

---

**PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE (PAM)  
CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE  
CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)**

---

Seizième réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

REMPEC/WG.61/4  
01 avril 2025  
Original : anglais

Sliema, Malte, 13-15 mai 2025

**Point 4 de l'ordre du jour : Développements au sein de l'OMI en lien avec les objectifs et fonctions du REMPEC**

**Développements au sein de l'OMI en lien avec les objectifs et fonctions du REMPEC**

Pour des raisons de coût et de protection de l'environnement, le tirage du présent document a été restreint. Il est aimablement demandé aux délégations d'apporter leur copie de ce document aux réunions et de s'abstenir de demander des copies supplémentaires.

## **Note du Secrétariat**

Ce document propose un résumé des derniers développements au sein de l'OMI dans le domaine de la préparation et de la lutte contre la pollution marine provenant des navires. Il présente également les activités récentes de l'OMI en lien avec la pollution opérationnelle, les déchets marins, les Aires spéciales et le bruit rayonné sous l'eau, ainsi que la réduction des GES et les mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique du transport maritime. Les résultats pertinents du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) et du Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR) de l'OMI sont évoqués.

## **Introduction**

1 Le Comité de la protection du milieu marin a tenu sa quatre-vingt-unième session (MEPC 81) du 18 au 22 mars 2024 et sa quatre-vingt-deuxième session (MEPC 82) du 30 septembre au 4 octobre 2024. Les rapports de ces sessions ont été distribués via les documents MEPC 81/16 et MEPC 82/17 et leur addenda, respectivement. Sur la période considérée, le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR) a tenu sa douzième session du 27 au 31 janvier 2025. Les résultats de ces sessions sur les questions intéressant la réunion des Correspondants du REMPEC sont résumés ci-après.

## **Amendements aux instruments obligatoires**

2 Le MEPC 81 a examiné et adopté les amendements aux instruments suivants :

.1 la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004, concernant les amendements aux règles A-1 et B-2 ;

.2 la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, concernant les amendements au Protocole I de MARPOL (procédures de signalement des conteneurs perdus) ;

.3 l'Annexe VI de MARPOL (carburants à faible point d'éclair et autres questions liées au fuel-oil, moteur diesel marin remplaçant la vapeur, travail sur l'accessibilité des données et l'inclusion de données sur le transport, et granularité améliorée dans la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI)) ; et

.4 a approuvé les Lignes directrices de 2024, tel que requis par la règle 13.2.2 de l'Annexe VI de MARPOL concernant les moteurs de remplacement non identiques non tenus de respecter la limite Tier III.

3 Le MEPC 82 a examiné et adopté les amendements suivants :

.1 à l'Annexe VI de MARPOL sur la désignation des eaux de l'Arctique canadien et la mer de Norvège comme Zones de contrôle des émissions (ECA) pour les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>) et les particules (PM) ;

et approuvé les documents d'orientation suivants :

.2 *Guidance on best practice on recommendatory goal-based control measures to reduce the impact on the Arctic of Black Carbon emissions from international shipping* (Guide des meilleures pratiques sur les mesures de contrôle recommandées basées sur des objectifs afin de réduire l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant du transport maritime international) ; et

.3 *Guidelines on recommendatory Black Carbon emission measurement, monitoring and reporting* (Directives ayant valeur de recommandation sur la mesure, le suivi et la notification des émissions de carbone noir).

## **Convention OPRC et Protocole OPRC-HNS**

4 La Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS, en particulier les articles 12 (OPRC) et 10 (OPRC-HNS), désignent l'OMI pour exécuter un certain nombre de fonctions concernant la préparation et la lutte contre les pollutions aux hydrocarbures et SNPD. Ces fonctions incluent des services d'information : recevoir, agréger et diffuser des informations sur les événements de pollution aux hydrocarbures-SNPD ; des initiatives d'éducation et de formation : promouvoir la formation et les symposiums internationaux ; des services techniques : favoriser la coopération et soutenir la R&D,

fournir des conseils techniques sur la mise en place des capacités nationales ; de l'assistance technique : faciliter la fourniture de conseils et d'assistance techniques, à la demande des États confrontés à des événements majeurs de pollution aux hydrocarbures.

5 Lorsque des États membres émettent des demandes d'assistance, l'OMI peut offrir un éventail de services en cas d'événement de pollution majeure, comme des conseils techniques à distance, l'accès à une expertise adaptée avec des experts techniques (sauvetage, indemnisation) ou de manière bilatérale avec d'autres pays Parties, ou occasionnellement le déploiement d'experts spécialisés sur site pour aider les pays confrontés à des pollutions accidentelles de grande ampleur.

6 En 2024, les attaques répétées constatées en mer Rouge ont posé de nouveaux défis pour la lutte contre la pollution ; deux incidents ont nécessité l'intervention directe de l'OMI pour aider les pays de la région en leur offrant des conseils et une assistance technique sur site et à distance en réponse aux attaques de rebelles Houthis sur deux navires naviguant en mer Rouge :

.1 en mars 2024, le **MV Rubymar** a été touché par un missile et a coulé au large des côtes du Yémen, la menace de nouvelles attaques empêchant toute tentative de sauvetage du navire. Chargé de 200 tonnes de combustible de soute et transportant 22 000 tonnes d'engrais à base de sulfate de phosphate d'ammonium, le navire représentait une menace tant pour la navigation que pour l'environnement. L'OMI a dépêché un expert sur site pour apporter un soutien technique direct aux autorités yéménites dans la gestion de ces risques ; et

.2 le deuxième incident a été provoqué par une frappe de missile suivie par le déclenchement de charges explosives sur le pont du **MV Sounion**, un pétrolier qui transportait 150 000 tonnes de pétrole brut. L'incendie qui a suivi a duré presque deux mois, entraînant un sérieux risque d'incident de pollution majeur. L'OMI a été en mesure d'apporter un conseil technique à distance et de faciliter la communication entre les autorités gouvernementales de la région, les sauveteurs, les organisations d'intervention et d'autres agences des Nations Unies, alors que le bâtiment dérivait privé de son équipage et de propulsion. Le navire est finalement arrivé dans les eaux érythréennes où l'incendie a été éteint, avant d'être remorqué vers un lieu sûr en Égypte en novembre 2024, sans causer de pollution.

### **Traiter le problème des déchets rejetés dans le milieu marin**

7 Pour traiter la question des déchets marins, en 2024, le MEPC et le Comité de la sécurité maritime (MSC) ont adopté des amendements aux conventions MARPOL et SOLAS pour permettre une déclaration rapide et détaillée des conteneurs perdus et dérivants qui posent des risques sérieux pour la sécurité maritime et le milieu marin.

8 Par ailleurs, le MEPC 82 a approuvé de nouvelles *Recommandations pour le transport de pellets de plastique par mer dans des conteneurs* ciblant le conditionnement et le chargement des pellets de plastique afin de renforcer les garanties de protection contre la perte de conteneurs renfermant des pellets de plastique.

9 Début 2025, les travaux ont commencé pour préparer la finalisation et la publication des *Guidelines on good practice relating to clean-up of plastic pellets from ship-source releases* (Directives sur les bonnes pratiques à suivre en matière de nettoyage en cas de déversement de pellets de plastique par les navires) et le *Operational Guide on the Response to Spills of Hazardous and Noxious Substances (HNS) – Volume 1 – Preparedness ; et Volume 2 – Response* (Guide opérationnel sur la lutte contre les déversements de substances nocives et dangereuses – Volume 1 – Préparation ; et Volume 2 – Lutte).

### **Réduction du bruit rayonné sous l'eau**

10 Afin de réduire les impacts du bruit rayonné sous l'eau (URN) émis par les navires, le MEPC 82 a approuvé le *Plan d'action pour la réduction du bruit sous-marin produit par les navires de commerce* (MEPC 82/17/Add.1, annexe 8), et convenu d'inclure ce point à l'ordre du jour pour approfondir les travaux sur cette thématique.

## **Lutte contre le changement climatique**

11 L'OMI poursuit sa contribution à la lutte globale contre le changement climatique, dans le respect de l'[Objectif de développement durable 13](#) des Nations Unies, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de faire reculer la pollution nuisible de l'atmosphère. En juillet 2023, le MEPC 80 a adopté la [Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre \(GES\) provenant des navires](#) (Stratégie de l'OMI 2023 concernant les GES), confirmant l'ambition de parvenir à réduire à zéro les émissions nettes de GES provenant des transports maritimes internationaux avant ou vers 2050, c'est-à-dire autour de cette date ; un engagement à garantir l'adoption de combustibles de substitution ou de sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles pour représenter au moins 5 %, en s'efforçant de faire passer ce pourcentage à 10 %, de l'énergie utilisée par le transport maritime international d'ici 2030 ; ainsi qu'un point de contrôle indicatif pour parvenir à réduire les émissions de GES annuelles totales provenant du transport maritime international d'au moins 20 % d'ici à 2030 et d'au moins 70 % d'ici à 2040, par rapport à 2008, en s'efforçant de faire passer ces pourcentages respectivement à 30 % et à 80 %. La décarbonation du transport maritime doit être possible pour l'ensemble des États membres de l'OMI et pourrait créer de nouvelles opportunités également pour les pays en développement, dont les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays les moins avancés (PMA), de participer à la chaîne de valeur autour de la production et de la distribution de combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles pour le transport maritime international.

### ***Réduction des émissions de GES***

12 Au cours de l'année 2024, le MEPC 82 et le Groupe de travail intersessions sur la réduction des émissions de GES provenant des navires (ISWG-GHG) ont préparé un [ensemble de mesures à moyen terme](#) visant à atteindre les objectifs de réduction de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES. Les mesures de réduction des GES à moyen terme, devant être incluses dans l'Annexe VI MARPOL, devraient être adoptées fin 2025 pour une entrée en vigueur en 2027. Elles devraient promouvoir de manière efficace la transition énergétique du transport maritime et constituer pour la flotte mondiale une incitation nécessaire, tout en contribuant à une égalité de traitement et à une transition juste et équitable. Les mesures envisagées incluent un élément technique, à savoir une norme mondiale sur les combustibles marins réglementant la réduction progressive de l'intensité des émissions de GES des combustibles marins, et un élément économique, sur la base d'un mécanisme de tarification des émissions de GES dans le secteur maritime. Diverses propositions relatives à l'architecture de ces mesures, sous la forme de possibles amendements à l'Annexe VI MARPOL, ont été soumises par des États membres et organisations internationales. Au regard de ces propositions, le MEPC 82 a élaboré un projet de texte juridique, le « Cadre de l'OMI afférent à la réduction des émissions nettes », qui servira de base pour la prochaine phase de discussions. Le MEPC 82 a également pris note des conclusions d'une évaluation des incidences des mesures envisageables de réduction des GES sur la flotte mondiale et les États, en particulier les pays en développement, et convenu d'en tenir compte, le cas échéant, dans le développement à venir de possibles mesures. Le MEPC 82 a également convenu d'évaluer, en particulier, les incidences potentielles des mesures sur la sécurité alimentaire, plus spécifiquement sur les pays en développement importateurs nets de produits alimentaires.

### ***Intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marins***

13 En 2024, le MEPC a fait des progrès considérables dans l'évaluation des émissions de GES provenant des combustibles marins tout au long de leur cycle de vie, depuis la production primaire jusqu'au transport en soute et à la combustion dans les gaz d'échappement du navire. Les combustibles à faibles émissions ou émissions nulles de carbone pour le transport maritime proviennent de diverses filières de production, impliquant de grandes différences dans leur empreinte environnementale globale. La transition effective vers ces combustibles à faibles émissions ou émissions nulles de carbone exige la mise en place d'un cadre international robuste pour évaluer l'intensité des GES et le caractère durable des combustibles de substitution de manière scientifique et holistique. Les lignes directrices [2024 Guidelines on life cycle GHG intensity of marine fuels - Lignes directrices LCA](#) (Lignes directrices sur

l'intensité des GES du cycle de vie des carburants marins), adoptées par le MEPC 81, incluent des méthodes révisées pour le calcul du facteur d'émission par défaut et des formulaires améliorés pour le suivi des émissions provenant de la production, du transport et de l'utilisation de différents combustibles à bord des navires. Un Groupe de travail sur l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marins, sous l'égide du GESAMP (GESAMP-LCA WG), a été constitué pour fournir les meilleures évaluations scientifiques et techniques possibles des problématiques liées à la mise en œuvre des Lignes directrices LCA.

### ***Efficacité énergétique des navires***

14 Afin de réduire l'impact de l'industrie maritime sur le changement climatique, l'OMI a poursuivi ses efforts en faveur de l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires. Cette évolution est nécessaire non seulement pour réduire les émissions, mais aussi pour compenser les surcoûts associés à des combustibles de substitution à émissions de carbone faibles ou nulles. En 2024, le MEPC a poursuivi son travail d'examen de la « mesure à court terme » actuellement en vigueur pour réduire les émissions de GES provenant des navires en améliorant l'efficacité énergétique de la flotte mondiale. Le Comité a analysé les données soumises par les États membres et acquises au gré de leur expérience de la mise en œuvre des réglementations sur l'année passée, ainsi que diverses propositions pour améliorer, en particulier, le mécanisme de l'indicateur d'intensité carbone (CII). Le Comité a approuvé, sur le principe, une voie à suivre pour traiter ces défis et lacunes, prévoyant en particulier un calendrier indicatif suivant une approche en deux phases, en convenant que certains défis et lacunes seront traités avant le 1<sup>er</sup> janvier 2026 (phase 1), tandis que d'autres pourraient être considérés après le 1<sup>er</sup> janvier 2026 (phase 2). En 2024, le MEPC a également examiné le rapport sur l'intensité carbone annuelle et l'efficacité de la flotte existante, couvrant les années de déclaration de 2019 à 2022. Ce rapport fait le point sur les progrès réalisés par rapport à l'objectif de parvenir à une amélioration d'au moins 40 % de l'intensité des émissions de carbone d'ici 2030.

### **Pollution atmosphérique**

#### ***Approbation des zones de contrôle des émissions dans les eaux arctiques canadiennes et de la mer de Norvège***

15 En octobre 2024, le MEPC 82 a établi deux nouvelles ECA pour les NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> et PM dans les eaux arctiques canadiennes et la mer de Norvège. Ces ECA sont des zones maritimes désignées dans lesquelles des contrôles plus stricts des navires ont été établis afin de minimiser les émissions atmosphériques, conformément à l'Annexe VI de MARPOL.

### **Actions requises des participants à la réunion**

- 4 **Les participants à la réunion sont invités à :**
- .1 **prendre note** des informations fournies dans ce document ; et
  - .2 **prendre des mesures**, s'ils le jugent utile.

\*\*\*\*\*