

Réunion des Correspondants du
Centre Régional Méditerranéen pour
l'Intervention d'Urgence contre la
Pollution Marin Accidentelle (REMPEC)

REMPEC/WG.18/10/3
20 juillet 2000

Original: anglais

Malte, 25 - 28 octobre 2000

Point 10.3 de l'Ordre du Jour

PREVENTION DE LA POLLUTION DES NAVIRES DE PLAISANCE

Note du REMPEC

Introduction

1. Les pays de la Méditerranée ont encouragé, ces dernières années, l'utilisation de leur environnement marin à des activités récréatives auxquelles s'adonnent les populations locales et les touristes. Le tourisme maritime et les opérations des bateaux de plaisance représentent une source de revenu appréciable. Or, ces mouvements constituent aussi une menace réelle pour l'environnement. Consciente de l'importance de l'utilisation de la mer dans les activités touristiques, tout en veillant à la propreté des plages et à la protection des écosystèmes marins et en poursuivant une approche globale dans le domaine de la protection du milieu marin, la Onzième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone (Malte, 27 - 30 Octobre 1999, UNEP(OCA)/MED IG.12/9), dans le contexte des activités de prévention et de contrôle de la pollution en milieu marin, a approuvé les deux recommandations suivantes:

“Fournir le concours nécessaire pour permettre au Secrétariat d'amorcer le processus d'examen de la question de la prévention de la pollution due aux activités de bateaux de plaisance non commerciaux” et

“Demander au Secrétariat (REMPEC et Unité MED) de s'évertuer à obtenir les fonds extérieurs nécessaires pour amorcer le processus d'examen de la question de la prévention de la pollution due aux activités de bateaux de plaisance non commerciaux”.

General

2. On peut définir le « bateau de plaisance » comme un navire ou bateau, qui n'est pas immatriculé sur un quelconque registre maritime ou commercial et qui est utilisé à des fins récréatives, qu'il soit propriété individuelle ou en affrètement, muni d'un ou plusieurs moteurs ou voiles ou les deux à la fois. Ce type de navire comprend les yachts, les bateaux à moteur et à voile, les bateaux de sport, de pêche, les bateaux de soutien à la plongée sous-marine, les moteurs à jet

fluide et autres menues embarcations. L'éventail de vaisseaux est large, allant des petites barques à moteur utilisées pour atteindre la zone de pêche la plus proche jusqu'aux grands navires capables de faire du long cours.

3. On relève que, ces dernières années, la flotte de bateaux de plaisance et la puissance de leurs moteurs en Méditerranée ont sensiblement augmenté. En outre, comme ces navires disposent de tout le nécessaire d'hébergement, les mouvements trans-frontières sont également en hausse, accédant aux eaux territoriales en provenance des pays voisins ou hors de la région.

4. Les problèmes écologiques créés par ces navires de plaisance non commerciaux sont nombreux :

- rejet d'eaux usées;
- rejet de déchets;
- rejet de pétrole et de déchets huileux
- émissions de gaz d'échappement;
- utilisation de peintures anti-corrosives;
- dégâts physiques aux habitats et organismes aquatiques.

5. Comme la plupart des activités des navires non commerciaux ont lieu pendant la saison estivale, on peut supposer que l'impact des problèmes écologiques ci-dessus ne peut qu'être plus grand en raison de la concentration de ces activités et de l'effet de saturation. Répartis sur d'autres saisons de l'année, ces mouvements de navires de plaisance causeraient des dégâts moindres.

Rejet des Déchets

6. Le rejet de déchets ménagers à partir des bateaux de plaisance est une grande préoccupation et l'on se penche avec attention sur les effets des plastiques et autres matériaux difficilement dégradables. Les zones côtières comme les plages et les paysages sous-marins tels les récifs coralliens risquent d'être endommagés sur le plan esthétique par la présence des déchets.

7. Une série d'impacts sont directement liés au rejet des déchets, les produits plastiques en particulier :

- enchevêtrement des débris plastiques avec les organismes marins comme les mammifères aquatiques, les oiseaux de mer et le poisson ;
- ingestion de résidus plastiques par les organismes marins;
- étouffement de la faune et de la flore;
- contamination du sol marin par des déchets plastiques microscopiques porteurs de métaux lourds;
- colonisation des plastiques et synthétiques à la dérive par les biotes épiphytiques, comme les algues, les bryozoates, les bactéries, les éponges, etc., favorisant ainsi le transfert en longue distance d'organismes suscitant un risque d'infection de zones par des espèces étrangères;
- atteinte à la beauté esthétique des plages et autres spécificités sous-marines.

Rejet d'eaux usées

8. Les eaux usées peuvent avoir deux principaux impacts néfastes qui doivent être distingués. Elles peuvent avoir un effet eutrophisant (enrichissement excessif de la mer par des matières nutritives) ou causer une pollution bactériologique nuisible à la santé, et pouvant provoquer une infection par des bactéries coliformes.

9. En principe, il existe deux systèmes d'assainissement des bateaux de plaisance: un système mobile et un autre fixe. Le système portatif consiste en un réceptacle avec un fonds pour retenir les déchets. On y ajoute un désinfectant pour détruire les bactéries productrices d'odeurs. Les toilettes

mobiles sont utilisées sur des bateaux aménagés en cabines mais dont l'espace est limité ou sur des embarcations anciennes. Selon l'infrastructure locale, on peut supposer que les toilettes mobiles sont vidées dans la mer ou dans des toilettes fixes au niveau des ports de plaisance. Les eaux usées des petites embarcations sont directement évacuées dans la mer.

10. Le système fixe est doté d'un réservoir de rétention ou se vide directement dans la mer. Ce système est le plus usité et on le trouve sur les navires de dernière fabrication. Même dans le cas de ports de plaisance disposant d'installations d'évacuation, certains yachts ont leur toilettes au-dessous de la ligne de flottaison sans aucun raccordement pour pomper les eaux usées du réservoir vers une installation sur la terre ferme ou un camion. Certains navires de plaisance sont également assortis de réservoirs septiques incorporés. Les bateaux qui sont équipés de la sorte les vident en chemin. Les pompes servant à vider les réservoirs septiques tirent les déchets, de sorte que ces derniers coulent au fond.

11. L'impact écologique des désinfectants liquides est en relation directe avec le rejet des eaux usées à bord de navires de plaisance à toilettes mobiles. Les bateaux assortis de toilettes avec réservoir de retenue incorporé ne devraient pas avoir besoin de désinfectants liquides puisqu'il n'y a pas de problème d'odeur. De façon générale, les ingrédients actifs de ces désinfectants ne sont pas persistants mais ils peuvent être nocifs pour le milieu marin si l'eau polluée contenant le désinfectant est évacuée dans des zones à riche biodiversité et faible circulation d'eau.

Rejet de pétrole et de déchets huileux

12. En l'absence d'installations de réception, les navires de plaisance motorisés évacuent leurs huiles de moteur et les eaux de calle mélangées aux hydrocarbures directement dans le milieu marin. Il est, donc, nécessaire de prévoir des installations d'évacuation, au niveau des ports de plaisance ou de mouillage destinés à ces navires, y compris des réservoirs pour les huiles usagées, les résidus huileux, les chiffons de nettoyage, les déchets solvants et autres agents. Il est, cependant, important d'opter pour des installations à la mesure des besoins des utilisateurs et les efforts de conception et de mise en place de structures de traitement des déchets doivent être fonction du nombre et des types de bateaux reçus.

13. Outre des installations de réception adéquates, il est nécessaire d'avoir une aire de stockage pour y déposer les batteries usées et les torchères de détresse dépassées.

Emissions de gaz d'échappement

14. Dans la classe des bateaux de plaisance non commerciaux, les moteurs varient entre les moteurs de petite embarcation à faible puissance et les grands moteurs diesel.

15. Deux facteurs déterminants de l'impact des émissions de gaz d'échappement: le type de fuel utilisé et le degré d'utilisation qui devra varier puisque certains propriétaires n'utilisent leurs bateaux que quelques heures par semaine.

16. Les yachts sont généralement équipés de moteurs diesel (**high revving**) ou de moteurs gasoil à deux ou quatre temps. Généralement, les moteurs à essence intérieurs peuvent être considérés comme des moteurs à quatre temps, alors que les moteurs à deux temps sont extérieurs. Les moteurs à quatre temps existent en type extérieur. La prédominance des moteurs extérieurs à deux temps est liée au fait qu'ils sont légers et de petites dimensions. Ce qui compense leur consommation comparativement haute. Les bateaux dotés de cabines peuvent, également, avoir des systèmes de chauffage à essence ou diesel et leur emploi participe à l'impact écologique d'ensemble causé par les émissions de gaz d'échappement. En théorie, les moteurs à turbine à gaz peuvent être utilisés. Mais les bateaux ainsi équipés ne représentent qu'une proportion négligeable de toute la flotte.

17. Les bateaux de plaisance non commerciaux utilisent un fuel mis en soute dans les stations à essence ordinaires ou les ports de mouillage et, bien que les plus gros navires obtiennent leur carburant auprès des bateaux à soute, le fuel ainsi obtenu est probablement du même type que celui trouvé dans les stations service et les marinas.

18. Les émissions de gaz d'échappement sont directement proportionnelles à la consommation de carburant. On peut, dès lors, supposer que le profil d'émission dépend du type de fuel utilisé. Celui-ci consiste en ratios divers d'oxyde de d'azote, de particules d'hydrocarbures, d'oxydes de carbone, de plomb et de dioxyde de soufre. Fort probablement, les polluants aériens les plus émis par les moteurs à deux temps sont des particules d'hydrocarbures et des dioxydes de carbone. Les émissions d'oxyde d'azote sont bien plus faibles en raison de la basse température de combustion associée à une efficacité médiocre de combustion de ce type de moteur. Les particules d'hydrocarbures, les oxydes de carbone et autres émissions provenant des moteurs à deux temps sont, généralement, dues à l'ajout d'huile dans le fuel. Les moteurs à quatre temps n'ont pas besoin d'huile dans leur fuel et, par conséquent, libèrent peu d'émissions de ce type de substances. La réduction des émissions de gaz d'échappement, en ce qui concerne les particules d'hydrocarbures, les oxydes de carbone et les oxydes d'azote, est possible grâce à un convertisseur catalytique. D'autre part, le moteur diesel possède un profil d'émission totalement différent. Comme il est hautement efficace, donc une température élevée de combustion, il libère de faibles quantités de particules d'hydrocarbures, d'oxydes de carbone et d'oxydes d'azote. Les oxydes d'azote représentent un sujet de préoccupation, toutefois.

19. Quant aux autres gaz émis (soufre et plomb), on peut supposer que comme la plupart des propriétaires cherchent leur carburant directement dans les stations service ou les ports de plaisance, le contenu en soufre et plomb des émissions dépend de l'origine du carburant lui-même.

Utilisation de Peintures Anti-Corrosives

20. Les peintures anti-corrosives sont conçues pour protéger la coque des navires de la déposition et la croissance d'organismes aquatiques. Les peintures anti-corrosives agissent en libérant, de façon contrôlée, de petites quantités d'une substance toxique pour les organismes corrosifs. Débarrassé de ces organismes, le navire évolue plus vite dans les eaux, consomme moins de carburant et économise sur son entretien. Diverses formules, commercialisées aujourd'hui, contiennent de l'étain tributylrique comme ingrédient actif, lequel est chimiquement fixé à la base polymère (co-polymères auto-polissants). Il existe, par ailleurs, d'autres formules avec d'autres substances comme ingrédient actif, ex: revêtements à base de cuivre, systèmes à base de silicone. Cependant, la préférence va aux peintures anti-corrosives contenant de l'étain.

21. Nonobstant les attributs des peintures anti-corrosives à base d'organotine, dans le nettoyage de la couche de peinture, l'étain tributylrique s'échappe dans l'environnement où il risque de s'accumuler en quantités dangereuses, surtout dans les zones où la circulation de l'eau est limitée et, en de telles concentrations, l'étain est toxique pour les espèces aquatiques en faibles concentrations. Inévitablement, les zones à risque de pollution des peintures anti-corrosives sont les estuaires et les ports à haut trafic maritime, y compris les yachts. Dans les années 80, des concentrations élevées d'étain tributylrique ont été signalées dans les zones côtières un peu partout dans le monde, y compris sur la côte atlantique de la France, la Méditerranée, Bahrayn, la Mer du Nord au large du Royaume Uni, le Canada, les Etats-Unis et l'Australie. En conséquence, un certain nombre de pays, dont quelques Etats du pourtour méditerranéen, ont introduit des mécanismes de contrôle pour limiter l'utilisation de peintures à base d'étain tributylrique sur les petits navires et, fréquemment, ces pays interdisent l'utilisation de ces peintures anti-corrosives sur des navires de moins de 25 mètres de longueur.

Dégâts Physiques aux Habitats et Organismes Marins

22. L'utilisation écologique et durable du milieu marin à des fins récréatives nécessite des décisions informées à chaque phase d'activité, à savoir, où aller pour y faire quoi et comment. Comme les yachts sont des propriétés privées, le skipper ou le propriétaire en est le principal

responsable et doit veiller à ce que le navire et les gens à bord respectent le milieu marin. Plus encore, la liberté de navigation ne signifie point la liberté de faire ce que l'on veut. Ainsi, parmi les dégâts physiques causés à l'environnement marin résultant des activités des bateaux de plaisance on citera :

- le dérangement des habitats dans la bande territoriale mitoyenne, dont les nids de reproduction en raison du claquement des voiles et des pavillons, les bruits de moteur, le lavage de la câle en raison des changements excessifs dans la navigation à haute vitesse près de ces sites;
- dégâts affectant les récifs de corail, les lits herbeux des fonds marins touchés par l'échouage et les impacts de quille;
- frottement des fonds marins ou destruction des paysages sous-marins de conservation de la nature par chasse d'ancré dans des terrains ou l'utilisation d'ancrés à taille injustifiée;
- piétinement de plantes qui peuvent être des éléments essentiels de l'écosystème côtier et qui jouent un rôle dans la stabilisation des dunes de sable et des plages.

Initiatives au niveau mondial

23. Le Centre ne connaît pas, dans le détail, les initiatives prises à l'échelle mondiale pour la prévention de la pollution provenant des navires de plaisance. Néanmoins, les actions lancées à l'échelle internationale par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en matière de navigation commerciale pourraient servir de point de départ pour toute action visant la prévention de la pollution provenant de navires de plaisance non commerciaux, surtout à l'égard des problèmes écologiques cités plus haut, puisque des éléments communs existent entre les sources de pollution provoquées par les bateaux de plaisance et les navires commerciaux. Les initiatives prises à l'égard des navires commerciaux pourraient avoir une certaine pertinence pour la prévention de la pollution causée par les bateaux de plaisance non commerciaux.

Déchets

24. L'Annexe V à la Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution provenant des Navires, 1973, modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78), et entrée en vigueur le 31 décembre 1988, définit les conditions de prévention de la pollution par les déchets libérés à partir des navires. Une des principales dispositions de cette annexe a trait à l'interdiction du rejet de plastiques dans la mer et des restrictions rigoureuses sur le déversements de déchets dans les zones côtières appelées « **Zones Spéciales** » (et qui comprennent **la Baltique, la Méditerranée, la Mer Noire, la Mer Rouge, les Eaux du Golfe, la Mer du Nord, la Zone Antarctique et la Région Sauvage des Caraïbes**).

Eaux Usées

25. La libération d'eaux usées dans la mer est couverte par l'Annexe IV de MARPOL 73/78. Selon les dispositions de cette Annexe, la libération des eaux usées dans la mer est interdite si ces eaux ne sont pas :

- a) rejetées à travers un système approuvé ; ou
- b) stockées dans des réservoirs de rétention puis rejetées d'une manière acceptée ; ou
- c) traitées dans une installation spécialisée approuvée.

26. Si l'Annexe IV n'est pas encore entrée en vigueur, nombre d'Etats côtiers ont adopté des législations nationales visant à contrôler le rejet d'eaux usées à partir des navires et l'entrée de ces derniers dans leurs ports est soumise au respect de cette législation.

Pétrole

27. Le principal instrument de contrôle de la pollution par les hydrocarbures est l'Annexe I de MARPOL 73/78. Cet outil contient des mesures prévoyant l'interdiction, la prévention et la réduction de la pollution accidentelle et opérationnelle. A l'instar des « Déchets », des « Zones Spéciales » ont été identifiées où le déversement volontaire de rejets huileux est strictement prohibé. La Mer Méditerranée est l'une de ces zones. Outre le respect, par les navires, des normes strictes en matière de contrôle de la pollution opérationnelle, l'outil juridique appelle les gouvernements à s'engager à fournir des installations adéquates sur les côtes pour la réception de ces huiles usées.

28. Pour aider les gouvernements à se conformer à la disposition portant création d'installations de réception d'huiles usées, l'OMI a rendu public un Manuel Général sur les Installations de Réception en Port et un de ses chapitres traite exclusivement de « la planification et la réalisation d'installations de réception destinées aux petits navires ».

Emissions de Gaz d'Échappement

29. En septembre 1997, une Conférence des Parties Contractantes à la Convention MARPOL avait adopté un Protocole sous forme d'avenant (Annexe IV). Cette nouvelle Annexe, qui n'est pas encore entrée en vigueur, couvre les émissions de NO_x, SO_x, de substances multiplicatrices d'ozone (ODSs), des composés organiques volatiles (VOCs), de l'incinération à bord de navires et des déversements d'eaux qui lui sont associés.

30. En ce qui concerne les émissions SO_x, une coupe totale de 4,5% de teneur en soufre est prévue dans les fuels de soute dans l'Annexe. Des contrôles plus stricts sont exercés dans les régions classées « Zones de Contrôle d'Émissions SO_x » où les navires qui mouillent dans ces régions ne doivent pas utiliser du carburant en soute avec un taux de soufre supérieur à 1,5%. A titre alternatif, les émissions SO_x peuvent être contrôlées à l'aide d'un système de nettoyage de gaz émis ou de tout autre moyen technologique pour limiter ce type d'émissions. A ce jour, seule la Baltique jouit du statut de « Zone de Contrôle d'Émissions SO_x ». D'autres zones devront bientôt bénéficier de ce statut.

31. L'OMI a adopté une série de mesures techniques obligatoires avec le Code Technique NO_x pour la régulation des émissions de NO_x à partir des moteurs installés sur des navires construits durant ou après janvier 2000. Le Code Technique NO_x a mis en place des procédures obligatoires pour le test, l'inspection et la certification de moteurs diesel marins afin de veiller au respect des seuils d'émissions NO_x. En 1998, des orientations temporaires du Code Technique ont été adoptées par l'OMI.

32. On estime que les seuils fort contraignants imposés aux émissions de gaz d'échappement dicteront l'utilisation de catalyseurs où le NO_x est réduit en azote gazeux et en eau. L'émission de suie et d'hydrocarbures peut être également réduite par réduction catalytique sélective (SCR).

33. La question des émissions de dioxyde de carbone, et leur contrôle, comme l'exige le Protocole de Kyoto de 1997 à la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, est à l'étude au niveau de l'OMI visant à développer des lignes directrices permettant la mise en application de l'Annexe VI.

Peintures Anti-Corrosives

34. Les problèmes de pollution causés par les peintures anti-corrosives à base d'étain tributylque ont été soulevés, pour la première fois, au sein du Comité de Protection de l'Environnement Marin de l'OMI (MEPC) en 1988 lorsque l'OMI avait reçu demande d'examiner la nécessité de mesures, sous les instruments juridiques existants, visant à limiter l'usage de ces composés dans les navires en mer.

35. En 1990, le MEPC adopta, à sa trentième session, la résolution MEPC 46 (30) sur les *"mesures visant à limiter les incidences potentiellement néfastes de l'utilisation de composés tributylstanniques dans les peintures anti-corrosives"*. Cette résolution recommande que les gouvernements adoptent des mesures visant à éliminer l'utilisation des peintures anti-corrosives contenant de l'étain tributylque sur les navires à coque autre qu'en aluminium d'une longueur inférieure à 25 mètres et à éliminer l'utilisation des peintures anti-corrosives qui libèrent en moyenne plus de 4 microgrammes d'étain tributylque par centimètre carré/par jour. Les mesures recommandées étaient destinées à être provisoires et le resteraient jusqu'à ce que l'OMI ait pu réfléchir à la possibilité d'interdire complètement l'utilisation des composés tributylstanniques dans les peintures anti-corrosives pour navires.

36. A compter de 1990, des résultats de programmes de surveillance furent présentés au MEPC de l'OMI, lesquels confirmaient la toxicité des composés de l'étain tributylque pour les organismes marins. Le Comité reçut également des renseignements sur d'autres systèmes anti-corrosifs, sur leur efficacité et les risques qu'ils pouvaient présenter pour le milieu aquatique.

37. En 1999, lors de sa 21^{ème} session, l'Assemblée a adopté la Résolution A.895(21), demandant instamment au MEPC d'oeuvrer pour l'*"élaboration dans les meilleurs délais d'un instrument mondial juridiquement obligatoire visant les effets nocifs des systèmes anti-corrosifs utilisés sur les navires"*. Une conférence diplomatique est prévue pour 2001.

38. Cette résolution ajoute que l'OMI *"décide que l'instrument mondial qu'élaborera le Comité de la protection du milieu marin devrait garantir l'interdiction à l'échelle mondiale de l'utilisation des composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure pour navires d'ici au 1er janvier 2003 et l'interdiction totale de la présence de composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes anti-corrosifs pour navires d'ici au 1er janvier 2008"*.

39. Cependant, il est encore des problèmes qui doivent être résolus ou clarifiés avant l'avènement d'un instrument contraignant visant à éliminer les composés organostanniques qui agissent comme des biocides dans les systèmes anti-corrosion.

Initiatives prises au niveau régional

40. Des initiatives ont été prises au niveau régional pour la prévention de la pollution provenant des navires de plaisance. Il est utile de mentionner le « Code de Conduite pour la Prévention de la Pollution provenant de Petits Navires dans les Ports de Plaisance et de Mouillage dans la Région des Caraïbes ». Ce code de conduite volontaire a été conçu lors de la Conférence sur la Prévention de la Pollution provenant des Petits Navires tenue à Port d'Espagne, Trinidad et Tobago du 25 au 27 novembre 1997.

41. La Conférence s'est fixée comme objectifs: la sensibilisation sur la pollution provoquée par les petits bateaux de plaisance et la mise en place de lignes d'orientation régionales pour la prévention de la pollution causée par ces navires dans les ports de plaisance et de mouillage, avec comme but un développement durable du tourisme nautique en mer des Caraïbes.

42. La Conférence a débouché sur l'adoption du Code de Conduite et une Résolution. Elle a, en outre, recommandé aux pays de la région de prendre les mesures nécessaires en vue de la mise en application du Code.

43. En Mer Méditerranée, certaines initiatives sont lancées afin d'attirer l'attention sur ce problème. Les résultats d'études scientifiques, sur l'état de l'environnement marin dans les ports de plaisance, couvrant 120 ports français, 43 ports italiens et 2 ports monégasques dans la zone RAMOGE devront être rendus publics en juillet 2000. Dans le cadre de son plan de travail 2000-2001, la Commission RAMOGE envisage de concevoir une brochure destinée aux utilisateurs de yachts. Cette documentation contiendra une série de recommandations et de conseils de navigation afin de protéger l'écosystème marin de la pollution. Un guide à l'usage des opérateurs et des gérants de ports de plaisance (marinas) est également au programme de l'année 2001. Cette publication devra servir de guide sur les différents thèmes intéressant les interfaces marines, à l'exemple des installations de réception des déchets.

44. Une action portant proposition d'une convention régionale traitant de la navigation des navires de plaisance en Méditerranée est également lancée conjointement par l'**Institut du Droit Economique de la Mer de Monaco (INDEMER)** et la **Division Affaires Océaniques et Droit de la Mer des Nations Unies (DOALOS)**. Cette nouvelle version d'instrument juridique se veut de grande portée et touche l'immatriculation des yachts, la police d'assurance, les conditions de formation et de certification de ceux qui travaillent à bord de ces bateaux ainsi que la prévention de la pollution et les activités de l'Etat d'immatriculation.

45. Une réunion d'experts des pays de la Méditerranée et d'autres parties intéressées a été tenue afin d'examiner le projet d'instrument juridique (13-15 janvier 2000). Comme un certain nombre de questions importantes attendent d'être clarifiées ou résolues, une seconde réunion d'experts est programmée pour la fin de l'année en cours.

46. Compte tenu de ce qui précède et pour éviter une multiplication inutile des efforts, il serait intéressant d'envisager une somme de lignes d'orientation régionales uniformes pour la Méditerranée traitant de la prévention de la pollution provenant de navires de plaisance non commerciaux. Ces lignes seront basées sur une étude qui inclura les besoins nationaux et sous-régionaux ainsi que d'autres instruments internationaux pertinents. En même temps, le REMPEC, en collaboration avec l'Unité de Coordination, tiendrait un journal où seraient consignées les évolutions concernant le projet de Convention sur la Navigation de Plaisance en Méditerranée, jugerait si les buts de la Convention seraient mieux atteints par l'adoption d'un protocole à la Convention de Barcelone ou toute autre solution et, ensuite, prendrait les actions qui s'imposent.

47. Si la Réunion des Correspondants s'accorde sur cette ligne d'action, le futur programme de travail tracé pour le REMPEC (REMPEC/WG.18/13) devrait être modifié en conséquence.

48. Ce document, soumis par le REMPEC, n'est pas exhaustif. Il vise, simplement, à identifier les problèmes liés à la pollution marine causée par les navires de plaisance non commerciaux et rappelle certaines initiatives prises au niveau régional afin de prendre en charge les problèmes soulevés et les actions à prendre. L'objectif du document est d'assister la Réunion dans ses travaux en suggérant des thèmes de discussion et en identifiant les domaines où des actions pourraient être entreprises collectivement et dans un cadre régional afin d'appliquer une approche intégrée et globale au problème de la pollution marine causée par les navires de plaisance non commerciaux. **Les Parties Contractantes sont également invitées à soumettre des contributions, de préférence par écrit, sur ce sujet.**

Action demandée à la Réunion des Correspondants

49. La Réunion est invitée à:

- a) noter et réagir à l'information fournie;
- b) fournir des orientations et des suggestions au Directeur sur le cours de l'action à prendre dans un cadre régional en vue de la prévention de la pollution provenant des activités des navires de plaisance non commerciaux.