия как член Европейского союза, она также является участником Копенгагенского и Боннского соглашений. Помимо двустороннего Плана действий с Соединенным Королевством, Норвегия является участником двустороннего соглашения с Россией по Баренцеву морю.

5. КОНТАКТЫ

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР

Штаб-квартира Норвежской береговой администрации

Департамент по чрезвычайным ситуациям

Телефон: +47 33034808

Факс: + 47 33034949

post@kystverket.no

Номер экстренной службы

См. ниже: номер оперативного контактного центра

ОПЕРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР (КРУГЛОСУТОЧНО)

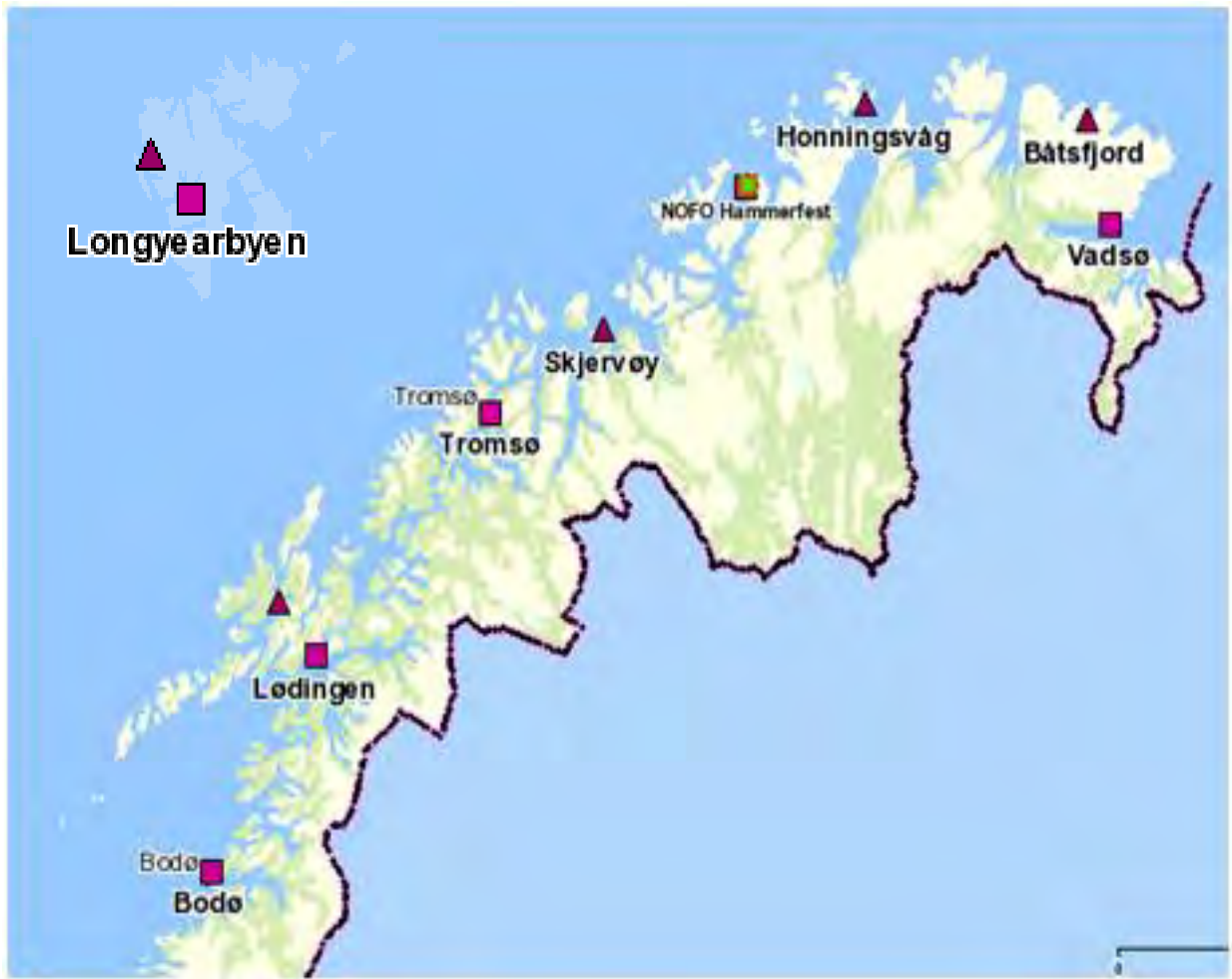
Дежурный

Телефон: + 47 33034800

Факс: +4733034949

E-mail: vakt@kystverket.no

Местонахождение дополнительного оборудования: к северу от Полярного круга на территории Норвегии



РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

1. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА

В Российской Федерации в рамках единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в Министерстве транспорта Российской Федерации (Федеральном агентстве морского и речного транспорта) создана функциональная подсистема организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ

В планировании реагирования на морские разливы нефти принят трёхуровневый подход:

а) Первый уровень объектовый. Каждый потенциально опасный объект имеет необходимое количество собственных или привлечённых сил и средств для ликвидации разливов, принятых как максимально возможных согласно оценке риска разлива нефти.

б) Второй уровень, когда разлив нефти превышает объектовый уровень и для его локализации и ликвидации привлекаются ресурсы регионального (бассейнового) уровня и, при необходимости, международные.

с) Третий уровень, когда разлив нефти превышает региональный уровень и необходимо привлечение ресурсов федерального уровня и/или зарубежных.

Существующая в России система планирования борьбы с разливами нефти на море предусматривает наличие:

- Федерального плана;
- региональных (бассейновых) планов;

- портовых планов (для администраций морских портов, в которых осуществляются операции с нефтью);

- объектовых планов организаций нефтяной индустрии на море, осуществляющих разведку и добычу углеводородов на море, хранение, перевозку и перегрузку нефти (категории чрезвычайных ситуаций локального до 500 тонн, регионального 500-5000 тонн и федерального значения более 5000 тонн).

Органами повседневного управления функциональной подсистемы являются:

федеральные – Федеральное бюджетное учреждение «Государственная морская аварийная и спасательно-координационная служба Российской Федерации» (ФБУ "Госморспасслужба России»), осуществляющее управление через Государственный морской спасательно-координационный центр;

региональные - морские спасательно-координационные центры (МСКЦ), морские спасательные подцентры (МСПЦ) и диспетчерские службы федерального государственного унитарного предприятия «Балтийское бассейновое аварийно-спасательное управление» и его филиалов;

объектовые - дежурно-диспетчерские службы организаций морского транспорта, морских портов, филиалов федерального государственного унитарного предприятия "Росморпорт", судоходных компаний и других организаций независимо от ведомственной и национальной принадлежности, осуществляющих разведку месторождений, добычу нефти, а также переработку, транспортировку, хранение нефти на морских акваториях.

В российском секторе Арктики в настоящее время действуют МСКЦ Мурманск, МСКЦ Диксон, МСПЦ Архангельск, МСПЦ Тикси и МСПЦ Певек, Поскольку навигация в районе МСПЦ Тикси и МСПЦ

Певек носит сезонный характер, эти МСПЦ функционируют только в период навигации.

3. ОБЩАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БОРЬБЫ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ

В России Министерство транспорта Российской Федерации и Федеральное агентство морского и речного транспорта являются компетентными национальными органами, ответственными за обеспечение готовности и реагирование на случай загрязнения нефтью.

Министерству транспорта Российской Федерации предоставлено право от имени Российской Федерации обращаться за помощью к иностранным государствам или принимать решение об оказании помощи, о которой поступила просьба.

На Федеральное агентство морского и речного транспорта возложена организация проведения работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности.

В Федеральном агентстве морского и речного транспорта функции аварийно-спасательного обеспечения на морском транспорте, в том числе по вопросам предупреждения и ликвидации разливов нефти на море, возложены на Федеральное бюджетное учреждение «Государственная морская аварийная и спасательно-координационная служба Российской Федерации».

4. ГОТОВНОСТЬ

Основу сил и средств постоянной готовности функциональной подсистемы составляют морские профессиональные аварийно-спасательные формирования, предназначенные для локализации и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов федерального государственного унитарного предприятия «Балтийское бассейновое

аварийно-спасательное управление» и его филиалов, МСКЦ и МСПЦ а также аварийно-спасательные формирования организаций, оперирующих с нефтью на море.

Аварийно-спасательное обеспечение в районах Арктики в зоне ответственности Российской Федерации осуществляется:

- в западном секторе Арктики – силами и средствами Северного и Архангельского филиалов федерального государственного унитарного предприятия «Балтийское бассейновое аварийно-спасательное управление»;

- в восточном секторе Арктики силами и средствами Сахалинского филиала федерального государственного унитарного предприятия «Балтийское бассейновое аварийно-спасательное управление».

Основу средств реагирования на разливы нефти в морских портах, как правило, составляют силы и средства федерального государственного унитарного предприятия «Балтийское бассейновое аварийно-спасательное управление», его филиалов и экологических организаций, используемые на договорной основе.

В настоящее время проводится работа по созданию пунктов хранения оборудования по борьбе с разливами нефти в портах Тикси, Диксон, Певек и в бухте Провидения.

Для выполнения государственной задачи по оказанию помощи людям и судам, терпящим бедствие на море и ликвидации разливов нефти, организовано несение аварийно-спасательной готовности на морских бассейнах в поисково-спасательных районах Российской Федерации.

Для несения готовности в неприкрытых существующими силами и средствами районах Арктики используются ледоколы в период выполнения ими задач в Арктике, для чего ледоколы укомплектовываются оборудованием борьбы с разливами нефти, также прикомандировываются профессиональные спасатели.

Объекты нефтяной индустрии, действующие на морских акваториях, оснащены, как правило, достаточным количеством современного нефтесборного оборудования для ликвидации разлива локального или регионального значения.

При больших объемах разлива, при авариях танкеров в море и связанных с ними разливами нефти, задействуются Федеральный или региональные (бассейновые) планы по предупреждению и ликвидации разливов, основой которых являются специализированные суда, морские специализированные подразделения и оборудование оборудования для ликвидации разлива федерального государственного унитарного предприятия «Балтийское бассейновое аварийно-спасательное управление» и его филиалов.

Организация взаимодействия со спасательными службами сопредельных государств по вопросам предупреждения и борьбы с разливами нефти осуществляется в соответствии с многосторонними и двусторонними международными договорами по сотрудничеству в борьбе с нефтяным загрязнением с этими государствами.

В России Федеральным и бассейновыми планами по предупреждению и ликвидации разливов нефти предусмотрено задействование сил и средств борьбы с разливами нефти иностранных государств в соответствии с многосторонними и двухсторонними международными договорами по сотрудничеству в борьбе с разливами нефти на море.

5. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Норвегии о сотрудничестве в борьбе с загрязнением нефтью в Баренцевом море от 28 апреля 1994 года.

- Совместный российско-норвежский план по борьбе с загрязнением нефтью в Баренцевом море 2002 года.
- Соглашение между Правительством СССР и Правительством США о сотрудничестве в борьбе с загрязнением в Беринговом и Чукотском морях в чрезвычайных ситуациях от 11 мая 1989 года.
- Совместный план чрезвычайных мер Российской Федерации и США по борьбе с загрязнением в Беринговом и Чукотском морях в чрезвычайных ситуациях 2001/2011 года.
- Соглашение между Правительством СССР и Правительством Финляндской Республики о сотрудничестве в борьбе с загрязнением Балтийского моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных ситуациях 1989 года.
- Совместный российско-финляндский план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением Балтийского моря 2003 года.
- Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года.
- Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 года.
- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года.
- Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года.
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973/1978 года с поправками (МАРПОЛ).
- Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года (Конвенция БЗНС).

- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (Бункерная конвенция).

6. КОНТАКТЫ

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР

Министерство транспорта Российской Федерации

109012, г. Москва, ул. Рождественка, д. 1, стр. 1

Тел.: + 7(495) 626 1000

Факс: + 7(495) 626 9128

Адрес E-mail: info@mintrans.ru

Федеральное агентство морского и речного транспорта

125993, г. Москва, ул. Петровка, д.3/6

Тел.: + 7(495) 626 1100

Факс: + 7(495) 626 1562

Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (МЧС России)

103012, г. Москва, Театральный проезд, д.3

Факс: +7 (495) 624-84-10 (круглосуточно)

Тел.: +7 (495) 626-35-82

Адрес E-mail: emergcom@mchs.gov.ru

Номер экстренной службы

Государственная морская аварийная и спасательно-координационная служба Российской Федерации (Госморспасслужба России)

Тел.: +7(495) 626 1808

Факс: +7(495) 626 1809

Адрес E-mail: mprsa@smprsa.ru

ОПЕРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР (КРУГЛОСУТОЧНО)

Государственный морской спасательно-координационный центр (ГМСКЦ)

Государственной морской аварийной и спасательно-координационной службы Российской Федерации (Госморспасслужба России)

Тел.: + 7 495 626 10 52

Факс: + 7 495 623 74 76

Телекс: 411369 SMT RU

ИНМАРСАТ: (870) 772 291 490

Адрес E-mail: od@smrcc.morflot.ru (дежурный сотрудник)

Национальный центр управления в кризисных ситуациях МЧС России

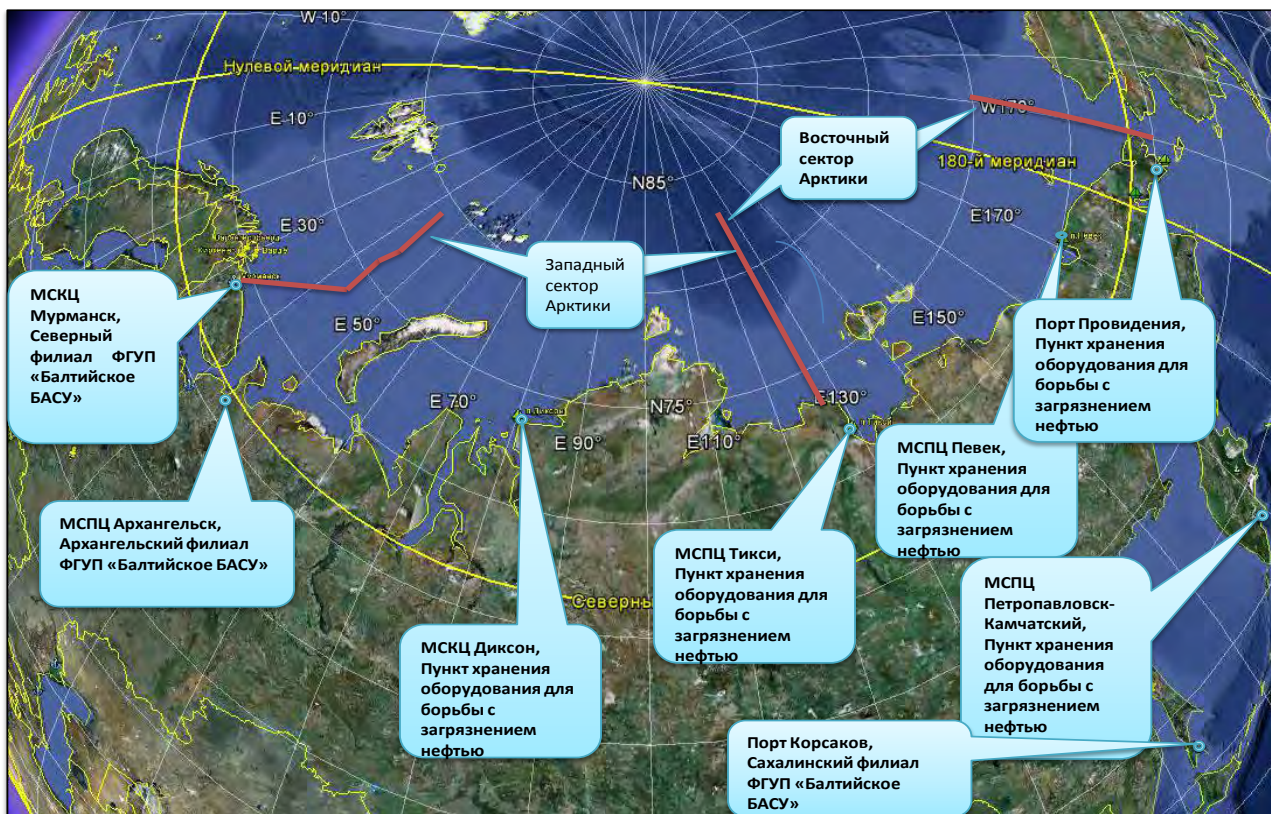
121357, г. Москва, ул. Ватутина, д.1

Тел.: (499) 449-94-43; (499) 449-97-13

Факс: (499) 449-94-43

Адрес E-mail: ncuks@mchs.gov.ru

Местонахождение складов



ШВЕЦИЯ

1. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА

Шведский акт о защите от аварий является правовой основой деятельности по реагированию на чрезвычайные ситуации. Береговая охрана Швеции отвечает за операции по ликвидации последствий загрязнения нефтью морской среды, включая исключительные экономические зоны, а также уполномочена действовать согласно применимым международным соглашениям о взаимном сотрудничестве. Муниципалитеты отвечают за состояние пляжей и в целом внутренних вод. Агентство по гражданскому планированию чрезвычайных ситуаций Швеции оказывает поддержку муниципальным органам в сфере научных исследований и разработок, подготовки и обеспечения дополнительным оборудованием для реагирования на чрезвычайные ситуации, хранящимся на региональных складах.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ

Береговая охрана Швеции находится в штаб-квартире в Карлскруне и двух региональных управлениях: в Гетенбурге и Стокгольме. Кроме того, существует около двадцати постов береговой охраны, один из которых осуществляет воздушное наблюдение.

3. ОБЩАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БОРЬБЫ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ

Деятельность Швеции по реагированию на загрязнение нефтью основана на использовании механического оборудования. Дисперсанты или осаждающие вещества не используются. Воздушное наблюдение, в том числе спутники, является основным способом заблаговременного обнаружения и реагирования на море. Международное сотрудничество

осуществляется в случае его целесообразности, в частности с Данией, Финляндией и Норвегией.

4. ГОТОВНОСТЬ

Развернуты командные центры, ежедневно работающие в круглосуточном режиме, обеспечено постоянное присутствие кораблей, выполняющих целый ряд функций и готовых приступить к операциям по реагированию в случае разлива нефти, а также принять участие в международном сотрудничестве.

5. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Швеция является Стороной:

Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 1992 года; Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, созданного в 1992 году; Дополнительного компенсационного фонда, созданного в 2003 году; Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года; Протокола по обеспечению готовности на случай инцидентов, приводящих к загрязнению опасными и вредными веществами и МАРПОЛ 73/78, Приложение I-VI.

Помимо обязательств, которые имеет Швеция в рамках Европейского союза, она также является участником Копенгагенского, и Боннского соглашений, а также Хельсинкской конвенции (ХЕЛКОМ).

6. КОНТАКТЫ

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР

Штаб-квартира Береговой охраны Швеции

Стумхолмен, А/я 536,

371 23 Карлскруна,

Телефон: +46 455353400

Факс: + 46 455105 21

E-mail: registrator@coastguard.se

Номер экстренной службы

См. ниже

ОПЕРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР (КРУГЛОСУТОЧНО)

Дежурный:

Телефон: +4631727 91 00

Факс: +4631297395

E-mail: yb.krs@coastguard.se

Местонахождение складов

Основные склады находятся в Гетенбурге, Карлскруне, Стокгольме и Харнозанде.

Карта недоступна

Соединенные Штаты Америки

1. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА

Рамочная программа национального реагирования и ее особый Национальный план действий по предотвращению загрязнения нефтью и опасными веществами обеспечивают согласованные действия по реагированию на разлив нефти и утечку опасных веществ, загрязнителей и отравляющих веществ. Рамочная программа предусматривает наличие структуры национального уровня, которая могла бы быть задействована в ходе деятельности по реагированию. Сферы ответственности федерального, штата и местного управлений указаны наряду с описанием средств, доступных для использования в ходе мероприятий по реагированию.

Рамочная программа национального реагирования требует наличия системы управления в случае аварии с указанием сфер ответственности государственных и муниципальных органов, федеральных органов, владельцев объектов и частных организаций, чья земля или собственность может быть затронута. Обязанности предварительно назначенных координаторов для работы на местах разделены по регионам на три уровня: первый уровень касается незначительных аварий, справиться с которыми можно местными средствами; второй уровень касается аварий средней значимости, требующих подключения областных ресурсов и потенциала для умеренного воздействия; а третий уровень касается катастроф, требующих реагирования в масштабах штата. В региональных и областных планах содержится детальная, конкретная информация о потенциально опасном объекте, расположенном вблизи экологически уязвимых зон, оборудовании и сотрудниках, задействованных в мероприятиях по реагированию, при возникновении чрезвычайных обстоятельств, а также информация, касающаяся возможности местного

реагирования при возникновении чрезвычайных обстоятельств. На местном уровне комитеты разрабатывают планы и процедуры реагирования на случай возникновения чрезвычайных ситуаций.

Согласно федеральным и штата законам предприятия должны подготовить планы действий в чрезвычайных ситуациях, которые должны быть одобрены до начала операций. Субъекты, отвечающие за разлив или утечку, отвечают за локализацию и ликвидацию последствий аварии, а также утилизацию зараженных отходов, в том числе несут расходы на восстановление и компенсацию ущерба. В отрасли созданы кооперативы, отвечающие за ликвидацию последствий аварий, связанных с разливом нефти, и чрезвычайных ситуаций, вызванных загрязнением химическими веществами, объединяющие оборудование, опыт и ресурсы, необходимые для реагирования при возникновении чрезвычайных ситуаций.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ

Береговая охрана США в первую очередь несет ответственность за координацию действий по реагированию на разлив нефти в прибрежной зоне. Агентство по охране окружающей среды США отвечает прежде всего за материковые зоны. Отдел техники безопасности и охраны окружающей среды министерства внутренних дел США контролирует производство энергии в акваториях и отвечает за планирование действий в случае разлива нефти и подготовку стационарных и плавучих объектов, задействованных в исследовании, разработке и производстве в государственных и федеральных акваториях. Бюро Министерства США по транспорту, отвечающее за безопасность трубопроводов, и Управление земельными ресурсами Аляски являются ключевыми федеральными агентствами, работающими с Межправительственным совместным управлением по трубопроводам, которое осуществляет всеобъемлющий контроль за нефте- и газопроводами на Аляске, в частности системой

трубопроводов Аляски. Департамент по охране окружающей среды Аляски и Отделение по предотвращению нефтяных разливов и реагированию на них являются основными государственными учреждениями.

3. ОБЩАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БОРЬБЫ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ

Субъекты, отвечающие за разлив или утечку, должны незамедлительно уведомить о разливе нефти Национальный центр реагирования США, расположенный в штаб-квартире береговой охраны США. Правительство США уведомляет Аляску, собственников природных ресурсов и любую страну, которая может пострадать в результате утечки. Эти уведомления обычно поступают от координатора, действующего на месте, который также уведомляет другие Стороны, вовлеченные в систему реагирования, через всеобъемлющую сеть штата и местных центров по работе в аварийных условиях. Информация также передается через систему реагирования. Отчеты о загрязнении/аварии составляются регулярно и передаются заинтересованным сторонам. Порядок предоставления уведомлений и средства связи определены в региональных планах действий в чрезвычайных ситуациях и планах действий в чрезвычайных ситуациях для промышленных объектов.

4. ГОТОВНОСТЬ

Предприятие должно иметь соответствующее оборудование для реагирования на месте в необходимом количестве, в зависимости от операции и объекта. В случае если для ликвидации последствий аварии необходимо дополнительное оборудование, многоуровневое реагирование применяется в соответствии с региональным или областным планом действий в чрезвычайных ситуациях и планом реагирования объекта,

предоставляя доступ к оборудованию и ресурсам местного правительства, неправительственных организаций, штатный учреждений и федерального правительства. Перечень оборудования содержится в региональных и областных планах, а также планах действий объекта в чрезвычайных ситуациях.

Предприятия организовали кооперативы, чтобы объединить ресурсы, возможности и персонал. Чистые моря Аляски, Предотвращение разлива нефти в заливе Кука и реагирование на него, корпорация Alaska Chadux Corporation являются такими кооперативами, поддерживающими организации по реагированию. Оператор трансалюскинского нефтепровода Alyeska имеет оборудование, размещенное вдоль трубопровода, а также значительные ресурсы для реагирования в Вальдесе. Кооператив, финансируемый национальной промышленностью, CHEMTREC оказывает техническое содействие при чрезвычайных ситуациях, вызванных загрязнением химическими веществами. В некоторых случаях операторы, работающие в акваториях по внешнему континентальному шельфу, владеют судами, баржами и оборудованием, необходимыми для каптажа скважины, и эксплуатируют их.

Для реагирования существуют специальные группы. Эти группы включают национальные ударные силы, состоящие из трех команд быстрого реагирования с подготовленными кадрами и специальным оборудованием для реагирования на происшествия, связанные с разливом нефти или утечкой опасных веществ. Эти команды имеют специальную подготовку в области технического содействия, предоставления оборудования и других ресурсов для повышения эффективности усилий по реагированию на местном уровне. Военно-морские спасательные команды, группы по оказанию научной поддержки, группы по связи с общественностью и организации по спасению животных также могут привлекаться для поддержки местных усилий по реагированию. Центр

координации национальных ударных сил оказывает содействие при координации этих групп и размещении других ресурсов по реагированию на разлив нефти в ходе мероприятий по реагированию и планированию.

5. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Российско-американский план чрезвычайных мер по борьбе с нефтяным загрязнением в Беринговом и Чукотском морях, Американско-канадский совместный план чрезвычайных мер, МАРПОЛ 73/78, Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года, Протокол по обеспечению готовности на случай инцидентов, приводящих к загрязнению опасными и вредными веществами (не ратифицирован), Конвенция о вмешательстве 69/73, Конвенция о спасении 89, Конвенция о заблаговременном оповещении в случае ядерной аварии, Конвенция об экстренной помощи в случае ядерных аварий и радиационной опасности.

6. КОНТАКТЫ

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР

Береговая охрана США

Помощник командующего, Политика реагирования (CG-5R)

2100 2nd St. SW, Stop 7363

Вашингтон. 20593-7363

Телефон: +1 202 372-2010

Факс: +1 202 372-2901

Министерство внутренних дел США

Отдел техники безопасности и охраны окружающей среды

Начальник, Отделение по реагированию на разлив нефти

381 Elden Street, NE 3327

Herndon, Virginia 20170

Телефон: +1 703 787-1637

Номер экстренной службы

Национальный центр командования

Телефон: +1-202-372-2100

Факс: +1-202-372-2925

ОПЕРАТИВНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР (КРУГЛОСУТОЧНО)

Национальный центр реагирования

Телефон: +1-800 424-8802

Факс: +1-202-267-2675

Местонахождение складов

Нет данных

13. ДОБАВЛЕНИЕ (СПРАВОЧНЫЙ РАЗДЕЛ 2.5 ПРАКТИЧЕСКОГО РУКОВОДСТВА)

Рекомендации по Механизму координации международных предложений о содействии

Стороны, столкнувшиеся с чрезвычайной ситуацией, связанной с крупным разливом нефти, могут рассмотреть возможность создания одной или более рабочих групп, ответственных за координацию приема, рассмотрения, оценки и возможного принятия предложений о содействии со стороны других государств и международных организаций.

Такие рабочие группы, помимо иных возможных обязанностей, могут:

- c. осуществлять передачу и обмен информацией самыми эффективными средствами, и
- d. предоставлять помощь в определении конкретных компонентов предложений о содействии и сопоставлении этих предложения с потребностями оперативного характера, определенными службами, напрямую задействованных в операциях по реагированию.

Далее описаны некоторые из рекомендуемых мер для надлежащей обработки предложения о содействии после его получения. Эти меры не носят директивного характера и не являются исчерпывающими. Каждая ситуация реагирования уникальна, и задействованные в ней стороны должны демонстрировать гибкость и соответствующим образом адаптировать принимаемые меры к конкретным условиям.

Фиксирование получения предложения: После того, как запрашивающая Страна подала УВЕДОМЛЕНИЕ или ДОКЛАД С ЗАПРОСОМ и начали поступать предложения о содействии, заранее определенные координаторы, а также специалисты по техническому обеспечению из национального компетентного органа и межведомственная группа (в случае создания таковой) фиксируют получение предложения;

при этом необходимо удостовериться в том, что указана следующая минимально необходимая информация:

- e. Дата и время получения предложения;
- f. Способ передачи предложения;
- g. Кто подал предложение;
- h. Конкретные детали предложения (в представленном объеме).

Следует создать сводную таблицу для внутреннего пользования, базу данных, журнал предложений или иное электронное средство учета предложений, полученных запрашивающей Стороной; страна, являющаяся запрашивающей Стороной, должна определить, какое учреждение будет ответственно за отслеживание полученных предложений и реагирование на них.

Ответы государствам, предлагающим содействие: Как описано ниже, должны быть установлены временные рамки для всех мер, связанных с обработкой международных предложений о содействии; одной из первых таких мер должно быть информирование государства, предлагающего содействие, о том, что его предложение было получено и находится на рассмотрении. В этом исходном сообщении о получении предложения должно быть указано примерное время, когда будет отправлено сообщение о принятии предложения или отказе. Пример СООБЩЕНИЯ О ПОЛУЧЕНИИ содержится в Руководящих принципах.

В случае длительных и сложных операций по реагированию международные предложения об оказании содействия могут быть представлены в течение нескольких недель. В таких случаях лица, ответственные за получение, оценку, а также принятие этих предложений, должны установить частоту оценки и сроки, в течение которых будет дан ответ государству, предлагающему содействие.

Технический вклад: Группы оценки должны включать в свой состав технического эксперта, который непосредственно задействован в

реагировании и точно знает, что для этого требуется - тип устройства для сбора разлитой нефти с поверхности воды, бонового заграждения и иного оборудования, необходимого для успешного использования предложений о содействии. Одна из ключевых целей успешного функционирования программы международных предложений об оказании содействия, заключается в том, чтобы предложения предусматривали помощь и поддержку операций по реагированию с применением только тех необходимых инструментов и чтобы успешному выполнению операции по реагированию не препятствовало ненужное и устаревшее оборудование.

Решение о принятии предложения о содействии: По принятии группой оценки решения о том, следует ли принять предложение или отказаться от него, это решение должно быть соответствующим образом оформлено. В документ о принятии решения должен быть включен ряд конкретных данных, в том числе обоснование и/или критерии для принятия предложения или отказа от него. Например:

○ СТАТУС ПРИНЯТО/ОТКЛОНЕНО	ПРЕДЛОЖЕНИЯ:
○ ОБОСНОВАНИЕ:	ПРЕДЛОЖЕНИЕ КАСАЛОСЬ ТАКОГО ОБОРУДОВАНИЯ, КОТОРОЕ НЕ ТРЕБУЕТСЯ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕР В РАМКАХ ДАННОЙ ОПЕРАЦИИ ПО РЕАГИРОВАНИЮ

Для успешного управления программой международных предложений о содействии исключительно важно гарантировать реалистичность ожиданий всех участвующих сторон в отношении того, как будет осуществляться запрос на предложения, как они будут обрабатываться и как на них будет даваться ответ, а также разумных

оценок времени, которое будет уходить на каждый из этих этапов. Также исключительно важно вести последовательную и подробную документацию на каждом этапе обработки предложений.

За дальнейшими указаниями Стороны могут обратиться в Международную морскую организацию.

ДОПОЛНЕНИЕ V

Сотрудничество и обмен информацией

В соответствии со статьей 12 настоящего Соглашения,—сотрудничество и обмен доступной информацией могут включать, среди прочего, следующее:

- а. национальные системы готовности и реагирования на загрязнение, в том числе национальный план или планы чрезвычайных мер на случай инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, который может оказать воздействие на морскую среду Арктики;
- б. склады и запасы оборудования для целей реагирования;
- с. технические ресурсы и опыт, взаимные визиты экспертов;
- д. наилучшие практики и накопленный опыт;
- е. метеорологические и океанографические наблюдения, анализ и прогнозы в режиме реального времени, в том числе прогнозирование ледяного покрова и представление отчетов о его состоянии;
- ф. спасение дикой природы, включая тактические приемы и меры по спасению, защите и обработке диких животных, которые подвергаются или могут подвергаться загрязнению нефтью;
- г. информация об учениях и подготовке, которая может представлять общий интерес для Сторон;
- h. исследования и разработки;
- и. экологическое картирование, включая данные, которые могут иметь отношение к изучению последствий для окружающей среды;
- j. мониторинг и моделирование траектории разлива;
- к. тактические приемы реагирования, включая механический сбор, сжигание на месте и использование диспергентов или иных мер, включая предоставление информации о преимуществах и недостатках этих методов в практическом отношении;
- l. организация и активация местных ресурсов реагирования и использование традиционных знаний;
- m. оборудование для обеспечения безопасности и защиты персонала;
- п. обращение с нефтесодержащими отходами;
- о. спасание имущества на море, включая необходимые для этого оборудование и опыт; и
- р. прием терпящих бедствие судов в портах и местах убежища.

