



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.26/6
23 mars 2005

Français
Original: anglais

Malte, 25-28 avril 2005

Point 6 de l'ordre du jour

**CONCLUSIONS DES 51^{ÈME} ET 52^{ÈME} SESSIONS DU
COMITE DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (CPMM)**

Rapport présenté par l'Organisation maritime internationale (OMI)

Généralités

1 Le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI a tenu sa cinquante-et-unième session (51^{ème} Session du CPMM) du 29 mars au 2 avril 2004 et sa cinquante-deuxième session (52^{ème} Session du CPMM) du 11 au 15 octobre 2004. Les rapports des deux sessions portent les cotes CPEM/22 et CPEM/24 respectivement. Les conclusions de ces deux sessions sur les questions intéressant la 7^{ème} Réunion des Correspondants sont résumées ci-dessous.

OPRC-HNS

2 Après avoir examiné les rapports de la première et de la deuxième sessions du Groupe technique OPRC-HNS, qui s'est réuni la semaine précédant les sessions régulières du Comité, la 51^{ème} et la 52^{ème} Sessions du CPMM, respectivement, ont arrêté des actions sur des questions liées à la préparation à la lutte, la lutte et la coopération en cas de pollution du milieu marin par des hydrocarbures ou des substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD), tel qu'indiqué ci-dessous.

3 Les *Lignes directrices sur la bioremédiation*, qui ont été élaborées par le Groupe technique OPRC/OPRC-HNS, ont été adoptées à la 51^{ème} Session du CPMM. Ces lignes directrices proposent aux utilisateurs des critères clairs leur permettant d'évaluer les conditions devant prévaloir pour décider d'utiliser la bioremédiation dans les opérations de nettoyage du littoral. Le document comprend un résumé des principaux processus de bioremédiation et les critères servant à la prise de décision. La 51^{ème} Session du CPMM a également adopté la version revue et corrigée du « Manuel sur la pollution chimique - Section 2: Recherche et récupération des colis perdus en mer ». Il est prévu que ce Manuel sera publié à la mi-2005.

4 Les Modules de formation OPRC (Module introductif et Niveaux 1, 2 et 3) ont été approuvés lors de la 52^{ème} Session du CPMM. Cette session de la CPMM a également approuvé le projet de *Lignes directrices pour faciliter les opérations d'intervention contre les incidents de pollution* qui sera soumis à la 24^{ème} Assemblée en novembre 2005 pour adoption.

5 La 52^{ème} Session du CPMM avait convenu de l'élaboration d'un Manuel commun OMI/PNUE sur l'évaluation des dommages causés aux ressources naturelles et leur restauration suite à un accident majeur de déversement d'hydrocarbures, qui sera soumis à la CPMM 53 pour examen.

6 D'autres éléments sont préparés actuellement pour la prochaine réunion du Groupe technique qui se tiendra du 11 au 15 juillet 2005. Il s'agit, notamment, de la mise au point d'un Manuel OMI sur l'évaluation des risques des marées noires; un document d'orientation sur la planification d'urgence, l'évaluation du potentiel de danger, l'évaluation et la lutte contre les déversements de produits chimiques en mer; un Stage de formation aux incidents impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses; et, des pages Internet contenant des informations et des outils d'assistance en cas d'incidents impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses ainsi que des données de recherche et développement servant à la lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer. Le Secrétariat est en train de compiler davantage d'informations sur le 3^{ème} Forum OMI/PNUE qui, est-il prévu, se tiendra en octobre 2005.

Gestion des eaux de ballast

7 La 51^{ème} Session du CPMM a arrêté un plan d'action en vue de l'élaboration de lignes directrices, en préparation à la mise en œuvre de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires (adoptée en février 2004), y compris l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast; l'échantillonnage et l'analyse des eaux de ballast pour le contrôle par l'Etat du port; la mise au point de plans de gestion des ressources en eau; échange d'eaux de ballast (opérationnel et conception et construction); installations de réception des sédiments; et contrôle des sédiments à bord des navires.

8 Les *Lignes directrices pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast* ont été finalisées lors de la 52^{ème} Session et le document intitulé « *Procédure d'approbation des substances actives* » a été approuvé afin de les présenter pour adoption, par résolution, lors de la 53^{ème} Session du CPMM. L'élaboration d'autres lignes directrices se poursuivra au niveau du Sous-comité chargé du Transport en vrac de substances liquides et gazeuses (BLG) et lors des sessions futures du CPMM.

Recyclage des navires

9 La 51^{ème} Session du CPMM a examiné en profondeur les travaux réalisés sur le recyclage des navires suite à l'adoption, par l'Assemblée de l'OMI en novembre 2003, de la résolution A.962(23) relative aux Directives de l'OMI sur le recyclage des navires.

10 Un mécanisme d'assistance technique inter-agences a été convenu et les missions d'un Groupe de travail mixte OIT-OMI-Convention de Bâle ont été définies également. Le Groupe, qui s'est réuni du 15 au 17 février 2005, a procédé à un examen global préliminaire des lignes directrices respectives qui ont été adoptées par les trois Organisations compétentes afin de repérer les éventuelles lacunes, duplications et ambiguïtés, le cas échéant.

11 Lors de la 52^{ème} Session, il a été convenu qu'il était envisageable de donner à certaines parties des Lignes directrices de l'OMI sur le recyclage des navires un caractère exécutoire. Il a été également convenu de la nécessité d'élaborer une « liste unique » des substances potentiellement dangereuses à bord qui viendrait remplacer les Appendices 1, 2 et 3 des Lignes directrices de l'OMI relatives à l'identification des substances potentiellement dangereuses à bord des navires ainsi que des nomenclatures correspondantes.

12 La 52^{ème} Session du CPMM a approuvé les *Lignes directrices pour l'élaboration du plan de recyclage des navires*, qui apportent des informations et des orientations additionnelles pour la préparation d'un plan adéquat de recyclage des navires (PRN), tel que recommandé à la partie 8.3.2 des Lignes directrices de l'OMI sur le recyclage des navires.

13 La 52^{ème} Session du CPMM s'est également saisie d'une proposition de création d'un Fonds international pour le recyclage des navires, destiné à faciliter et favoriser les activités de coopération technique en matière de renforcement des capacités, de formation ainsi que pour les mécanismes nécessaires de financement. Elle a également décidé que le recyclage des navires devrait être inclus dans les priorités thématiques futures du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI afin d'aider les pays en développement à mieux protéger l'environnement et garantir une plus grande sécurité aux opérations de recyclage des navires, estimant en outre que le comité de coopération technique devrait étudier d'autres arrangements afin de créer un tel fonds.

Annexes I et II modifiées de la Convention MARPOL

14 Les versions modifiées des Annexes I et II de MARPOL ont été approuvées à la 51^{ème} Session du CPMM et adoptées à la 52^{ème} Session du CPMM. Ces versions modifiées devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

15 L'Annexe I révisée comprend les diverses modifications adoptées depuis que la Convention MARPOL est entrée en vigueur en 1983, y compris la règle 13G révisée (règle 20 dans l'Annexe révisée) et la règle 13H (règle 21 dans l'Annexe révisée) relatives à l'introduction de l'exigence de la double coque pour les pétroliers. Cette Annexe sépare, par ailleurs, sur plusieurs chapitres, les dispositions régissant la construction et l'équipement des autres conditions opérationnelles et introduit une distinction claire entre les conditions imposées aux nouveaux navires et celles qui régissent les anciens. Cette modification de l'Annexe I en fait un document facile à consulter.

16 Le CPMM a également approuvé les *Interprétations uniques de l'Annexe I révisée de MARPOL 73/78* et une Circulaire sur l'*Index de référence entre les « anciennes » et les « nouvelles » règles de l'Annexe I de MARPOL 73/78* visant à faciliter la familiarisation avec le nouveau système de numérotation de la version révisée de l'Annexe I.

17 L'Annexe II modifiée comprend un nouveau système de classification en quatre catégories des substances nocives et liquides et introduit d'autres changements tout aussi significatifs. Les améliorations introduites dans la technologie de construction navale, telles que les techniques efficaces de navigation, ont permis de réduire substantiellement les volumes de rejet autorisés de certains produits visés à l'Annexe II. Pour les navires construits à partir du 1^{er} janvier 2007, le taux maximum de résidus autorisé dans les citernes et la tuyauterie, après déchargement, sera fixé à 75 litres pour les produits des catégories X, Y et Z, et non plus aux volumes antérieurs de 100 ou 300 litres, selon la catégorie du produit.

18 Parallèlement à la révision de l'Annexe II, les dangers de pollution du milieu marin que représentent des milliers d'autres substances chimiques ont été étudiés par le Groupe de travail sur l'évaluation des substances dangereuses qui a ainsi, dressé un Profil de danger sur la base des critères définis par le GESAMP¹, à savoir : le degré de bioaccumulation de la substance chimique; sa biodégradabilité; sa toxicité aiguë; sa toxicité chronique; ses effets sur la santé à long terme; et ses effets sur la vie faunistique et floristique marines ainsi que sur les habitats benthiques.

19 Résultat du processus d'évaluation du degré de dangerosité et du nouveau système de catégorisation, les huiles végétales qui, auparavant, étaient classées sans restriction aucune, doivent être désormais transportées sur des chimiquiers. L'Annexe révisée prévoit, à la Règle 4 (Exceptions), une disposition permettant à l'Administration d'accorder une exception aux navires habilités à transporter des huiles végétales identifiables individuellement, sous réserve de certaines clauses relatives à l'emplacement des citernes de charge contenant l'huile végétale ayant fait l'objet de dérogation.

Transport des huiles végétales

20 La 51^{ème} Session du CPMM a adopté une résolution sur les *Lignes directrices pour le transport des huiles végétales en compartiments étanches ou indépendants conçus spécialement pour le transport de telles huiles végétales à bord de navires à cargaison sèche*. Ces lignes directrices ont été élaborées pour permettre aux navires de marchandises solides, actuellement autorisés à transporter des huiles végétales en vrac, de continuer à transporter ces huiles dans des conditions précises. Ces Lignes directrices entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

Modifications consécutives au Code IBC

21 Les modifications consécutives à l'avènement du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques (Code IBC) ont été adoptées lors de la session du CPMM pour

¹ Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la pollution des mers (GESAMP)

refléter les amendements apportés à l'Annexe II de MARPOL 73/78. Ces modifications contiennent des révisions de la catégorisation de certains produits sur la base de leurs propriétés de polluants potentiels du milieu marin ainsi que des révisions touchant le type de navire et les conditions de transport après leur évaluation par le Groupe de travail sur l'évaluation des substances nocives et dangereuses.

22 Les navires construits après 1986 et qui transportent les substances identifiées au chapitre 17 du Code IBC doivent satisfaire les conditions de conception, de construction, d'armement et d'exploitation des navires visés dans le Code.

Modifications à l'Annexe IV de MARPOL 73/78

23 Le CPMM a relevé que l'annexe IV modifiée de la Convention MARPOL 73/78 contenant des règles pour la prévention de la pollution par les eaux usées provenant des navires a été formellement adoptée et devrait entrer en vigueur le 1^{er} août 2005.

Modification de l'Annexe V de la Convention MARPOL 73/78

24 Les modifications à l'Appendice de l'Annexe V de la Convention MARPOL 73/78, portant Prévention de la pollution par des ordures ménagères provenant des navires, ont été adoptées. Ces modifications concernent la consignation, dans le Registre des ordures ménagères, de l'évacuation des sédiments de soute.

Modification de l'Annexe VI de la Convention MARPOL

25 Le CPMM a révisé en profondeur les projets de modifications de l'Annexe VI à la Convention MARPOL relative à la désignation de la mer du Nord comme « Zone de lutte contre les émissions de SOx » et l'introduction du Système harmonisé de visites et de délivrance de certificats dans l'Annexe VI de MARPOL.

26 Le CPMM a fait des progrès dans l'élaboration du projet de *Lignes directrices sur le système d'indexation des émissions de CO₂* et a appelé les Membres à procéder à des essais en utilisant ce système et d'en rendre compte à la prochaine session. Ces lignes directrices sur l'indexation des émissions de CO₂ vise, entre autres, à mettre au point un système pouvant être utilisé volontairement par les armateurs et opérateurs de navires pendant la période d'essai.

Identification ET protection of des Zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPV)

27 La 51^{ème} Session du CPMM a approuvé le principe de la désignation de trois nouvelles Zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPV):

- La zone de la mer Baltique, à l'exception des eaux territoriales russes;
- L'Archipel des Galápagos (Equateur); et
- Les eaux de l'archipel des Îles Canaries (Espagne).

28 Les promoteurs de ces trois ZMPV ont déclaré qu'ils allaient soumettre des propositions de mesures de protection correspondantes au Sous-comité de la sécurité de la navigation (NAV) en 2005 pour qu'elles soient examinées par le CPMM.

29 La 52^{ème} Session du CPMM a convenu de désigner les Eaux territoriales d'Europe occidentale comme une nouvelle ZMPV.

30 Après l'approbation, par la 51^{ème} Session du CPMM, de réviser les Lignes directrices ZMPV actuelles, la 52^{ème} Session du CPMM avait décidé de créer un groupe de liaison chargé de clarifier et – le cas échéant – renforcer les Lignes directrices ZMPV en vigueur (cf. Résolution A.927(22)) en vue de les soumettre pour adoption à la 24^{ème} Session de l'Assemblée de l'OMI qui se tiendra vers la fin de l'année 2005.