



IMO-OMI



UNEP-PNUE

**REGIONAL MARINE POLLUTION EMERGENCY
RESPONSE CENTRE FOR THE MEDITERRANEAN SEA (REMPEC)**

**CENTRE REGIONAL MEDITERRANEEN POUR L'INTERVENTION
D'URGENCE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)**

**MEDITERRANEAN ACTION PLAN
PLAN D'ACTION POUR LA MEDITERRANEE**



7^{ème} Réunion des Correspondants du
Centre Régional Méditerranéen pour
l'intervention d'Urgence contre la
Pollution Marine Accidentelle (REMPEC)

REMPEC/WG.26/5
19 avril 2005

Original: anglais

Malte, 25-28 avril 2005

Point 5 de l'ordre du jour

**LES DEVELOPPEMENTS INTERVENUS AU SEIN DU PAM EN RAPPORT AVEC LES
OBJECTIFS ET FONCTIONS DU REMPEC**

Soumis par le Secrétariat du Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM)

1. Cette année marque le trentième anniversaire du Plan d'action pour la Méditerranée, qui a été lancé à Barcelone en 1975 en tant que dispositif régional visant à traiter les problèmes communs ou la pollution marine. L'année prochaine marquera le trentième anniversaire de la Convention de Barcelone et du Protocole "situations critiques", qui ont été adoptés en février 1976 en même temps que le Protocole "immersions", puis sont entrés en vigueur deux ans plus tard. En 1994, les 21 États méditerranéens et la Commission européenne avaient tous ratifié le Protocole "situations critiques".
2. Deux développements majeurs concernant le cadre juridique de la Convention de Barcelone sont intervenus depuis la dernière réunion des Points focaux du REMPEC en février 2003, à savoir l'entrée en vigueur en juillet 2004 de la Convention révisée, laquelle s'intitule désormais "Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée", et l'entrée en vigueur en mars 2004 du nouveau Protocole "prévention et situations critiques". Il s'ensuit que la Convention est dotée désormais d'un mandat élargi pour aborder les questions de développement durable et être davantage axée sur l'action, alors que le Protocole n'est plus simplement centré sur la préparation à la lutte et sur l'intervention en cas de situation critique de pollution marine mais également sur la prévention et la lutte contre la pollution par les navires.
3. Avec les autres conventions internationales pertinentes, à commencer par celles qui ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale, le nouveau Protocole fournit aux pays riverains de la Méditerranée, en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers, un instrument juridique qui leur permet de mettre en œuvre, et cela de manière effective, la législation maritime internationale concernant la prévention de la pollution accidentelle et opérationnelle par les navires.
4. Lorsqu'il a été adopté par une conférence de plénipotentiaires en janvier 2002, quinze Parties contractantes ont signé le nouveau Protocole "prévention et situations critiques". À ce jour, seules sept Parties contractantes l'ont ratifié. D'ici à la réunion des Parties contractantes de novembre prochain, le REMPEC devrait prendre l'initiative d'encourager les autres États méditerranéens à ratifier le nouveau Protocole. Et, plus important encore, il devrait trouver les raisons pour lesquelles ces pays n'ont pas encore ratifié cet instrument et examiner s'il faut les aider à atteindre cet objectif dans le plus court délai possible. À cet égard, les Points focaux du REMPEC ont un rôle important à jouer. Le Secrétariat du

PAM a l'obligation d'informer les Parties contractantes, lors de leur prochaine réunion, de l'état des ratifications de tous les instruments juridiques, et notamment du nouveau Protocole "prévention et situations critiques". Si, d'ici là, d'autres Parties contractantes venaient à ratifier ledit Protocole, elles devraient le notifier au pays dépositaire - l'Espagne - pour que la liste des ratifications soit mise à jour à temps pour la réunion de Slovaquie.

5. L'adoption de la Stratégie de mise en œuvre de ces nouvelles dispositions se rattache directement au Protocole en question. Dans la Déclaration de Catane adoptée à la Treizième réunion des Parties contractantes de 2003, le PAM, s'est engagé, dans le cadre du REMPEC, à élaborer une telle stratégie régionale assortie d'obligations et d'un échéancier précis. Beaucoup de chemin a déjà été parcouru à cet effet. J'ai eu l'occasion de participer à la réunion des experts nationaux tenue à Castelgandolfo, près de Rome, en juillet dernier, quand la deuxième version de la Stratégie régionale a été revue et remaniée. Vous êtes présentement saisis de la version finale du document et invités à l'approuver et à la proposer pour adoption par les Parties contractantes. Les recommandations pour la mise en œuvre de la Stratégie devraient occuper une place de premier plan dans le programme d'activités du REMPEC pour le prochain exercice biennal.

6. Une autre stratégie, dont seront saisies en novembre prochain les Parties contractantes pour adoption, est la Stratégie méditerranéenne de développement durable. Il s'agira d'une stratégie-cadre destinée à servir de guide aux décideurs et à la société civile pour qu'ils prennent en compte le développement durable dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques. Ce document en est maintenant à un stade très avancé. Il est l'aboutissement d'un processus de plusieurs années auquel ont été activement associés les Parties contractantes, la société civile, les ONG et les experts en matière de développement durable œuvrant ensemble au sein de la Commission méditerranéenne du développement durable. Ce projet de Stratégie a donné lieu à un processus d'évaluation dans le cadre de consultations nationales menées dans différents pays. L'exercice le plus récent a consisté en un atelier régional qui s'est tenu à Rome au début de ce mois. Cette Stratégie va maintenant être présentée à la Commission du développement durable, en juin prochain, avant d'être soumise aux Parties contractantes pour adoption à leur réunion de Slovaquie.

7. Tout en reconnaissant que la pollution par les navires est le plus souvent opérationnelle, la Stratégie appelle l'attention sur les risques élevés de pollution accidentelle. De fait, elle recense, parmi les objectifs, l'adoption et la mise en œuvre d'une stratégie régionale de prévention et de lutte contre la pollution marine par les navires, afin d'écartier ces risques et leurs impacts. Un objectif encore plus ambitieux consiste en l'élimination de la pollution opérationnelle par les navires d'ici à 2025. La Stratégie assigne aussi des objectifs fermes, aux horizons 2006-2015, en ce qui concerne la ratification des conventions et protocoles, le renforcement des capacités, l'harmonisation des sanctions, l'identification des zones vulnérables, la détermination des procédures d'assistance aux navires en difficulté et l'amélioration du contrôle du trafic maritime.

8. Le REMPEC occupe une place unique parmi les Centres d'activités régionales du PAM puisqu'il reçoit, pour la mise en œuvre de son programme d'activités, des crédits budgétaires du Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée, tout en étant administré par l'OMI. La fonction du REMPEC a toujours consisté à remplir le mandat de l'OMI en mer Méditerranée dans le domaine de la pollution marine accidentelle. Avec l'adoption du nouveau Protocole "prévention et situations critiques", cette fonction a été élargie et le REMPEC est désormais chargé de renforcer la mise en œuvre et d'assurer l'application effective des conventions pertinentes de l'OMI. Dans ces conditions, le maintien de bonnes relations entre le PAM/PNUE et l'OMI est crucial. Quand j'ai pris mes fonctions, j'ai constaté que ces relations étaient très solides. Néanmoins, dans le souci non seulement de les préserver mais de les renforcer encore, j'ai estimé que je devais rencontrer le plus tôt possible l'Amiral E. Mitropoulos, Secrétaire général de l'OMI. Cette entrevue a eu lieu au Siège de l'OMI à Londres, en octobre dernier. Nous avons, l'un comme l'autre, reconnu l'importance du Centre pour la mise en œuvre, au niveau régional méditerranéen, des instruments juridiques de la Convention de Barcelone et de l'OMI et nous sommes convenus que, des deux côtés, nous devons œuvrer au renforcement de ces relations. Il a déjà été confirmé que le PAM sera associé à la sélection du nouveau Directeur du Centre qui interviendra à une date ultérieure pour remplacer l'Amiral Roberto Patrino qui prend sa retraite à la fin de 2005.

9. Deux autres questions importantes, qui devraient figurer à l'ordre du jour de la prochaine réunion des Parties contractantes, sont les relations PAM/PNUE-CE et l'évaluation externe du PAM, l'une et l'autre concernant directement le REMPEC, la première en raison des rapports de travail directs qui ont été établis entre le REMPEC et la CE, la seconde du fait que l'évaluation comportera un examen des liens entre le PAM/PNUE et les CAR.

10. La coopération entre le PAM/PNUE et la CE repose sur une base solide, ne serait-ce que parce que la CE est également une Partie contractante à la Convention de Barcelone. De plus, sept Parties contractantes sont désormais membres de l'Union européenne et d'autres devraient les rejoindre dans l'avenir. Cette coopération sera renforcée une fois qu'un accord sera conclu sur un programme de travail conjoint PAM/PNUE – CE, lequel est actuellement en négociation. Lorsqu'il aura été approuvé, des actions de coopération spécifiques entre les composantes du PAM et les services de la CE seront identifiées pour être mises en œuvre. Ce programme prévoit un certain nombre d'activités qui intéressent directement le REMPEC, en particulier pour ce qui touche à l'application de SAFEMED au cours des trois prochaines années. Le PAM/PNUE attend aussi avec un vif intérêt la conclusion des négociations et la signature du contrat de services entre la Commission européenne et l'OMI de manière à ce que le projet soit lancé.

11. L'exercice d'évaluation du PAM examinera l'état présent des relations entre le PAM/PNUE et ses CAR. Selon le sentiment qui prévaut pour l'heure, les CAR agissent en pleine autonomie vis à vis du PAM, même s'ils le font sous l'égide de ce dernier. Un autre motif de préoccupation est qu'il existe une faible coopération entre les CAR eux-mêmes. À ce propos, l'évaluation devrait formuler des recommandations pour que ces deux questions soient traitées sans compromettre la capacité qu'ont les CAR à être proactifs dans leurs domaines respectifs de compétence.

12. Il est indéniable que le REMPEC est un exemple de réussite. Mais aucune organisation ne peut se reposer sur ses lauriers si elle veut rester à la hauteur de sa mission dans la sphère qui est la sienne. Le REMPEC ne fait pas exception. Il lui faut donc suivre étroitement les développements du droit maritime international et leur pertinence pour la région Méditerranéenne. Parmi ces développements figure le "Livre vert" sur une future politique maritime de l'UE, que la Commission élabore actuellement en vue de son adoption au cours du premier semestre 2006. Cette nouvelle initiative est considérée par l'Union européenne comme un premier pas sur la voie d'une politique maritime globale de l'UE. À cette fin, la Commission européenne a mis en place une équipe de travail sur la politique maritime qui est chargée de préparer le "Livre vert" en vue de définir une politique maritime très complète et coordonnée. L'équipe de travail va lancer un large processus de concertation et le PAM compte y figurer au premier rang avec la participation directe de toutes ses composantes, et notamment du REMPEC. Le Secrétariat du PAM a déjà écrit au Commissaire européen pour la pêche et les affaires maritimes en demandant d'être consulté.

13. Aucune nouvelle politique maritime destinée à garantir l'utilisation durable du milieu marin ne saurait être valable si elle ne tient pas compte de l'aspect "pollution" des activités maritimes. Avec une expérience de trente ans dans le traitement des questions liées à la pollution de la mer Méditerranée d'origine terrestre et maritime, à la protection de la biodiversité et à la gestion des zones côtières, le PAM peut être un partenaire utile de la Commission européenne pour l'élaboration de cette nouvelle politique maritime. Le REMPEC devrait préparer sa contribution à cette politique future pour veiller à ce que les intérêts et les préoccupations des États méditerranéens, et spécialement de ceux qui ne sont pas membres de l'UE, soient soigneusement pris en compte, puisque cette initiative de la Commission devrait normalement déboucher sur un nouveau cadre juridique. En outre, le REMPEC devrait veiller à ce que toute politique maritime de l'UE soit élaborée en harmonie avec le nouveau Protocole "prévention et situations critiques" pour que les États membres de l'UE, actuels et futurs, qui sont également parties à la Convention de Barcelone, ne se retrouvent pas en contradiction avec la législation de l'UE dans l'avenir. De la même façon que le PAM/PNUE, par l'intermédiaire du MED POL, a été directement associé à l'élaboration de la Stratégie marine de l'UE, il devrait également prendre part à ce nouveau processus.

14. Le REMPEC devrait aussi être très attentif aux développements en matière de sanctions applicables aux responsables d'une pollution par les navires en vue de sauvegarder les intérêts des Parties contractantes. Je me réfère en particulier à la proposition d'une nouvelle directive de l'UE sur la

pollution générée par les navires, présentée à l'origine à la suite de la perte du navire-citerne "Prestige" au large des côtes espagnoles et plus spécialement du débat qui s'est engagé sur la question de savoir si la pollution provenant de navires, provoquée délibérément, par imprudence ou par négligence grave, devait être considérée comme une infraction pénale. Trois Parties contractantes ont été directement associées au débat qui a suivi. L'exposé qui va être fait à la présente réunion par le représentant de l'OMI devrait mettre en lumière les implications de ce projet de directive dans le cadre de la Convention MARPOL, et cela dans l'intérêt des Parties contractantes.

15. Depuis qu'il a été créé en 1976, le REMPEC a été hébergé dans le même édifice d'où il est actuellement en service, dans l'île Manoel à Malte, sur la base d'un accord de pays hôte entre l'OMI et les autorités maltaises. Cet accord est en cours de révision. Cependant, très prochainement, le REMPEC va être relogé hors de l'île Manoel, car le site qu'il occupe actuellement fait l'objet d'un plan d'aménagement. Les autorités maltaises se sont déjà engagées, par une *note verbale*, à fournir de nouveaux locaux au REMPEC pour qu'il puisse évacuer ceux qui l'abritent aujourd'hui. Au nom du PAM/PNUE, je tiens à faire part de mes remerciements et de ma gratitude au Gouvernement maltais pour l'appui qu'il a accordé au Centre au cours des 29 années passées et pour les efforts qu'il a consentis en vue d'assurer au REMPEC de nouvelles installations.

16. Tout au long de ces années, le Centre a eu quatre Directeurs successifs. Le Directeur actuel, l'Amiral Roberto Patrino, a pris ses fonctions en 1998 et achèvera son mandat à la fin de cette année. Chaque Directeur a apporté au Centre une vision neuve et a contribué à son succès global par ses aptitudes et son empreinte personnelles. C'est avec un sentiment de grande satisfaction que l'Amiral Patrino peut jeter un regard sur toutes ces années où il a tenu le gouvernail du Centre. Durant son mandat, celui-ci a enregistré un accroissement de ses activités dans l'ensemble de la région. La recherche d'un financement extérieur pour nombre de ses activités a été couronnée de succès, et cela dans l'intérêt des Parties contractantes. L'engagement et la détermination à toute épreuve de l'Amiral Patrino ont été salués par tous ceux avec lesquels il a travaillé dans les divers pays de la région. Le nouveau Protocole "prévention et situations critiques", pour lequel il s'est dépensé sans compter, sera un legs important de son action à la tête du Centre. La présente réunion des Points focaux du REMPEC est la dernière qui ait lieu sous sa direction et c'est pourquoi je tiens sincèrement à lui dire à cette occasion, en votre nom à tous, "Grazie Roberto".