



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



8^{ème} réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

REMPEC/WG.28/5
23 mars 2007

Malte, 7-11 mai 2007

Original: anglais

Point 5 de l'ordre du jour

MISE EN ŒUVRE DU PROJET SAFEMED

Note du Secrétariat

Introduction

1. Le projet MEDA¹ intitulé "Coopération EUROMED sur la sécurité et la prévention de la pollution par les navires (SAFEMED)" est un projet régional mis en oeuvre par le centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) dans dix partenaires Euro-Méditerranéens², à savoir l'Algérie, l'Egypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, l'Autorité Palestinienne, la Syrie, la Tunisie et la Turquie.

2. Le projet SAFEMED représente une réponse apportée par l'Union Européenne pour le développement de la coopération, dans les domaines de la sûreté et de la sécurité maritime ainsi que dans le domaine de la protection de l'environnement, avec les partenaires méditerranéens.

3. Il s'agit d'une réponse aux questions posées par l'augmentation croissante du trafic du transport maritime en méditerranée. On s'attend à ce que cette tendance continue avec l'élaboration d'une zone de libre échange euro méditerranéenne. Ce contexte confère une importance particulière aux réglementations internationales et communautaires dont le but est de prévenir les accidents en mer et la pollution par les navires ainsi que de contenir les conséquences de larges déversements d'hydrocarbures lorsque l'accident n'a pu être évité.

4. Les objectifs généraux du projet sont :

- Contribuer à l'amélioration durable de la protection de la méditerranée contre les risques d'accidents et de pollution en mer;

¹ Le programme MEDA est le principal instrument financier de l'UE pour l'application du partenariat Euro-Méditerranéen. Le programme offre des mesures de soutien techniques et financières pour accompagner les réformes de structures économiques et sociales des partenaires méditerranéens.

² Se référer aux partenaires méditerranéens tels que définis par le partenariat euro-méditerranéen (processus de Barcelone) et constitue un cadre de travail élargi dans les relations politiques, économiques et sociales entre les Etats membres de l'UE et les partenaires de la rive sud de la méditerranée.

- continuer à réduire l'écart existant entre les réglementations communautaires et internationales afin d'assurer, dans l'Union et le bassin méditerranéen, une implémentation effective et uniforme des conventions internationales et des règles en matière de sûreté et sécurité maritime ainsi que dans le domaine de la prévention de la pollution.

5. La direction générale "Office de Coopération EuropeAid" est le signataire du contrat avec la Direction générale pour le transport et l'énergie (DG/TREN) et l'Agence Européenne pour la sécurité maritime (EMSA) qui interviennent en tant que conseillers techniques. Le projet est mis en oeuvre sur la base d'un contrat signé en octobre 2005 entre la Commission Européenne (EC) et l'Organisation Maritime Internationale (OMI) agissant pour le compte du REMPEC. SAFEMED est financé par l'UE. L'OMI apporte son soutien technique au REMPEC pour la mise en oeuvre du projet et supervise l'administration générale. A la demande de la DG/TREN, l'EMSA prodigue également au REMPEC un soutien technique dans la mise en oeuvre des activités du projet. Le REMPEC a été choisi par la Commission Européenne pour mettre en oeuvre le projet du fait de ses liens bien établis avec la Commission et les Etats du bassin méditerranéen.

6. Bien que la phase opérationnelle du projet ait débuté le 1^{er} janvier 2006, l'application concrète a débuté un peu plus tard du fait du retard pris dans le processus d'embauche des experts à long terme (les administrateurs du projet). Cependant, l'équipe est maintenant en ordre de marche et plusieurs activités ont déjà été engagées ou achevées.

7. Les principaux domaines d'action du projet SAFEMED sont:

- a) Application des instruments obligatoires par l'Etat du pavillon : A cet égard, le projet vise à évaluer la situation dans les administrations maritimes des bénéficiaires, connaître le niveau de qualification et d'expérience des personnels travaillant dans les administrations de l'Etat du pavillon, proposer des formations de courte et longue durée, ainsi qu'à améliorer le niveau de surveillance des sociétés de classification et aider les administrations maritimes à se préparer au programme d'audit facultatif de l'OMI.
- b) Sécurité de la navigation : cette activité porte principalement sur le développement des systèmes de surveillance du trafic maritime. Pour ce faire, le projet engagera des études et proposera des formations pour promouvoir l'usage de tels systèmes chez les bénéficiaires.
- c) Protection de l'environnement marin : cette partie du projet est relative au premier chef à l'application effective de la convention MARPOL, en prenant en compte la stratégie régionale du REMPEC pour la prévention de et la lutte contre la pollution marine par les navires. Cette partie met également en exergue la nécessité de ratifier la convention Soutes et la convention sur les systèmes anti-salissures nuisibles sur les navires, d'appliquer le code maritime international des marchandises dangereuses, et vise à proposer des lignes directrices pour une stratégie régionale cohérente de gestion des eaux de ballast.
- d) Élément humain : cette partie du projet sera mise en oeuvre en 2008. Elle concerne au premier chef le code ISM et l'influence de l'élément humain dans les accidents maritimes.
- e) Sûreté des navires et installations portuaires : l'application uniforme du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) constitue un élément essentiel en vue d'une approche réussie en matière de sûreté des navires et des ports, et à cet égard le projet SAFEMED évaluera le

niveau d'application du code chez les bénéficiaires et élaborera des recommandations visant à améliorer la sûreté maritime dans la région.

8. Afin d'étendre la portée de certaines activités du projet SAFEMED aux parties contractantes à la Convention de Barcelone qui ne peuvent bénéficier dudit projet, le REMPEC a inclus ces activités ainsi que certaines activités complémentaires à certaines tâches du projet SAFEMED dans son programme de travail. De fait, les délégués des parties contractantes non bénéficiaires du projet SAFEMED ont pu prendre part à certaines de ses activités. De plus, ces parties contractantes bénéficieront également des études entreprises au titre du projet et qui intéressent l'ensemble des États du bassin méditerranéen.

Actions menées en 2006

Activité 1 - Application des instruments obligatoires par l'Etat du pavillon

9. La première action entreprise au titre de cette activité a été une mission d'évaluation auprès des administrations maritimes des bénéficiaires (**Tâches 1.1 P & 1.2 P**). Cette mission avait deux objectifs : récolter des informations en vue de connaître la situation des bénéficiaires vis à vis du formulaires d'autoévaluation de l'OMI, et proposer de l'aide à ceux qui ne l'avaient pas rempli. L'autre objectif était d'évaluer le niveau de formation et d'expérience du personnel dans les administrations. En dépit d'un très bon niveau de coopération de la part des bénéficiaires, il n'a pas été possible de mener toutes les missions à leur terme du fait des événements sur zone à ce moment là. Cependant les experts commissionnés par le REMPEC ont récolté une quantité importante d'information qui sera utilisée pour la recherche de modèles pour les administrations de l'Etat du pavillon. Les renseignements sur les qualifications et l'expérience serviront à ajuster les formations à venir.

10. Les résultats des missions montrent une grande diversité de situations entre les bénéficiaires, tant en terme d'effectifs (le ratio entre les plus grandes et plus petites administrations est supérieur à 10), de flotte de navires de plus de 100 tonneaux (ratio de 130), et par voie de conséquence en termes de structures administratives et de personnels. Les rapports ont été diffusés en octobre 2006.

11. Bien que cela ait été demandé par certains des bénéficiaires du projet, il n'a pas été possible pour le REMPEC de transmettre directement à l'OMI des documents officiels tels que le formulaire d'autoévaluation. Du fait du statut de l'OMI en tant qu'organisation intergouvernementale, de tels documents doivent être envoyés directement par les autorités gouvernementales pour leur conférer une valeur officielle. Cependant les bénéficiaires qui le désiraient ont été encouragés à soumettre directement leur formulaire d'auto-évaluation à l'OMI.

12. La recommandation de modèles pour l'organisation administrative de l'Etat du pavillon et de mesures d'encadrement des sociétés de classification (**Tâches 1.4 O & 1.7 O**) a été confiée à un seul expert à court terme du fait de leur proximité. En ce qui concerne les modèles d'organisation administrative, il faut noter qu'il ne s'agit pas d'imposer un modèle unique, compte tenu de ce qui a été dit plus haut sur la variété des situations chez les bénéficiaires, mais de prodiguer des conseils en vue d'améliorer l'efficacité générale. En conséquence l'expert tiendra compte des résultats de la mission précédente et passera en revue les modèles pertinents d'administrations maritimes dans l'Union Européenne pour l'application des instruments obligatoires. Le projet est aidé dans cette tâche par l'EMSA qui a fourni une étude sur la situation des vingt-cinq administrations maritimes.

13. Pour ce qui est de l'encadrement des sociétés de classification (ROs), il a été demandé à l'expert de proposer un cadre qui peut être utilisé par tous les bénéficiaires, afin de procéder à un encadrement réel du travail effectué par les ROs pour leur compte. Ce cadre doit permettre aux Etats de faire face à leurs obligations vis à vis des conventions internationales en ce qui concerne l'encadrement des ROs.

14. Les rapports des tâches 1.4 O & 1.7 O doivent être achevés au cours du second trimestre 2007.

15. Un des principaux aspects du projet concerne la formation. SAFEMED octroie des bourses qui permettent aux étudiants ressortissants des bénéficiaires du projet de prendre part aux enseignements dispensés dans les trois principales institutions académiques de l'OMI : l'Institut de Droit Maritime International de l'OMI (IMLI) à Malte, l'Université Maritime Mondiale (UMM) à Malmö, Suède, et l'Académie Maritime Internationale de l'OMI (IMO IMA) à Trieste, Italie. Les cours diffèrent en durée et contenu afin de couvrir les principaux sujets et de s'adresser aux différents profils présents dans les administrations.

16. Le projet SAFEMED octroie des bourses pour le Mastère en droit de l'IMLI (**tâche 1.5 O**). Ce cursus a été sélectionné au vu du rôle important joué par les aspects juridiques de l'application par l'Etat du pavillon des instruments obligatoires dans l'organisation des administrations maritimes. L'IMO IMLI propose des cursus de 9 mois en droit maritime international dans les domaines tels que le droit international de la mer, le droit international de l'environnement maritime, le droit du commerce maritime et le droit public maritime. Le but poursuivi est que chaque administration dispose d'un juriste qualifié à titre permanent et impliqué dans l'élaboration du cadre juridique national. A cet égard, le projet offre dix bourses, une par bénéficiaire. Pour l'année universitaire 2006-2007, quatre bourses ont été accordées. Cependant, et c'est regrettable, trois étudiants seulement se sont présentés et ont entamé le cursus. Les premiers échos sont tout à fait positifs quant à la capacité des étudiants à suivre les cours. Sept bourses restent à distribuer pour l'année universitaire 2007-2008. Les invitations à nommer les candidats pour le cursus du Mastère en droit de l'IMLI débutant en septembre 2007 ont été envoyées à tous les bénéficiaires début décembre 2006. La date limite pour les nominations était fixée au mois de mars 2007.

17. Il y a plusieurs points à mettre en exergue, applicables à toutes les formations de longue durée:

- Certaines administrations sont en sous-effectif, ce qui rend difficile la mise en congé pour études d'un candidat pendant plusieurs mois. Il faut cependant considérer qu'il s'agit d'un investissement à long terme. La présence de personnels qualifiés est un élément clé du succès pour l'application des instruments obligatoires par l'Etat du pavillon. Le milieu maritime se rend maintenant compte de l'importance de l'élément humain à bord, mais ce facteur est tout aussi important dans les locaux des administrations maritimes.
- Le second point dérive étroitement du premier. Une condition essentielle de l'octroi des bourses réside dans l'engagement de l'administration et du candidat à rester au service de l'administration sur le long terme. C'est seulement dans ce cas que l'opération prend son sens. Il ne s'agit pas seulement du bénéfice personnel qu'en retire l'étudiant mais de l'amélioration du niveau de l'administration. En tant qu'organisation mettant en oeuvre le projet SAFEMED, le REMPEC est particulièrement attentif à cet aspect des choses.
- Le troisième point est relatif à la connaissance de la langue anglaise. Plusieurs candidatures ont échouées à cause de cela. L'IMO IMLI nous a informé que dorénavant seuls les résultats du TOEFL seraient pris en compte comme preuve du niveau de connaissance de la langue anglaise. Le TOEFL se déroule à

différentes dates selon les pays, ces dates sont fixes, et en conséquence les autorités ainsi que les candidats doivent donc en tenir compte afin de présenter un test validé en temps utile.

- Dans l'idéal, une bourse par bénéficiaire sera accordée. Cependant, si certaines administrations ne sont pas en mesure de présenter un candidat qui puisse être retenu, les bourses restantes seront accordées aux étudiants proposés par des bénéficiaires qui ont déjà reçu une bourse.

18. L'autre formation majeure dispensée dans le cadre du projet SAFEMED est le Mastère de Sciences (MSc) de l'Université Maritime Mondiale de Malmö, en Suède (UMM) (**Tâche 1.9 O**). Ce cours a été sélectionné pour répondre aux besoins de connaissance des personnels techniques dans les divers aspects de la responsabilité des administrations maritimes. SAFEMED octroie également dix bourses pour ce cursus, qui dure dix-sept mois. Six bourses ont été octroyées pour l'année à venir. Deux candidats restaient cependant dans l'attente des résultats du TOEFL.

19. La Commission Européenne a accepté de renouveler l'opération d'octroi des bourses pour l'UMM pour l'année universitaire 2008-2009. Cette autorisation préalable était nécessaire car les étudiants dont le cursus débutera en juin 2008 termineront en octobre 2009, soit après la fin du projet SAFEMED. Il sera donc possible pour les bénéficiaires qui n'ont pas été en mesure de présenter de candidats cette année de le faire l'an prochain. Comme pour l'IMLI, les bourses restantes pour l'UMM pourront être accordées aux bénéficiaires ayant déjà obtenu une bourse, et donc tous les bénéficiaires sont invités à présenter des candidats.

20. Ces bourses sont importantes pour les administrations maritimes, surtout compte tenu de la qualité de l'enseignement qui y est dispensé. Il faut également souligner que SAFEMED, c'est à dire l'Union Européenne, est considérée comme un sponsor très généreux par les institutions d'enseignement, en comparaison des autres donateurs.

Activité 2 - Sécurité de la navigation

21. La sécurité de la navigation est mise en oeuvre principalement à travers des actions de promotion et de développement des systèmes de surveillance du trafic maritime (VTMIS) envers les partenaires méditerranéens. La première tâche de cette activité visait à évaluer la situation présente pour ce qui est des VTMIS, du système global de sécurité maritime pour les navires en détresse (GMDSS), et des infrastructures de sauvetage et d'intervention (SAR), et le recensement des systèmes d'échanges de données disponibles (**Tâche 2.1 P**). Cette tâche prévoit aussi la fourniture de recommandations pour l'élaboration d'un VTMIS en méditerranée, en vue d'une intégration ultérieure dans le dispositif global élaboré par l'UE (Directive 2002/59/EC), en prenant en compte les études réalisées antérieurement telles que le système régional de VTMIS de Gênes et autres systèmes européens tels que Trafic 2000, le TIS Adriatique et le HELCOM.

22. Après avoir élaboré les termes de référence détaillés avec la collaboration technique de l'OMI et de l'EMSA, le REMPEC a engagé deux experts à court terme pour une mission auprès des bénéficiaires afin de préparer un inventaire des moyens présents et prévus en matière de VTMIS. Les experts sont partis sur le terrain durant les mois de novembre et décembre 2006, les rapports ont été remis en février 2007.

23. Une autre action de cette tâche concernait l'examen des possibilités de financer l'acquisition de ce type d'équipement. A cet égard, un expert spécialisé en ingénierie financière s'est rendu auprès de diverses institutions financières. Le rapport final de l'expert

à court terme a été remis au REMPEC et sera publié en même temps que les rapports relatifs à l'inventaire des moyens VTMS.

24. Le 11 octobre 2006 le REMPEC, avec le plein soutien de l'EMSA pour les aspects techniques, a également organisé la journée d'information sur les VTMS (**Tâche 2.2 P**) avec l'aide des Gardes Côtes Italiens. Les buts poursuivis étaient de familiariser les participants avec les derniers développements relatifs aux VTMS, en particulier le système européen SafeSeaNet, et de permettre aux participants de bénéficier de l'expérience des membres de l'Union Européenne ainsi que des non membres qui ont déjà développé et mis en oeuvre de tels systèmes, en particulier dans le bassin méditerranéen. La journée d'information était destinée aux cadres supérieurs des administrations maritimes, en particulier les responsables des services de surveillance du trafic et de sauvetage en mer. La journée a rencontré le succès à cet égard, plusieurs pays ayant désigné les coordinateurs des opérations de sauvetage, chefs de centre et directeurs des VTMS. Le REMPEC avait également invité les partenaires méditerranéens hormis les bénéficiaires du projet SAFEMED à participer. Vingt-huit participants de quinze pays du bassin méditerranéen étaient présents, dont neuf bénéficiaires de SAFEMED.

Activité 3 – Protection de l'environnement marin

25. L'expert à court terme qui a été recruté pour l'examen des possibilités de financement des équipements de VTMS a également investigué dans quelle mesure les organismes financiers précités pourraient être en mesure de financer des installations de réception portuaires (**Tâche 3.2 P**). Les renseignements relatifs aux installations portuaires elles-mêmes ont été tirés du projet MEDA financé par l'Union Européenne et mis en oeuvre par le REMPEC entre 2002 et 2004 sur le sujet. Le rapport livré par le consultant a été diffusé au cours du premier trimestre 2007. il donne des informations détaillées sur les procédures à suivre et vise à expliquer comment monter son projet et obtenir des financements, ce qui est demandé à l'organisme désireux d'investir et quel type d'aide peut fournir l'institution financière.

26. La **tâche 3.3 O** couvre plusieurs actions dont la première était l'élaboration de procédures appropriées pour faciliter la prise de décision lorsqu'il s'agit de désigner des lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance en conformité avec les résolutions de l'OMI A.949(23) et A.950(23), et en prenant en compte l'article 20 de la Directive 2002/59/EC sur la surveillance du trafic maritime qui impose aux Etats membres la préparation de plans de réception des navires ayant besoin d'assistance dans leurs eaux territoriales. Le REMPEC a engagé un expert à court terme pour fournir des lignes directrices destinées à la conception de tels plans. Celles-ci furent présentées et débattues pendant l'atelier de travail régional sur les lieux de refuge organisé par le REMPEC et qui s'est tenu à Barcelone en novembre 2006. Le rapport a été diffusé au cours du premier trimestre 2007. En se fondant sur le rapport du consultant et après avoir pris en considération les remarques et suggestions des délégués des parties contractantes au cours de l'atelier de travail sus cité, le REMPEC a préparé un document de travail présentant les lignes directrices et procédures pour l'aide à la décision face à la demande d'assistance pour l'octroi d'un lieu de refuge pour les navires en détresse. Ce document est proposé pour acceptation par les points focaux du REMPEC lors de la présente réunion (REMPEC/WG.28/6).

27. L'atelier de travail régional sur les lieux de refuge s'est tenu à Barcelone du 28 au 30 novembre avec l'aide des autorités espagnoles. Les buts poursuivis par l'atelier de travail régional sur les lieux de refuge consistaient à familiariser les participants avec les sujets relatifs à la conception des lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ; de débattre des méthodes et meilleures pratiques à suivre en ce domaine ; de fournir les connaissances et informations nécessaires pour faciliter la prise de décision pour

l'élaboration des lieux de refuge et de débattre des lignes directrices à adopter pouvant être utilisées par les Etats du bassin méditerranéen pour faciliter la prise de décision lorsqu'il s'agit de porter assistance aux navires qui en ont besoin, en conformité avec les résolutions A.949(23) et A.950(23) de l'OMI. Onze orateurs, y compris des membres du REMPEC, la Commission Européenne, l'OMI, des représentants des autorités espagnoles, britanniques, françaises et chypriotes ainsi que d'autres experts ont présenté leurs travaux et points de vue pendant ces trois jours. Tous les Etats du bassin méditerranéens y compris les Etats qui ne sont pas bénéficiaires du projet SAFEMED étaient invités à participer à l'atelier et cinquante-deux participants en provenance de dix-neuf Etats du bassin méditerranéen étaient présents, dont huit bénéficiaires de SAFEMED. La participation de tous et les échos recueillis sont très positifs et les objectifs fixés semblent avoir été atteints dans leur totalité.

28. Du 5 au 7 juin 2006, le REMPEC organisait une session de formation sur la convention "Soutes" (**Tâche 3.10 O**). La formation était destinée à présenter les divers aspects du régime de responsabilité en cas de déversements d'hydrocarbures dans le milieu marin et à promouvoir la ratification de la convention auprès des partenaires méditerranéens. La formation s'adressait aux juristes et cadres supérieurs des autorités nationales responsables de la prévention contre la pollution marine qui ont à traiter des questions de responsabilité. Six orateurs et représentants du REMPEC se sont succédés pour traiter de la convention Soutes et des instruments internationaux qui lui sont liés et qui, ensemble forment en partie le régime légal de réparation pour les dommages engendrés par la pollution causée par les navires. Ils ont également fourni aux participants une approche des aspects pratiques de la gestion des demandes. Deux cas concrets sur la transposition dans l'ordre interne de la convention Soutes ont également été exposés. Quarante-cinq représentants de vingt-deux Etats du bassin méditerranéen ont pris part à la formation dont des représentants des bénéficiaires et non-bénéficiaires de SAFEMED.

Programme pour 2007-2008

Activité 1 - Application des instruments obligatoires par l'Etat du pavillon

29. Hormis les activités entamées en 2006 telles que décrites ci-dessus et qui se poursuivent, deux actions principales sont prévues pour 2007 et 2008 en matière d'application des instruments obligatoires par l'Etat du pavillon. La première consiste à préparer au programme d'audit facultatif de l'OMI (**Tâche 1.8 O**). Il s'agit d'une tâche essentielle en matière d'application des instruments obligatoires. L'UE développe un système d'audit obligatoire et de ce fait l'adhésion au système d'audit facultatif de la part des partenaires méditerranéens représentera une contribution importante à la réduction de l'écart dans l'application des instruments obligatoires entre les membres de l'UE et les autres partenaires méditerranéens. Afin de promouvoir l'audit facultatif le REMPEC élaborera un cadre de travail pour son application, fournira de l'aide aux bénéficiaires qui en éprouveront le besoin, et organisera un atelier de travail de trois jours en 2008.

30. Comme seconde activité se tiendra un séminaire d'une semaine sur l'application des instruments obligatoires par l'Etat du pavillon, en prenant en compte les conventions internationales et résolutions OMI applicables, ainsi que la réglementation européenne correspondante qui sera organisé à l'Université maritime mondiale (UMM) (**Tâche 1.10 O**). Son but est d'exposer aux personnels non cadres le dispositif juridique général dans lequel ils exercent leur profession. Deux participants par bénéficiaires seront invités à suivre ce séminaire.

31. Il est également prévu d'organiser une formation courte sur les aspect techniques de l'application des instruments obligatoires par l'Etat du pavillon (**Tâche 1.6 O**), initialement envisagée pour octobre 2008 à l'Académie maritime internationale de l'Organisation

maritime internationale (IMO-IMA) à Trieste, Italie. Ce cursus prendra en compte les enquêtes accidents ainsi que le cadre juridique communautaire pour l'application des instruments obligatoires par l'État du pavillon tels que instauré par les codes et instructions correspondantes de l'OMI et les initiatives communautaires. Deux participants par bénéficiaire seront admis.

Activité 2 - Sécurité de la navigation

32. Pour ce qui est de la sécurité de la navigation, une des activités principales pour la période 2007-2008 sera l'étude sur les trafics maritimes et le système d'informations géographiques (SIG) qui lui est associé. (**Tâche 2.3 O**). Le premier volet de cette tâche consistera en une analyse cohérente et exhaustive des mouvements de navire marchands en méditerranée. Il sera pris soin, autant que possible, de disposer de données récoltées de façon homogène au cours des années et dont la couverture géographique du bassin méditerranéen soit complète. L'étude aidera à évaluer les zones à risques et prévoir l'évolution du trafic, dans un contexte de croissance générale du trafic maritime. Le second volet verra la mise en place d'un SIG. Celui-ci sera composé principalement des données sur les mouvements de navire fournies par le LMIU et du recensement des déversements d'hydrocarbures et des accidents causés par d'autres produits chimiques constitué par le REMPEC au fil des ans.

33. Pour boucler l'ensemble des actions liées au VTMISS, une formation d'une semaine sera organisée en septembre 2007 pour les gestionnaires et opérateurs des centres de surveillance du trafic maritime (**Tâche 2.4 O**). Cette formation aura lieu dans un des principaux centres de formation de l'UE, spécialisé en VTMISS. Cette formation d'initiation s'adressera aux agents voués à travailler dans de tels centres. Deux participants par bénéficiaire seront invités.

34. Les bénéfices qui pourraient être tirés d'une coopération renforcée entre l'Agence européenne de sécurité maritime et les bénéficiaires du projet SAFEMED ont été mis en exergue en plusieurs occasions, comme durant les séminaires, ateliers et formations organisés dans le cadre de SAFEMED. De ce fait le projet se penchera sur les besoins et les attentes des partenaires méditerranéens, les rapportera et établira un cadre de coopération (**Tâche 2.5 O**).

Activité 3 - Protection de l'environnement marin

35. Les **tâches 3.1 P & 3.4 O** sont toutes deux liées à la convention MARPOL et de ce fait seront mises en oeuvre ensemble. Une mission évaluera d'abord les besoins d'aide aux bénéficiaires pour l'application de la convention MARPOL, en prenant en compte la stratégie régionale du REMPEC pour la prévention de et la lutte contre la pollution marine par les navires. La mission révélera les obstacles auxquels font face les bénéficiaires dans l'exercice de leurs obligations.

36. La seconde tâche a pour objet les décharges illicites de résidus d'hydrocarbures dans la mer telles que définies dans l'annexe I de MARPOL, et en incluant la réglementation européenne sur ce même sujet. A cet égard, le projet évaluera la situation chez les bénéficiaires en examinant la législation en vigueur et son application, identifiera les autorités en charge de ce sujet, examinera les possibilités de mise en place d'un système d'échange de données, et prendra en considération la réduction de l'écart existant dans les réglementations des Etats membres et non membres de l'UE en méditerranée.

37. Pour ce qui est de la question de l'identification des lieux de refuge (**Tâche 3.3 O**), la dernière action à mener en 2007-2008 consiste à évaluer les capacités, quantités et ports

d'attache des remorqueurs de sauvetage dans le bassin méditerranéen et à fournir des conseils techniques en vue de la préparation d'accords entre les partenaires méditerranéens sur le remorquage en cas de détresse. Cette tâche est accomplie en vue d'une mise en commun des ressources entre les Etats de la zone.

38. Le séminaire INFOPOL, organisé par le CEDRE avec le soutien des autorités françaises n'a pas eu lieu en 2006. Grâce au projet SAFEMED qui propose une place pour chaque bénéficiaire, il sera possible de programmer ce séminaire dans la deuxième moitié de juin 2007 (**Tâche 3.5 O**). INFOPOL est un stage technique sur la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, tout en prenant en considération le cadre juridique dans lequel cette lutte s'effectue, qu'il s'agisse des conventions internationales ou de la poursuite des contrevenants.

39. Le but de la **tâche 3.6 O** est de développer une stratégie dans la gestion des eaux de ballast et de proposer un plan d'action régional. Cependant, la faisabilité de certaines actions de cette tâche, comme les analyses des eaux dans les bassins portuaires, est remise en question. L'implémentation de cette tâche a de ce fait été retardée et son étendue sera réexaminée tant avec la Commission Européenne qu'avec l'OMI, tout en prenant en compte les derniers développements.

40. La **tâche 3.7 O** vise à préparer la documentation nécessaire pour la désignation du bassin méditerranéen comme zone de contrôle des émissions de SOx au titre de l'Annexe VI de MARPOL. Des recherches préliminaires tendent à montrer que la désignation du bassin méditerranéen comme une zone de ce type est une tâche à long terme au delà de ce que le projet SAFEMED est en mesure d'apporter. Le REMPEC songe donc pour cette tâche à commander une étude détaillant les procédures à suivre en vue de la désignation du bassin méditerranéen comme zone de contrôle des émissions de SOx.

41. L'aide à la ratification et l'application de la convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires (convention AFS) (**Tâche 3.8 O**) était à l'origine prévue en 2008. Cependant, du fait que le règlement européen 782/2003 sur l'interdiction des composés organotinés sur les navires qui s'applique pour l'instant aux Etats membres et à tous les navires battant leurs pavillons s'étendra à partir du 1^{er} janvier 2008 à tous les navires entrant dans les ports européens, il a été décidé d'avancer cette tâche afin de permettre à tous les partenaires méditerranéens de bénéficier du séminaire prévu afin de se mettre à jour par rapport à cette convention et la réglementation communautaire associée qui toucheront tous les navires croisant dans les eaux européennes. Lorsque le présent document était rédigé, il était prévu d'organiser ce séminaire au Caire, en Egypte, du 24 au 26 avril 2007. Deux participants par bénéficiaire seront invités. Cette invitation était étendue aux États côtiers méditerranéens non bénéficiaires de SAFEMED à leurs propres frais. Le projet SAFEMED proposera également des procédures applicables à la mise en sécurité, au retrait et traitement final des peintures antisalissures nuisibles dans le cadre de la convention AFS.

42. Le Code Maritime International des marchandises dangereuses est maintenant obligatoire au titre de la convention SOLAS et est également obligatoirement appliqué dans l'UE. SAFEMED procédera, dans la cadre de la **tâche 3.9 O**, à l'évaluation des besoins des bénéficiaires en matière d'application des normes internationales sur la manutention le transport et le stockage des marchandises dangereuses à bord des navires et dans les ports, et procédera à une analyse de risques pour faciliter la préparation de plans d'urgence.

Activité 4 – L'élément humain

43. Le rôle de l'élément humain comme facteur incident dans les accidents en mer est maintenant reconnu et à cet égard il est important qu'un projet relatif à la sécurité maritime

se penche sur ce dossier. Aussi le projet SAFEMED accomplira deux tâches dans ce domaine en 2008. Premièrement il organisera un séminaire régional de trois jours sur l'influence de l'élément humain dans les accidents maritimes en prenant en considération le plan stratégique de l'OMI pour l'élément humain (**Tâche 4.1 O**). Deux participants par bénéficiaire seront invités.

44. L'autre activité (**Tâche 4.2 O**) traitera plus particulièrement du code ISM. SAFEMED prendra en compte les conclusions du projet MEDSEA, évaluera le niveau d'application du code ISM chez les partenaires méditerranéens, dégagera les problèmes qui se posent en commun et promouvra la mise en accord des législations nationales des bénéficiaires avec les recommandations de l'OMI et la réglementation communautaire.

Activité 5 - Sûreté maritime et portuaire

45. Deux tâches (**5.1 O & 5.2 O**) seront accomplies dans le domaine de la sûreté maritime et portuaire. Le code international sur la sûreté dans les ports et à bord des navires (Code ISPS) est en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2004, mais il est de notoriété publique que son niveau d'application varie grandement à travers la planète, bien que l'uniformité soit essentielle si l'on veut arriver à une protection efficace. Dans ce contexte, en 2007, le projet SAFEMED a procédé à une analyse de la situation auprès de chaque bénéficiaire tant en matière d'Etat du pavillon que d'Etat du port. Il mettra également à disposition des recommandations appropriées pour les bénéficiaires comme pour la Commission, en vue d'améliorer la sûreté maritime.

Activité 6 - Site web du projet SAFEMED

46. Le site provisoire du projet SAFEMED a été lancé en Juin 2006. Le site définitif devait être lancé à la fin de 2006 mais des retards dans la prise de décision n'ont pas permis d'atteindre l'objectif initial. Cependant tout est en place maintenant est le développement du site définitif est en cours en vue d'une livraison à la fin du 1^{er} trimestre 2007.

Conclusion

47. Bien que le projet SAFEMED ait du affronter des délais dans la phase de démarrage, le niveau d'achèvement peut être considéré comme satisfaisant et le projet est maintenant en mesure de mettre en oeuvre le programme prévu en 2007-2008. La coopération des bénéficiaires dans la mise en oeuvre du projet a été bonne et il est espéré que ce niveau de coopération soit maintenu et peut-être même amélioré dans l'avenir. Il est également demandé aux bénéficiaires de prendre en compte à l'avance les activités du projet SAFEMED dans leur planning, compte tenu des informations qui leurs sont fournies dans ce document. En particulier les bénéficiaires doivent s'assurer de sélectionner le bon profil des candidats aux actions de formation afin d'en garantir le maximum d'efficacité.

La réunion des correspondants sera invitée à prendre note des informations présentées et à en tenir compte lors des délibérations au point 11 de l'ordre du jour (Proposition du programme d'activités pour l'exercice biennal 2008-2009 du REMPEC).