



# Rapport d'activité 2012-2013



**Centre Régional  
Méditerranéen pour  
l'Intervention d'Urgence  
contre la Pollution Marine  
Accidentelle**

**REMPEC**



**RAPPORT SUR L'ETAT  
D'AVANCEMENT DES ACTIVITÉS DU  
CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN  
POUR L'INTERVENTION D'URGENCE  
CONTRE LA POLLUTION MARINE  
ACCIDENTELLE  
(REMPEC)**

**2012 - 2013**



Aucune photographie, aucune carte, aucun graphique figurant dans ce Rapport ne peuvent être reproduits sans l'autorisation écrite préalable du REMPEC

Photographie en première de couverture:  
1-Cedre, 2-Cedre, 3,4,5,6,7,10-REMPEC, 8-SASEMAR, 9-Antonio Vera

Crédits photographiques:

REMPEC	pages 11, 13, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 25, 27, 29
SASEMAR	pages 14,
Transport Malta	page 22
Administration of Shipping of Ports, Israel	page 14
Cedre	page 21
Future Focus Ltd	page 16
Dominic Aquilina	page 3
Alberto Vera	Page 14

Cartes:

Project MEDESS-4MS	page 19
REMPEC	page 20
Project POSOW	page 21

Graphiques:

REMPEC	pages 30, 31
--------	--------------

Conception et réalisation:

**REMPEC**

Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence

contre la Pollution Marine Accidentelle

Maritime House, Lascaris Wharf, Valletta, VLT 1921, Malta

Tel: +356 21 337 296/7/8 | Fax: +356 21 339 951

## AVANT-PROPOS

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport sur l'état d'avancement des activités menées par le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) entre mai 2011 et fin 2013. Ce rapport a pour objectif de présenter aux Correspondants du REMPEC et du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) les activités entreprises par le Centre entre la dernière Réunion des Correspondants du REMPEC qui s'est tenue en mai 2011 et la fin du mois de juillet 2013, ainsi que les grandes lignes des activités prévues jusqu'à la fin de cet exercice biennal, soit décembre 2013.

Le cycle de gouvernance de la Convention de Barcelone prévoit que le REMPEC convoque ses Correspondants en réunion une fois tous les deux ans. Toutefois, pour les motifs explicités dans notre Circulaire 07/2013, une telle réunion n'a pu être organisée pour l'exercice biennal 2012-2013. C'est la raison pour laquelle la présentation du présent rapport d'avancement diffère de celle des comptes rendus de réunion habituellement publiés par le Centre.

Vous trouverez ci-après les informations essentielles sur les activités du Centre, ainsi que des points de vue sur la situation actuelle et future du Centre.

Les activités du REMPEC font partie du programme de travail global du PAM et contribuent à atteindre les objectifs fixés par les Parties contractantes pour mettre en œuvre la Convention de Barcelone et ses Protocoles, ainsi que toutes les autres stratégies et politiques du PAM. Depuis l'adoption en 2009 du programme de travail sur cinq ans du PAM, toutes les activités du PAM sont présentées par thèmes transversaux, les activités de chaque composante du PAM participant individuellement ou collectivement aux résultats escomptés. Cette nouvelle méthode permet de mettre en lumière les activités prioritaires du PAM et sera renforcée par la mise en œuvre de la Décision sur l'application de l'approche écosystémique aux plans d'action et politiques du PAM. Cette mise en œuvre étant actuellement en cours, les deux derniers exercices biennaux et le futur exercice biennal constituent une phase de transition vers une plus grande uniformité de la planification et la définition d'objectifs clairs et quantifiables. Elle survient à point nommé pour le REMPEC puisque la « Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires », principale feuille de route du Centre adoptée en 2004 pour la période 2005-2015, entre dans sa phase d'évaluation et d'examen. En outre, elle coïncide avec l'examen de la Stratégie méditerranéenne de développement durable (SMDD) qui comprend également un volet sur le transport maritime.

Pour mettre en œuvre le Programme de travail approuvé, le REMPEC s'appuie tout d'abord sur son financement de base, le Fonds Méditerranéen



**Frédéric Hébert, Directeur**

d'Affectation Spécial (Mediterranean Trust Fund, MTF), constitué par les contributions des Parties contractantes et alloué à chaque composante du PAM selon la base définie dans le cadre du gel du budget décidé par les Parties contractantes lors de leur 12<sup>ème</sup> Réunion ordinaire à Monaco en 2003. 13 % du budget global du MTF est ainsi alloué au REMPEC. L'exercice biennal 2012-2013 a été affecté par d'importantes difficultés de trésorerie. En effet, plusieurs Parties contractantes ont été dans l'incapacité de respecter leur engagement en temps voulu, risquant ainsi de compromettre la mise en œuvre du Programme de travail, mais aussi le fonctionnement du PAM. Cette situation s'est avérée particulièrement stressante pour les membres du personnel et je profite de cette occasion pour les remercier de leur engagement continu envers le Centre. Sans eux, nous n'aurions pas pu mener à bien nos activités.

Le budget du MTF est insuffisant pour mettre en œuvre le Programme de travail et, tout comme les autres composantes du PAM, le Centre s'est engagé depuis longtemps à mobiliser des ressources externes. Historiquement première source de financement externe, l'Organisation maritime internationale (OMI) s'est engagée à financer des activités menées par le Centre dans le cadre de son mandat en concluant le Protocole d'entente sur la coopération avec le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) en novembre 1976.

L'Union européenne (UE) reste toutefois la principale source de financement des projets mis en œuvre par le Centre. En effet, depuis le milieu des années 1990, le Centre a conduit plusieurs projets relatifs aux plans d'urgence et aux installations de réception portuaires financés par les Fonds LIFE et MEDA de l'UE. Le financement à hauteur de 9,8 millions d'euros des Projets SafeMed I et SafeMed II menés à bien par le Centre entre 2006 et 2012 a grandement contribué à la concrétisation de plusieurs des objectifs fixés par les Parties contractantes dans le cadre de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires. Suite à l'adoption du Règlement (UE) n°100/2013 modifiant son mandat, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) pilote le Projet de suivi SafeMed III depuis janvier 2013. Le Centre doit donc rechercher de nouvelles sources de financement parmi les divers mécanismes de financement de l'UE. Ce fut le cas pour les Projets POSOW et MEDESS-4MS, auxquels le Centre a participé au cours de l'exercice biennal. Ces initiatives sont toutefois de courte durée et/ou limitées à des activités pilotes. Il conviendrait d'instaurer une coopération à moyen ou long terme avec l'UE et le Secrétariat de l'Union pour la Méditerranée (UpM). La mise en œuvre au niveau régional de la Politique maritime intégrée représente justement une réelle opportunité de renouveler et d'élargir le partenariat régional au profit de l'application des politiques et stratégies du PAM, y compris la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires, ou son successeur.

Dans ce contexte, il conviendrait de prendre en considération les idées issues des travaux préliminaires sur la coopération maritime dans la région méditerranéenne menés conjointement par l'OMI, la Commission Européenne (CE) (DG MARE) et la Banque européenne d'investissement (BEI), auxquels le REMPEC a participé, notamment l'établissement d'un réseau d'écoles et de centres de formation maritime, la création de clusters maritimes ou l'établissement d'un réseau d'autoroutes électroniques maritimes pour une navigation plus sûre et respectueuse de l'environnement, idées dont l'intérêt demeure entier dans le cadre d'une nouvelle SMDD.

La force du système du PAM et de la Convention de Barcelone réside dans son caractère véritablement multilatéral. Le REMPEC, en tant que Centre régional de coopération pour la prévention et l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle, a pu démontrer de manière constante sa capacité à assister les Parties contractantes et à faciliter la mise en œuvre de projets régionaux, sous réserve de disposer de ressources suffisantes.

L'avenir du REMPEC sera déterminé par les Parties contractantes, dans le contexte de la « Révision fonctionnelle élargie du PNUE/PAM ». Outre les recommandations du consultant communiquées en annexe de notre Circulaire 07/2013, il a été proposé,

au cours de la dernière Réunion des Correspondants du PAM à Athènes, les 22 et 23 avril 2013, de mettre en commun une certaine partie du budget de chaque composante du PAM, à attribuer selon les propositions de projets. Le consultant prévoit également, dans ses recommandations, un engagement accru du Centre dans la mise en œuvre du Protocole Offshore complétant la Convention de Barcelone, qui nécessitera de nouvelles compétences spécifiques.

Toutes ces recommandations auront une incidence directe sur le fonctionnement du Centre dans la mesure où elles préconisent notamment la révision de son statut d'entité des Nations Unies ou une nouvelle réduction de son financement de base. La décision sera difficile à prendre. Mais quelle qu'elle soit, nous sommes certains que les Parties contractantes mettront tout en œuvre pour que le Centre conserve sa capacité opérationnelle, élément essentiel de son mandat.



**Frédéric Hébert**  
Directeur  
REMPEC





# TABLE DES MATIÈRES

<b>Avant-propos</b>	<b>3</b>
<b>Table des matières</b>	<b>7</b>
<b>Introduction</b>	<b>9</b>
<b>Prévention de la pollution provenant des navires</b>	<b>13</b>
Renforcement des capacités des administrations maritimes	13
Gestion des eaux de ballast	14
Mise en œuvre des conventions internationales sur la protection du milieu marin, notamment la Convention MARPOL	14
<b>Prévention des accidents maritimes</b>	<b>16</b>
<b>Préparation à la lutte et lutte contre la pollution</b>	<b>19</b>
Évaluation des risques	19
Plan d'Intervention d'Urgence	20
Renforcement des capacités	20
Gestion des déchets issus de déversements d'hydrocarbures	20
Gestion des demandes d'indemnisation liées à des déversements d'hydrocarbures	21
Gestion des bénévoles dans le cadre d'une dépollution	21
Protocole HNS 2010	22
<b>Exercices</b>	<b>22</b>
<b>Unité d'assistance méditerranéenne (UAM)</b>	<b>22</b>
<b>Système régional d'information (SRI)</b>	<b>22</b>
Traduction des lignes directrices	22
MIDSIS TROCS Version 3.0	23
Base de données sur les alertes et accidents	23
Diffusion des informations	23
<b>Le Protocole Offshore</b>	<b>27</b>
<b>Annexes</b>	<b>29</b>
Annex I: Personnel du REMPEC 2012-2013	29
Annex II: Financement du REMPEC	30
Annex III: Liste des activités mise en oeuvre et prévues entre mai 2011 and décembre 2013	32
Annex IV: Liste des alertes et accidents entre mai 2011 and août 2013	34





## INTRODUCTION

Le présent rapport d'avancement couvre les activités entreprises par le REMPEC entre mai 2011, à savoir après la 10<sup>ème</sup> Réunion de ses Correspondants organisée entre le 3 et le 5 mai 2011 à Malte, et juillet 2013, et décrit les activités prévues pour le dernier trimestre de l'exercice biennal 2012-2013.

Il convient de noter que, durant cette période, le Protocole Prévention et Situations critiques de 2002 de la Convention de Barcelone est entré en vigueur à l'égard du Maroc le 26 mai 2011 suite à sa ratification le 26 avril 2011. Aucune autre ratification du Protocole Prévention et Situations critiques de 2002 n'a eu lieu au cours de la période objet de l'examen. Par conséquent, les treize Parties contractantes à la Convention de Barcelone suivantes, soit Chypre, la Croatie, l'Espagne, la France, la Grèce, Malte, le Maroc, Monaco, le Monténégro, la Slovénie, la Syrie, la Turquie et l'Union européenne, sont Parties au Protocole Prévention et Situations critiques de 2002, tandis que les neuf Parties contractantes suivantes, à savoir l'Albanie, l'Algérie, la Bosnie-Herzégovine, l'Égypte, Israël, l'Italie, le Liban, la Libye et la Tunisie, demeurent Parties au Protocole Situations critiques de 1976. La ratification du Protocole Prévention et Situations critiques de 2002 constitue une étape importante pour renforcer la coopération régionale dans le domaine de la sécurité maritime et la prévention de la pollution.

Concernant le nombre d'accidents et de cas de pollution, le Centre a été informé de 110 sinistres, dont 13 entraînant un rejet d'hydrocarbures, au cours de la période en question. Les principales sources d'information du Centre sont le quotidien Lloyd's List et le Lloyd's MIU Casualty Reporting Services. Compte tenu de la hausse substantielle du coût de ces abonnements et de sa situation financière, le Centre n'a toutefois pas pu renouveler son abonnement au Lloyd's MIU Casualty Reporting Services. Le Centre est donc fortement tributaire des comptes rendus des Parties contractantes exigés conformément aux dispositions de l'article 8 du Protocole Situations critiques de 1976 ou de l'article 9 du Protocole Prévention et Situations critiques de 2002. Les Parties contractantes étaient convenues, par le passé, de faire état uniquement des rejets supérieurs à un certain seuil. Il conviendrait toutefois de revoir cette politique afin de disposer de données suffisamment détaillées pour pouvoir évaluer les risques avec plus de précision. Cette révision s'impose également pour appliquer l'approche écosystémique au PAM, notamment à l'égard de l'Objectif écologique 9 sur les contaminants, dont l'indicateur repose sur ces données statistiques.

Selon les statistiques sur les sinistres publiées régulièrement par le Lloyd's List, les incidents maritimes restent particulièrement fréquents en Méditerranée, en comparaison avec les autres mers

régionales. Cependant, la plupart n'engendrent heureusement aucune pollution. Au cours de la période objet de l'examen, le Centre a activé, sur demande ou de sa propre initiative, l'accord de coopération conclu avec le Réseau méditerranéen d'océanographie opérationnelle (MOON) visant la fourniture de prévisions sur la dérive des nappes d'hydrocarbures dans les situations d'urgence. Cela illustre l'actualité des activités clés du Centre et témoigne de la nécessité de maintenir et d'améliorer le Système régional d'information (SRI). Au cours de cette période, le REMPEC a aidé deux pays à adopter ou à réviser leur Plan d'urgence national contre la pollution marine. Il a également pris part à deux projets, l'un relatif à la formation sur l'intervention en cas de rejet d'hydrocarbures sur le littoral (Projet POSOW) et l'autre visant le développement d'un outil d'aide à la décision permettant aux Parties contractantes de se préparer et de faire face aux situations d'urgence (Projet MEDESS-4MS).

Dans le domaine de la prévention des accidents maritimes et de la pollution marine, les activités du Centre se sont essentiellement concentrées sur la mise en œuvre de deux projets, à savoir le Projet SafeMed II financé par le Fonds MEDA de l'UE et le Projet de Partenariat GloBallast entre le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) et l'OMI. Le Centre a achevé la mise en œuvre du Projet SafeMed II fin 2012, dont certaines des réalisations sont mentionnées dans la partie concernée du présent rapport. Le Centre aide également les Parties contractantes qui en font la demande à mener des opérations conjointes pour lutter contre les rejets illicites en provenance des navires. En 2013, le REMPEC a ainsi organisé une opération de surveillance coordonnée aérienne en Méditerranée (OSCAR-MED 2013), à laquelle ont participé l'Algérie, la France, l'Italie, le Maroc et l'Espagne par la mise à disposition d'aéronefs. Il s'agissait de la seconde édition de cette opération, qui devrait avoir lieu de manière régulière à l'avenir.

Enfin, conformément à la Décision adoptée par les Parties contractantes lors de leur dernière Réunion ordinaire, le Centre a amorcé l'élaboration d'un Plan d'action pour la mise en œuvre du Protocole Offshore de la Convention de Barcelone. Ces travaux, qui viennent de débuter, devraient aboutir à une évaluation approfondie de la situation régionale.

Au cours de la période objet de l'examen, le Centre a vu ses effectifs diminuer suite à l'achèvement du Projet SafeMed II et au départ en retraite de l'un des membres de son personnel. En Annexe I du présent rapport figure un tableau indiquant le nombre de postes approuvés et la situation du Centre au cours du présent exercice biennal.

Comme évoqué lors de la dernière réunion des Correspondants du REMPEC, la situation financière du PAM et du Centre est préoccupante. Le MTF, source de financement de base du PAM, constitué par

les contributions annuelles des Parties contractantes, est gelé depuis 2003. Au cours du présent exercice biennal, des problèmes de trésorerie ont rendu les conséquences de cette situation financière difficile encore plus évidentes. La plupart des activités menées par le Centre pendant l'exercice biennal 2012-2013 ont ainsi été financées par des fonds externes. Quelques informations essentielles à ce sujet figurent aux Annexes I et II du présent rapport.

La question de la viabilité financière du PAM a incité les Parties contractantes à voter la Révision fonctionnelle du système PNUE/PAM, qui a été réalisée par un cabinet de conseil externe fin 2012. Lors de la dernière Réunion des Correspondants du PAM à Athènes, les 22 et 23 avril 2013, les représentants des Parties contractantes ont discuté des trois options de révision du système présentées dans le rapport des consultants, ainsi que d'une quatrième option suggérée par le Gouvernement français. Les trois options envisagées par les consultants impliquent la révision du statut du REMPEC, qui ne serait plus une entité administrée par les Nations Unies mais un « centre national investi d'un mandat régional ». La quatrième option prévoit la création d'un fonds commun à partir d'un pourcentage défini du budget alloué à chaque composante du PAM, à affecter en fonction des projets sélectionnés. Quelle que soit la décision finale des Parties contractantes, l'exercice 2014-2015 marquera un tournant dans l'histoire du PAM et du Centre.

# Prevention





## Prévention de la pollution provenant des navires

Au cours du présent exercice biennal, le REMPEC a consolidé les acquis du précédent exercice biennal dans le domaine de la prévention de la pollution provenant des navires, se consacrant principalement au renforcement des capacités des administrations maritimes dans la région Méditerranée, afin qu'elles puissent s'acquitter efficacement de leurs obligations d'État du pavillon, d'État du port et d'État côtier, conformément aux conventions internationales applicables. Suite à la Décision prise par les Parties contractantes lors de leur 17ème Réunion ordinaire, le Centre a également aidé les États côtiers méditerranéens à développer des stratégies nationales de gestion des eaux de ballast et à se préparer à l'entrée en vigueur de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, adoptée en 2004. Le Centre a par ailleurs continué d'assister les pays méditerranéens dans la mise en œuvre d'autres conventions internationales sur la protection du milieu marin, en particulier la Convention MARPOL.

## Renforcement des capacités des administrations maritimes



Plusieurs formations courtes et séminaires sur la mise en œuvre des instruments obligatoires par l'État du pavillon ont été organisés dans le cadre du Projet SafeMed II financé par l'UE ([www.safemedproject.org](http://www.safemedproject.org)). Des candidats des pays bénéficiaires du Projet SafeMed II ont également obtenu une bourse d'études afin de suivre les cours de 3ème cycle dispensés à l'Université Maritime Mondiale (UMM) et à l'Institut international de droit maritime (IMLI) de l'OMI. En



outre, d'importantes ressources ont été consacrées à la sensibilisation au Programme facultatif d'audit des États membres (VIMSAS) de l'OMI, qui évalue la conformité des États aux obligations liées par les conventions maritimes internationales. Ces efforts ont été récompensés par la candidature volontaire de quatre bénéficiaires du Projet SafeMed au VIMSAS. Suite aux huit ateliers nationaux sur le VIMSAS du précédent exercice biennal, les bénéficiaires du Projet s'étant portés volontaires pour le VIMSAS ont pu assister à un atelier de quatre jours, à une réunion d'une journée sur l'élaboration d'une stratégie et à une simulation d'audit.



Le Centre a consacré la plupart de ses activités de contrôle de l'État du Port à la formation des inspecteurs du contrôle par l'État du port (PSCO) en Méditerranée et à l'assistance technique au Memorandum d'entente (MoU) méditerranéen sur le contrôle par l'État du port (Med MoU sur le PSC). Dans le cadre du Projet SafeMed II, l'infrastructure informatique du Centre d'information du MED MoU a été modernisée et un outil d'aide à la décision a été développé pour les PSCO du Med MoU. Ces derniers ont également été équipés d'ordinateurs portables. Grâce à la modernisation de l'infrastructure informatique de son Centre d'information, le Med MoU est devenu le premier régime de contrôle de l'État du port à rendre compte de ses inspections par le biais du module du Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes (GISIS) de l'OMI, dispensant ainsi chaque membre du Med MoU d'établir des rapports d'immobilisation conformément aux

dispositions applicables des Conventions SOLAS et MARPOL. Une version actualisée du manuel des procédures de contrôle par l'État du port a été présentée pour examen au Med MoU et adoptée par la 14ème réunion du Comité du Med MoU. Suite à une procédure d'appel d'offres menée par l'OMI, un contrat a été signé avec le Korean Register of Shipping (KRS) pour le développement et la livraison d'un outil d'aide à la décision destiné aux PSCO du MED MoU. En outre, le Centre d'information du Med MoU a été équipé d'un nouveau serveur dédié à l'hébergement de la version en ligne de MedRules, tandis que des adaptations logicielles ont également été réalisées pour l'intégration de MedRules au système d'information du Med MoU (MEDSIS). La livraison de MedRules s'est achevée avec succès lors de la 14ème Réunion du Comité MED MoU, en octobre 2012. Deux versions sont à la disposition des PSCO: en ligne et hors ligne. La version en ligne sera hébergée sur le système MEDSIS. Pour la version hors ligne, un ordinateur portable a été fourni à chaque PSCO des membres du Med MoU également bénéficiaires du Projet SafeMed II en décembre 2012, suite à une procédure d'appel d'offres menée par l'OMI.

## Gestion des eaux de ballast



Dans le cadre du Projet de Partenariat GloBallast entre le FEM, le PNUD et l'OMI et avec le soutien financier du Projet SafeMed II et

du Programme Intégré de Coopération Technique (PICT) de l'OMI, le REMPEC a continué d'aider les États côtiers méditerranéens à adhérer à la Stratégie méditerranéenne de gestion des eaux de ballast des navires adoptée par la 17ème Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone (Paris, France, 8-10 février 2012), en les sensibilisant au problème des espèces aquatiques invasives, principalement à travers des séminaires nationaux



consacrés à l'élaboration de stratégies nationales de gestion des eaux de ballast. Trois séminaires nationaux de ce type ont été organisés en 2012 et un autre est prévu pour octobre 2013. Une formation sur

la consolidation et la mise en œuvre de la Convention pour la gestion des eaux de ballast (BWM) a également eu lieu en 2012 dans le cadre du Projet SafeMED II.

De plus, au cours du présent exercice biennal, le REMPEC (au nom de la Convention de Barcelone) a élaboré, en étroite collaboration avec les Conventions OSPAR et d'Helsinki, un document d'orientations générales sur l'application volontaire du standard D1 en matière de transfert des eaux de ballast par les navires opérant entre la mer Méditerranée et le Nord-Est de l'Atlantique et/ou la mer Baltique. Les orientations, développées en vertu de l'article 13 (3) de la Convention BWM, préconisent que les navires quittant la mer Méditerranée et faisant route à destination du Nord-Est de l'Atlantique et/ou de la mer Baltique et vice versa, appliquent les dispositions de ladite norme sur une base volontaire, à compter du 1er octobre 2012, afin de réduire le risque d'invasion d'espèces non indigènes par les eaux de ballast.

## Mise en œuvre des conventions internationales sur la protection du milieu marin, notamment la Convention MARPOL



Comme les années précédentes, le REMPEC a consacré une grande partie de ses activités en matière de prévention de la pollution provenant des navires à l'assistance technique à la mise en œuvre des conventions maritimes internationales liées à la protection du milieu marin. Les efforts du REMPEC pour lutter contre les rejets illicites ont abouti à l'organisation d'une seconde opération de surveillance coordonnée aérienne des rejets des navires en Méditerranée occidentale (OSCAR-MED 2013) à Palma de Majorque (Espagne), du 24 au 26 juin 2013, en coopération avec l'Agence de la Sécurité Maritime espagnole (SASEMAR) et avec le soutien financier du Gouvernement français et de l'Accord RAMOGE. Au cours de cette opération, cinq avions de patrouille aérienne mis à disposition par l'Algérie, la France, l'Italie, le Maroc et l'Espagne ont effectué douze vols de surveillance (soit un total de quarante-quatre heures de vol) dans le but de détecter les rejets illicites des navires dans une zone définie de la Méditerranée



occidentale. Au total, près de 700 navires ont été surveillés et trois nappes d'hydrocarbures ont été détectées. L'AESM a apporté son soutien à l'Opération en fournissant des images satellites via le service CleanSeaNet. Cette seconde opération OSCAR-MED initiée par le REMPEC faisait suite à une opération similaire à laquelle trois avions mobilisés par la France, l'Italie et l'Espagne avaient participé à Hyères (France) en 2009. L'objectif premier de ces Opérations est de renforcer la coopération opérationnelle en Méditerranée pour lutter contre les rejets illicites des navires dans cette région.



Au cours de l'Opération OSCAR-MED 2013, le REMPEC et le Plan Bleu ont également organisé une réunion en vue de l'établissement d'un Réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL en Méditerranée (MENELAS). La Réunion, qui s'est également tenue à Palma de Majorque (Espagne) du 25 au 26 juin 2013, a été cofinancée par le Gouvernement français et le « Projet régional - gouvernance et développement des connaissances » (Projet ReGoKo) financé par le FEM et mis en œuvre par le Plan Bleu. Les responsables des instances opérationnelles et judiciaires de la région méditerranéenne, en charge d'enquêter sur les délits de pollution marine et de les sanctionner, ont participé à la Réunion en vue d'établir un réseau régional visant à faciliter l'échange d'informations et le partage d'expériences dans la poursuite des violations de la Convention MARPOL. Les participants à la Réunion ont débattu et approuvé les termes de référence relatifs audit Réseau et recommandé d'inscrire l'établissement du Réseau et l'approbation de ses termes de référence à l'ordre du jour de la

prochaine réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, prévue se tenir en décembre 2013 à Istanbul (Turquie).

Dans le cadre du programme d'activités en Méditerranée du PICT de l'OMI, et en étroite coopération avec l'Agence publique des déchets de la Région flamande (OVAM) et le Port d'Anvers, le REMPEC a organisé un Atelier régional sur les installations de réception portuaires au centre de formation portuaire APEC-Antwerp/Flanders à Anvers, du 27 au 29 novembre 2012. Cet Atelier avait pour principal objectif de sensibiliser les participants aux problèmes liés aux installations de réception portuaires dont, notamment, la réception et le stockage des déchets générés par les navires, le traitement des déchets en aval et l'élimination définitive de ces déchets, ainsi que de définir une politique de tarification incitant les navires à décharger leurs déchets aux ports. Un Atelier national sur la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS), également financé par le PICT de l'OMI, a été organisé en Turquie fin 2012 pour renforcer la capacité de ce pays à mettre en œuvre et faire appliquer la Convention AFS, en sensibilisant les principales parties prenantes aux exigences de la Convention, y compris les pratiques respectueuses de l'environnement pour la mise au rebut des déchets générés lors de l'application et de la suppression de l'antisalissure.





## Prévention des accidents maritimes

Au cours du présent exercice biennal, des efforts considérables ont été déployés dans le cadre du Projet SafeMed II pour renforcer les capacités de prévention des accidents maritimes des États côtiers méditerranéens, notamment en matière de gestion du trafic maritime (STM). Un vaste programme de formation qualifiantes selon les standards de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) financé par le Projet SafeMed II a été organisé en 2012 afin de former des opérateurs, superviseurs et instructeurs STM, permettant ainsi à plus de 120 représentants officiels issus de la région méditerranéenne de recevoir une formation en gestion du trafic maritime. La formation s'articulait autour de deux grands volets, à savoir la « partie théorique » de la formation des opérateurs STM dispensée sous la forme de formations nationales et la partie sur simulateur délivrée au sein de centres de formation reconnus conformes aux normes de l'AISM. Le programme de formation STM a réuni des candidats d'Albanie, d'Algérie, d'Israël, de Jordanie, du Monténégro, du Maroc et de Tunisie. Plus de 120 participants ont assisté aux cours théoriques nationaux et, à la suite de ces cours, 58 candidats admissibles ont poursuivi leurs études dans deux centres de formation reconnus afin d'obtenir le certificat d'opérateur STM conforme à la recommandation V-103/1 de l'AISM. En outre, 20 de ces opérateurs STM certifiés ont poursuivi leurs études et ont été certifiés superviseurs STM conformément à la norme AISM V-103/2. Enfin, parmi ces superviseurs VTS certifiés, 10 ont poursuivi leur formation afin d'obtenir le certificat d'instructeur de formation continue STM conforme à la norme AISM V-103/4. Toujours dans le cadre du Projet SafeMed II, un Atelier régional sur l'identification et le suivi des navires à longue distance (LRIT) a eu lieu en mars 2012, en coopération avec l'AESM et l'OMI, dans le but, notamment, de familiariser les candidats méditerranéens avec les impératifs juridiques et techniques des opérations LRIT.



# Préparation à la lutte & lutte contre la pollution





## Préparation à la lutte et lutte contre la pollution

Depuis la dernière Réunion de ses Correspondants en mai 2011, le REMPEC a constamment soutenu les États côtiers méditerranéens dans leurs efforts de préparation et de renforcement des moyens de lutte contre les déversements d'hydrocarbures et de substances chimiques en mer. Les activités menées par le Centre, dans la lignée des accomplissements passés, portaient sur les éléments essentiels à une politique de lutte efficace, à savoir l'évaluation des risques, l'élaboration et suivi des plans d'urgence, le développement de compétences, les exercices et la diffusion de l'information.

### Évaluation des risques

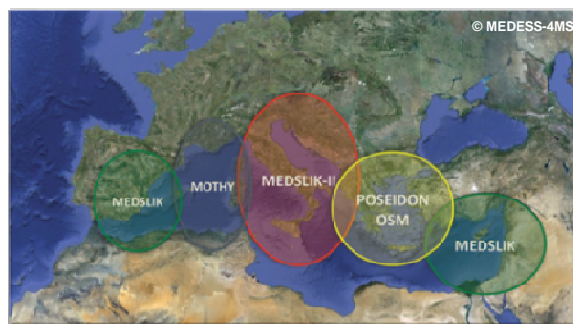
Lors de la 10ème Réunion des Correspondants du REMPEC, le Groupe de travail technique méditerranéen (MTWG) a été chargé de développer une méthodologie d'évaluation régionale des risques. À cet égard, le REMPEC, en coopération avec le Groupe méditerranéen de l'industrie pétrolière (MOIG) et avec la participation de l'Association mondiale d'étude des questions environnementales et sociales du secteur pétrolier (IPIECA), a organisé un Atelier sur l'évaluation du risque de déversements d'hydrocarbures en mer Méditerranée (MEDEXPOL 2011) à Barcelone (Espagne), du 29 novembre au 1er décembre 2011.



Cet Atelier, qui visait à débattre les approches existantes de l'évaluation du risque de rejet d'hydrocarbures avec les représentants des gouvernements et de l'industrie, s'est conclu par une série de recommandations sur le développement d'une méthodologie d'évaluation des risques de déversements d'hydrocarbures pour la mer Méditerranée, pendant l'exercice biennal 2012-2013.

Ces recommandations ont été intégrées à la mise en œuvre du Projet « Système méditerranéen d'aide à la décision pour la sécurité maritime » (MEDESS-4MS -

<http://www.medess4ms.eu/>), avec le soutien de l'ensemble des États côtiers méditerranéens par le biais du MTWG qui fournit toutes les informations nécessaires au projet.



Cofinancé par le Fonds européen de développement régional, le Projet MEDESS-4MS a débuté en février 2012 pour une durée de 3 ans et est dédié à la prévention des risques et au renforcement de la sécurité maritime vis à vis du risque de pollution par hydrocarbures en Méditerranée. Le Projet est coordonné par le Département de la marine marchande (DMS) de Chypre et mis en œuvre par 21 institutions. Les pays bénéficiaires du projet sont Chypre, Espagne, France, Grèce, Italie, Malte et Monténégro. Toutefois, d'autres États côtiers méditerranéens y participent et auront accès aux produits issus du projet. MEDESS-4MS vise à offrir un service durable, intégré, opérationnel et fondé sur plusieurs modèles de prévision de dérive de nappes d'hydrocarbures en Méditerranée, connecté aux services existants de surveillance maritime et de repérage des nappes de pétrole (par ex. CleanSeaNet), et utilisant les systèmes de modélisation de dérive établis, les données environnementales du Service Marin Européen (MCS) et les systèmes nationaux de modélisation océanique des États membres. Ce service sera accessible par le biais d'un portail Web interactif et proposera les fonctionnalités suivantes:

- Système d'information géographique (multi-couches),
- Activation du système d'identification automatique après détection d'une nappe d'hydrocarbures à partir de données satellites,
- Consultation de données historiques, à des fins statistiques ou d'études, voire recherche d'informations permettant d'identifier d'éventuels navires pollueurs, et
- Observations et prévisions météorologiques, océanographiques et de dérive des nappes d'hydrocarbures en temps réel.

En vertu de l'accord signé en 2009 entre les membres du Réseau méditerranéen d'océanographie opérationnelle (MOON) et le REMPEC, ce service déclenchera l'édition d'un bulletin automatique du bureau virtuel d'intervention d'urgence (ERO).

Dans le cadre du 4ème volet du Projet coordonné par le REMPEC, un ensemble de données est actuellement collecté pour évaluer la vulnérabilité de la Méditerranée aux déversements d'hydrocarbures. Lesdites données portent sur le trafic maritime (données AIS), le transport d'hydrocarbures (Lloyds Marine Intelligence Unit), les incidents maritimes, les installations offshore, les installations côtières de traitement du pétrole, les zones sensibles (zones et espèces protégées, sites d'intérêt pour la conservation, type de côte et aspects socio-économiques) et le matériel d'intervention en cas de pollution par hydrocarbures. Pour bénéficier de l'ensemble des données environnementales et socio-économiques existantes, le REMPEC, accompagné par ses partenaires du 4ème volet du Projet, a signé



un premier Mémorandum d'entente (MoU) avec la compagnie pétrolière italienne Eni S.p.A qui, entre 2007 et 2010, a collecté des données utiles dans le cadre du Projet « Mediterranean Safe Terminal and Routes » (MEDSTAR). Dans le même esprit et pour renforcer les synergies entre les composantes du PAM, un second MoU est actuellement en préparation avec le Plan Bleu et le Centre d'Activités Régionales pour les Aires Spécialement Protégées (CAR/ASP).

## Plans d'Intervention d'Urgence

Une évaluation réaliste des risques aidera les gouvernements à revoir ou développer leur système national de lutte contre les rejets d'hydrocarbures et de substances chimiques en mer. Dans ce domaine, l'Albanie et Chypre ont sollicité l'aide du REMPEC pour, respectivement, développer et revoir leur Plan d'urgence national de lutte contre les pollutions marines accidentelles (PUN).

Suite à l'Atelier national sur la planification d'urgence et l'exercice de simulation, qui se sont tenus à Durres (Albanie) du 5 au 7 juillet 2011, il a été convenu d'un plan d'action pour la finalisation du PUN de l'Albanie. Le nouveau Plan a été adopté le 25 juillet 2012.

Au moment de la rédaction du présent rapport, Chypre présentait un projet de PUN partiellement alimenté par le Département de la marine marchande de Chypre et préparé avec l'aide de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (Fédération internationale de lutte antipollution des armateurs de pétroliers - ITOFF). Le PUN devrait être finalisé prochainement.

Au cours de l'exercice biennal précédent, le REMPEC a également apporté son soutien dans ce domaine au Monténégro, qui l'a informé de l'adoption du Plan le 28 mai 2011. En outre, l'adoption des Plans d'urgence

national et régionaux de la Turquie a été officiellement annoncée le 29 septembre 2011 au cours d'une cérémonie à laquelle le REMPEC a été convié.

Lors de la Conférence Adriatique sur la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution par les hydrocarbures (ADRIASPILLCON 2013, Opatija, Croatie, 14-16 mai 2013), à laquelle ont assisté le REMPEC et 5 représentants d'Albanie, de Bosnie-Herzégovine et du Monténégro avec le soutien financier du PICT de l'OMI, les Représentants des États côtiers de l'Adriatique ont souligné leur volonté de coopérer davantage par le biais de l'actuel « Plan d'urgence sous-régional pour la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre les incidents de pollution majeurs en mer Adriatique ». Les conditions d'adhésion à l'Accord ayant été remplies suite à l'adoption des Plans d'urgence nationaux de l'Albanie et du Monténégro, l'extension de l'accord sous-régional auxdits pays est désormais possible.



Avec l'adoption des plans d'urgence nationaux de l'Albanie, du Monténégro et de la Turquie, seuls trois pays n'en disposent pas, à savoir la Bosnie-Herzégovine, la Libye et le Liban. Pour réduire davantage ce chiffre, le REMPEC entreprendra des actions supplémentaires avant la fin de l'exercice biennal.

## Renforcement des capacités

Pour garantir une réponse rapide et efficace, la formation et les exercices pratiques sont indispensables, quel que soit le domaine, et plus particulièrement quand il s'agit de faire face à une situation d'urgence. Au cours du présent exercice biennal, des sessions de formation spécialisée ont été organisées sur la gestion des déchets provenant des déversements d'hydrocarbures, des demandes d'indemnisation liées à la pollution par hydrocarbures et des bénévoles dans le cadre d'une dépollution, ainsi que sur le Protocole SNPD de 2010.

## Gestion des déchets issus de déversements d'hydrocarbures

Suite à la validation des Lignes directrices connexes et de l'Outil d'aide à la décision par la 10<sup>ème</sup> Réunion des

Correspondants du REMPEC, une formation pilote nationale sur la gestion des déchets issus de déversement d'hydrocarbures a été dispensée en Israël du 19 au 21 septembre 2011. Après quelques ajustements, une deuxième édition a été organisée en Tunisie du 8 au 10 mai 2012, avec le soutien financier et la participation du MOIG.



Passée la théorie, les participants à ces deux sessions de formation ont pu se familiariser avec l'outil d'aide à la décision et collaborer à la collecte de données et à leur saisie dans l'outil en ligne

### Gestion des demandes d'indemnisation liées à des déversements d'hydrocarbures



Sur demande des Parties au Plan d'urgence sous-régional pour le sud-ouest de la Méditerranée, le REMPEC a organisé, en collaboration avec l'OMI, le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), le MOIG et la « Société Anonyme Marocaine de l'Industrie du Raffinage » (SAMIR), un Atelier sous-régional sur la gestion des demandes d'indemnisation pour les pays arabophones et une Session technique sur les coûts et les remboursements d'assistance à Mohammédia (Maroc), du 28 au 30 novembre 2012.

Le but de l'atelier financé par le PICT de l'OMI était d'apporter des connaissances sur les conventions internationales et leur transposition dans la législation nationale, sur la gestion des demandes d'indemnisation, l'éligibilité des demandes et les procédures associées, à travers des présentations et sessions pratiques. La Session technique s'est achevée par une série de recommandations.

### Gestion des bénévoles dans le cadre d'une dépollution



Le REMPEC coordonne depuis février 2012 la mise en œuvre sur 2 ans du projet Préparation à la gestion et au nettoyage des littoraux et de la faune pollués par les hydrocarbures (POSOW), cofinancé par la Commission européenne, en collaboration avec les partenaires suivants:

- Le Cedre (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux)
- L'ISPRA (Institut supérieur pour la protection et la recherche scientifique pour l'environnement en Italie)
- La Fondation Sea Alarm
- La CPMR (Conférence des régions périphériques maritimes)

Le Projet vise à établir une synergie de coopération régionale à travers l'amélioration des connaissances et des capacités des opérateurs, professionnels et bénévoles, dans le domaine de la pollution marine, dans les pays côtiers méditerranéens d'UE, à savoir Chypre, la Croatie, l'Espagne, la France, la Grèce, l'Italie, Malte et la Slovénie.



Un dossier de formation comprenant un manuel, plusieurs posters, des présentations PowerPoint et un manuel pour l'instructeur a été développé pour chacun des thèmes suivants: Gestion des bénévoles dans le cadre d'une dépollution, Évaluation des littoraux pollués par des hydrocarbures (SCAT), Nettoyage des littoraux pollués et Sauvegarde de la faune polluée.



Afin de faciliter la diffusion des connaissances, du matériel pédagogique sera également disponible dans la langue officielle des pays concernés.



En mai 2013, 35 participants (autorités locales, protection civile et ONG) issus des régions impliquées ont suivi les formations pour formateurs dispensées au Cedre. Désormais formateurs dans leurs régions respectives, ils organiseront neuf (9) formations pilotes nationales avant la fin de l'année 2013, sous la supervision des partenaires du projet. Environ 250 volontaires seront formés d'ici la fin du Projet et pourront s'inscrire dans une base de données internationale hébergée sur le site Web dédié à POSOW ([www.posow.org](http://www.posow.org)).

### Protocole HNS 2010

Dans le cadre du Projet SafeMed II, une formation régionale sur le Protocole SNDP de 2010 a été organisée par le REMPEC à Malte, les 12 et 13 décembre 2012, en étroite coopération avec le FIPOL et l'ITOPF. Cette formation avait pour objectif de familiariser les participants avec la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses de 1996, telle que modifiée par le Protocole SNDP de 2010, de préparer la ratification du Protocole SNDP de 2010 et d'identifier les meilleures pratiques pour sa mise en œuvre, y compris dans la législation nationale et les dispositions transitoires et de ratification.

### Exercices



Au cours de la période objet de l'examen, le Centre a été invité à assister/participer à plusieurs exercices. Lesdits exercices portaient principalement sur l'intervention en cas de pollution par hydrocarbures.

Le Centre a participé à ces exercices dans la mesure du possible et a parrainé la participation d'un expert issu d'un autre pays méditerranéen, comme convenu lors de la 10ème Réunion des Correspondants du

REMPEC. Sur demande, le Centre a également activé (dans le cadre d'exercices) son Unité d'assistance méditerranéenne (UAM) et transmis aux Parties contractantes les « demandes d'assistance » émises par le pays effectuant l'exercice. Des rapports de conclusions ont également été distribués aux Parties concernées.



### Unité d'assistance méditerranéenne (UAM)

L'Unité d'assistance méditerranéenne a testé sa capacité à appliquer les dispositions convenues entre le Cedre, la Fédération italienne de l'industrie chimique (FEDERCHIMICA), l'ISPRA, la Fondation Sea Alarm et le MOON. Les exercices consistaient à simuler et tester la logistique de mobilisation de l'UAM, notamment ses procédures d'identification d'experts compétents et de gestion des questions d'immigration, de sécurité, d'hébergement, de déplacement, etc. Lors de l'incident du Costa

Concordia en janvier 2012, le réseau MOON a été activé pour fournir des modèles de prédiction.

*Mobilisation de l'UAM  
(TIFANI 2012)  
5 heures et 29 minutes  
après la demande  
d'assistance*

### Système régional d'information (SRI)

Conformément aux instructions issues de la dernière Réunion des Correspondants du REMPEC, le Centre a pris les mesures nécessaires pour mettre à jour le système de référence et le contenu du Système régional d'information (SRI) (formatage et harmonisation des documents). Le MTWG a été consulté au cours de cet exercice. Les documents SRI actualisés peuvent être téléchargés depuis le site Web du Centre .

### Traduction des lignes directrices

Les Lignes directrices pour l'utilisation des dispersants dans la lutte contre la pollution du milieu marin par les hydrocarbures en Méditerranée et Les Lignes directrices pour la gestion des déchets issus de déversement d'hydrocarbures en Méditerranée ont été traduites en français. Les Lignes directrices méditerranéennes sur l'évaluation des littoraux pollués par les hydrocarbures ont quant à elles été traduites en espagnol, avec le concours du Secrétariat d'État à l'Environnement, de la Direction générale du développement durable de la côte et de la mer et du



ministère de l'Agriculture, de la Nature et de l'Alimentation du Gouvernement espagnol, ainsi qu'en arabe, en collaboration avec l'Organisation régionale de conservation de l'environnement de la mer Rouge et du golfe d'Aden (PERSGA).

de revues spécialisées. Elles ne sont donc pas exhaustives. Les Parties contractantes sont invitées à revoir leur système de compte rendu de manière à mettre le Centre en copie de leurs rapports d'incidents afin d'alimenter la base de données sur les alertes et accidents.

### Diffusion des informations

Au cours du présent exercice biennal, le REMPEC a exploité les technologies de l'information pour améliorer la visibilité de ses projets, créant notamment des tutoriels vidéo sur MIDSIS-TROCS et l'outil d'aide à la décision en matière de gestion des déchets issus de déversement d'hydrocarbures en Méditerranée. Il a également publié une vidéo sur le Projet POSOW.

### Mise en ligne de MIDSIS TROCS Version 3.0 - <http://midsis.rempec.org/>

Le MTWG a participé au développement de la version 3.0 du Système Intégré d'Information Maritime d'Aide à la Décision (MIDSIS-TROCS), mise en ligne en janvier 2012.



MIDSIS-TROCS est un système d'aide à la décision dont la vocation est d'assister les décideurs dans la sélection des mesures à prendre en cas de rejet de substances dangereuses en mer. L'outil fournit des options d'intervention suite à un accident chimique en mer, et les présente dans un format structuré. La principale valeur ajoutée de cet outil par rapport à d'autres outils de lutte contre les SNP est la mise à disposition de rapports d'accidents liés à des produits chimiques spécifiques. Les données chimiques rassemblées dans l'outil ont été mises à jour pour inclure les derniers développements au niveau international concernant la classification des produits chimiques. Le MTWG a bénéficié du soutien de l'OMI, du FIPOL, du Cedre, de Transport Canada (CANUTEC) et de l'ITOPF.



### Base de données sur les alertes et accidents

La base de données sur les alertes et accidents en mer Méditerranée, ainsi que le Système d'Information Géographique et les analyses statistiques associés, ont été régulièrement mis à jour sur le site Web du Centre. Il convient de préciser que, sauf rares exceptions, les informations de cette base de données sont issues, non pas des Parties contractantes, mais





# Le Protocole Offshore





## Le Protocole Offshore

Conformément à la Décision IG.20/12 de la 17<sup>ème</sup> Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone (Paris, France, 8-10 février 2012), le Secrétariat du PNUE/PAM a été chargé de « *former un groupe de travail ad hoc sous la supervision du REMPEC, composé de représentants des Parties contractantes et d'observateurs des secteurs d'activité concernés, des organisations internationales compétentes et de partenaires du PAM* ». Sur les 22 Parties contractantes, 11 ont désigné leur Correspondant Offshore national.

Comme l'exige cette Décision, qui préconise « *une évaluation approfondie et une analyse des mesures pratiques existantes dans les pays méditerranéens en ce qui concerne les activités Offshore* », un questionnaire sur les activités offshore a été distribué aux Parties contractantes.

La 1<sup>ère</sup> Réunion du Groupe de travail sur le Protocole Offshore s'est tenue à La Valette, Malte, les 13 et 14 juin 2013 conformément à la Décision IG.20/12. 44 personnes y ont participé, dont des représentants de 14 Parties contractantes à la Convention de Barcelone, ainsi que des représentants d'autorités de régulations et des experts de renommée internationale, de divers organismes internationaux, opérateurs et agences gouvernementales.



Les dialogues ouverts et la contribution très active de tous les participants ont permis de faire le point des obligations relatives au Protocole Offshore et d'esquisser des recommandations, notamment l'harmonisation de l'approche méditerranéenne avec les meilleures pratiques internationales et européennes, la création de synergies avec d'autres Programmes et Décisions de Parties contractantes connexes ou encore l'implication de l'industrie gazière et pétrolière et d'ONG dans les futures activités.

Les participants à la Réunion ont également distingué les différents types d'obligations instaurées par le Protocole, à savoir les obligations nationales, qui nécessitent d'évaluer la conformité du cadre national aux exigences du Protocole, de celles qui impliquent une coopération régionale. Les participants ont souligné en particulier, le besoin de partager régulièrement les expériences acquises dans les

domaines techniques, d'adopter des approches et normes communes et de suivre leur mise en œuvre. Pour ce faire et compte tenu de la variété des expertises requises, en prenant exemple sur ce qui se fait dans d'autres mers régionales, il a été recommandé d'établir un forum technique régional, le Groupe de travail ad hoc sur le Protocole Offshore n'étant pas adapté du fait de son mandat limité. Sa mission est en effet de préparer un plan d'action et de définir les objectifs stratégiques, mais elle ne couvre pas toutes les questions spécifiques. Par conséquent, le Secrétariat a établi les termes de référence du Groupe Offshore du pétrole et du gaz de la Convention de Barcelone (BARCO OFOGG), qui seront examinés lors de la prochaine réunion des Correspondants du PAM.

En soutien au PNUE/PAM et au REMPEC, un appel d'offres de services de conseil a été publié pour les missions suivantes:

- **Meilleures pratiques:** conformément à l'Article 23 sur les règles, normes, pratiques et procédures internationales recommandées, identifier et analyser les actuelles meilleures pratiques et réglementations reconnues au niveau international d'un point de vue législatif ou sectoriel, en rapport avec la mise en œuvre du Protocole Offshore, en tenant compte en particulier des activités/installations principales (telle que définies à l'Article 1).

- **Analyse du questionnaire national:** sur la base des résultats du questionnaire, mener une étude comparative des cadres législatifs et administratifs de la région pour identifier les éventuels écarts entre les exigences du Protocole Offshore et les lois et pratiques en vigueur.

Ces missions devraient être menées dans les prochains mois et être abordées lors de la 2<sup>ème</sup> Réunion du Groupe de travail ad hoc sur le Protocole Offshore, provisoirement programmée à Athènes, Grèce, en novembre 2013.



# Annexes

## Annexe I: Personnel du REMPEC 2012 – 2013

<b>Personnel professionnel</b>	
Directeur – D.1	M Frédéric HEBERT
Administrateur Hors - Classe – P.5	M Jonathan PACE
Administrateur de programme (MEP) – P.4 <sup>(1)</sup>	
Administrateur de programme (OPRC) – P.4	M Gabino GONZALEZ DEOGRACIA
Administrateur de programme (ENV) – L.3	
Administrateur de programme – L.4 <sup>(2)</sup>	M Joseph ZERAFI (jusqu'au 31 décembre 2012)
Administrateur de programme – L.4 <sup>(2)</sup>	M Albert BERGONZO (jusqu'au 31 décembre 2012)
Administrateur de programme Junior– P.1 <sup>(3)</sup>	M Souade NASSERI
<b>Personnel des services généraux</b>	
Adjoint administratif / financier– G.7 <sup>(4)</sup>	M Christopher SACCO
Assistante d'information - G.7 <sup>(5)</sup>	Mme Doreen STELLINI (retraîtée depuis le 1er mai 2012)
Assistante du Directeur – G.7	Mme Michelle MANGION
Secrétaire / Assistant administratif – G.5	Mme Amanda BONAVIA
Employé / Secrétaire - G.4	Mme Francesca BORG
Assistant technique / Logistique – G.4	M Mario BONELLO
Adjointe administrative - G.6 <sup>(6)</sup>	Mme Lara ATTARD BEZZINA (jusqu'au 1 novembre 2012)



© REMPEC

<sup>(1)</sup> Poste vacant depuis la démission du titulaire du poste le 20 octobre 2010.

<sup>(2)</sup> Le Poste correspond au poste d'Administrateur de projet financé par le Projet MEDA SafeMed II 2009-2012 clôturé le 31 décembre 2012.

<sup>(3)</sup> Poste financé (contribution en nature) par l'industrie pétrolière française à travers le mécanisme international de bénévolat scientifique. Le contrat du titulaire du poste se terminera mi-novembre 2013.

<sup>(4)</sup> L'OMI contribue à hauteur de 13.000 euros par an pour le salaire de l'adjoint administratif / financier.

<sup>(5)</sup> Poste vacant depuis le départ en retraite du titulaire du poste le 1 mai 2012.

<sup>(6)</sup> Poste financé par le Projet MEDA II SafeMed 2009-2012. Le Poste est devenu vacant le 1<sup>er</sup> novembre 2012 lors de la démission du titulaire.

## Annexe II: Financement du REMPEC

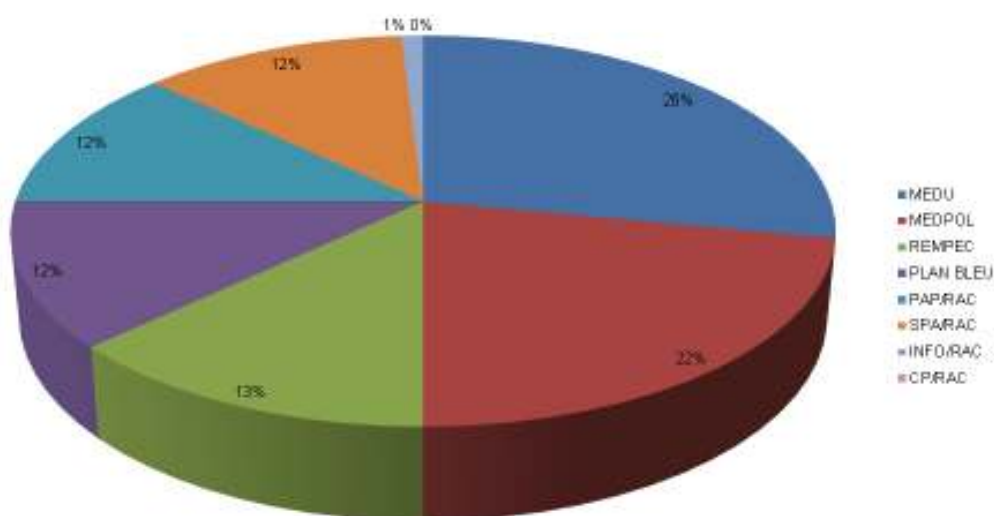


Figure 1: Part respective des Composantes du PAM sur le budget régulier MTF/EUVol./CAL (Source: UNEP (DEPI)/MED IG.20/8, Décision IG.20/14 - Annex II, Table 8).

**NB:** Les chiffres utilisés pour la production de ce graphique sont ceux du budget approuvé par les Parties Contractantes lors de la 17<sup>ème</sup> Réunion Ordinaire. Les montants réels en fin d'exercice peuvent différer de ces chiffres du fait des difficultés de trésorerie auxquelles le PNUE/MAP a fait face, certains postes approuvés dans certaines Composantes du PAM ou des postes devenus vacants dû à la démission ou le départ en retraite du personnel concerné n'ayant pas été pourvus, et les fonds correspondants ont été alloués aux autres Composantes afin de satisfaire leurs obligations.

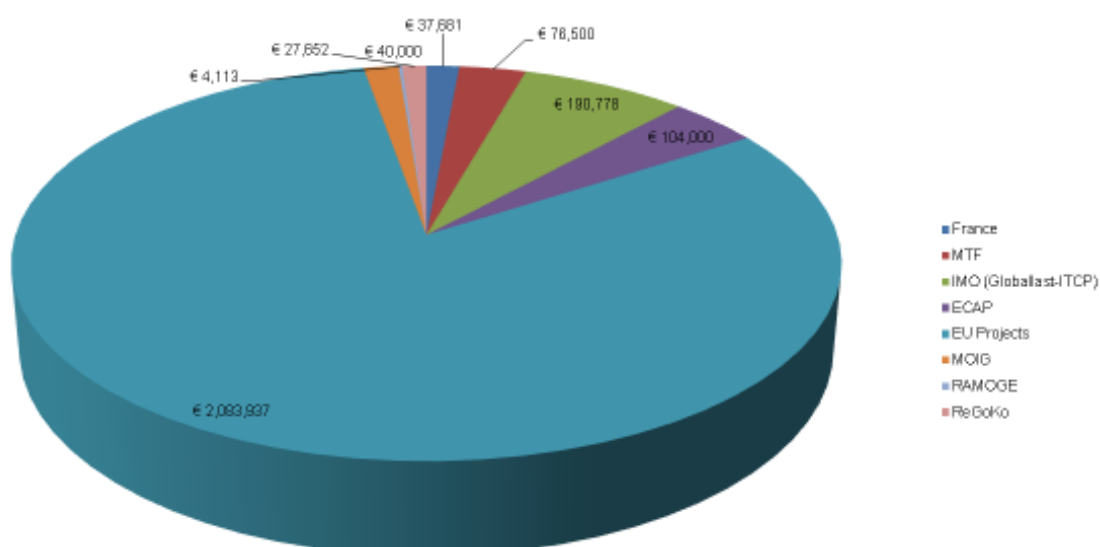


Figure 2: Mobilisation de ressources pour les activités 2012-2013 du REMPEC (Source: REMPEC)

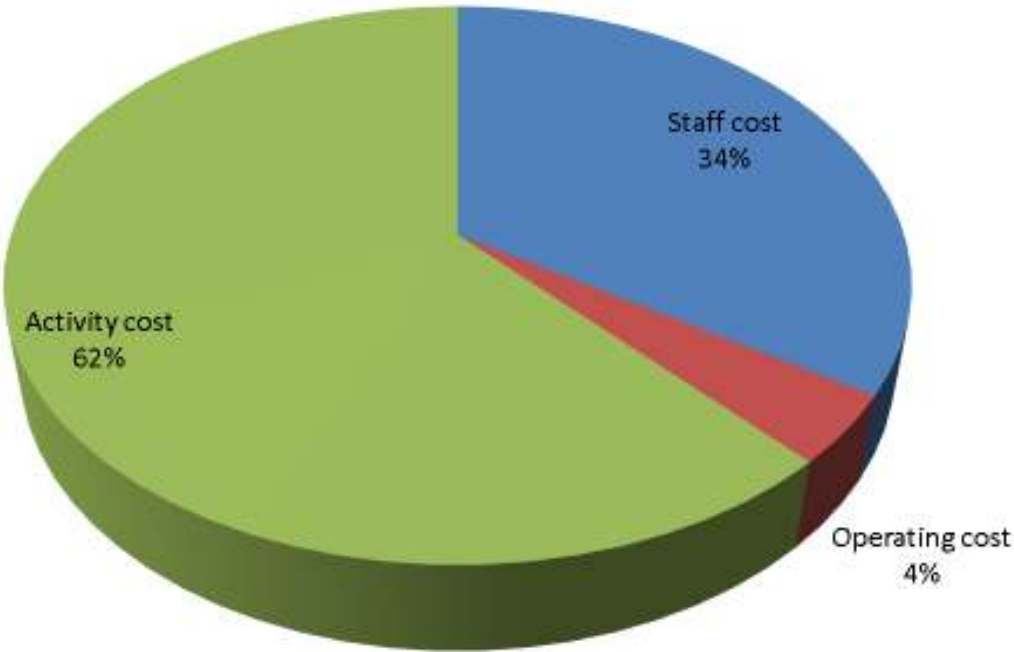


Figure 3: Distribution du financement du REMPEC (MTF et financement externe) 2012-2013 (Source: REMPEC).



## Annexe III: Liste des activités mise en œuvre ou prévues entre mai 2011 and décembre 2013

### Prévention des accidents maritimes

- Atelier Régional sur l'identification et le Suivi des Navires à Longue Distance (LRIT), 19-20 mars 2012, Lisbonne, Portugal (Projet SafeMed II)
- Programme de formation: Services du trafic maritime (STM), avril-décembre 2012 (Projet SafeMed II)

### Prévention de la pollution par les navires

- Atelier régional sur les visites et inspections en vertu de la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, 2001 (AFS), 7-8 juin 2011 Larnaca, Chypre.
- Atelier national sur l'audit facultatif des Etats membres de l'OMI (VIMSAS). 17-21 juillet 2011 Acre, en Israël (Projet SafeMed II)
- Cours sur la mise en œuvre des instruments obligatoires par l'État du pavillon (FSI) 5-9 septembre 2011 Malmö, Suède (Projet SafeMed II)
- Formation nationales à l'intention des Inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port (PSCO), 19-21 Septembre 2011 Lisbonne, Portugal (Projet SafeMed II)
- Atelier national sur l'audit facultatif des Etats membres de l'OMI (VIMSAS), 10-14 octobre 2011 Tunis, Tunisie (Projet SafeMed II)
- Séminaire national sur la Convention pour la gestion des eaux de ballast (BWM), 30 octobre-3 novembre 2011, Alexandrie, Egypte
- Séminaire régional sur les enquêtes d'accidents maritimes, 21-22 novembre 2011 Lisbonne, Portugal (Projet SafeMed II)
- Programme facultatif d'audit des Etats membres (VIMSAS) de l'OMI , 8-15 janvier 2012 Israël (Projet SafeMed II)
- Formation des auditeurs du code ISM, 29 mai – 1 juin 2012 , Marseille, France (Projet SafeMed II)
- Formation *pour les officiers du contrôle par l'Etat du port en lien avec la Convention du travail maritime (MLC) de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), 2006*, 18-29 juin 2012, 17-28 septembre 2012 , Turin, Italie (Projet SafeMed II)
- Formation sur la consolidation et la mise en œuvre de la Convention sur la gestion des eaux de ballast de 2004, 8-9 mai 2012 Sliema, Malte (Projet SafeMed II)
- Séminaire National de sensibilisation sur la Gestion des Eaux de Ballast des Navires, 25-26 juin 2012, Tunis, Tunisie.
- Séminaire National de sensibilisation sur la Gestion des Eaux de Ballast des Navires, 15-16 octobre Casablanca, Maroc.
- Séminaire National de sensibilisation sur la Gestion des Eaux de Ballast des Navires, 18-19 octobre 2012, Acre, Israël
- Cours spécialiser sur la mise en œuvre des instruments obligatoires par l'État du pavillon (FSI), 29 Octobre-9 Novembre 9 2012 Gênes, Italie (Projet SafeMed II)
- Atelier régional de l'OMI sur les installations de réception portuaires, 27-29 Novembre 2012 Anvers, Belgique
- Atelier régional sur les visites et inspections en vertu de la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, 2001 (AFS) 18-19 décembre 2012 à Istanbul, Turquie
- Réunion en vue de l'établissement d'un réseau d'agents chargés des enquêtes et de la répression des infractions à la convention MARPOL en mer Méditerranée (MENELAS), Palma de Majorque, Espagne, 25 -26 juin 2013
- Opération de surveillance coordonnée aérienne des rejets illicites des navires en en Méditerranée (OSCAR-MED 2013) , Palma de Majorque 24-26 juin 2013, Espagne
- Séminaire National de sensibilisation sur la Gestion des Eaux de Ballast des Navires, 1-2 octobre 2013, Alger, Algérie

## Préparation a la lute et la lutte

### Formations et Ateliers

- Atelier national sur la planification d'urgence et exercice sur table, 5-7 Juillet 2011, Durres, Albanie
- Formation pilote sur la gestion des déchets issus de pollution par les hydrocarbures, 19-21 septembre 2011, Israël.
- Atelier régional sur l'évaluation du risque de déversement d'hydrocarbures en mer Méditerranée (MEDEXPOL 2011), Barcelone, Espagne, 29 novembre – 1 décembre 2011
- Atelier national sur la gestion des déchets issus de pollution par les hydrocarbures, 8-10 mai 2012, Tunis, Tunisie
- Atelier sous régional sur la gestion des demandes d'indemnisation pour les pays arabophones Méditerranéens et Session technique sur les coûts et les remboursements d'assistance, 28-30 novembre de 2012, Mohammedia, Maroc
- Formation sur le Protocole de 2010 modifiant la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, 1996 (HNS PROT2010) 12-13 décembre 2012 St Julians, Malte
- Conférence Adriatique sur la prévention, la préparation à la lutte et lutte contre les déversement ADRIASPILLCON 2013, 14-16 mai 2013, Opatija, Croatie
- Formations de formateur - 21-23 mai et 28 à 30 mai 2013, Brest, France (Projet POSOW)
- Formations entre octobre et décembre 2013, 10 formations en Croatie, Chypre, France, Grèce, Italie, Malte, la Slovénie et l'Espagne (Projet POSOW)
- MEDEXPOL 2013, 26-27 novembre 2013, Athènes, Grèce ( provisoirement )

### Exercices

- TEL-Bahr 2011, 10 mai 2011, Skikda, en Algérie
- DEEP SEA, 2-3 juin 2011 Israël
- MALTEX 2011, 14 septembre 2011, Malte
- Exercice national de lutte antipollution à Istanbul 2011, Turquie
- Exercice antipollution RAMOGEPOL HAVEN 2011, Gênes, Italie
- MALTEX 2012, 11-12 septembre 2012, Malte
- ADRIATIC 2012, 25-26 septembre 2013, Durres, Albanie
- SIMULPOL 2012, 16-17 octobre 2012 Oran et Arzew, en Algérie
- TIFANI, 22-23 octobre 2012 Haïfa, Israël
- POLLUX 2013, 15-19 avril 2013, Trieste, Italie

### Offshore

- 1<sup>ère</sup> Réunion du Groupe de travail sur le Protocole Offshore, 13-14 Juin 2013, La Valette, Malte
- 2<sup>ème</sup> Réunion du Groupe de travail sur le Protocole Offshore, 27-28 Novembre 2013, Athènes, Grèce (provisoirement)

## Annexe IV: Liste d'alertes et accidents entre le mois de mai 2011 et juillet 2013

La base de données vise à fournir aux autorités compétentes Parties Contractantes au Protocole Situation Critique de 1976 et au Protocole Prévention et Situation Critique de 2002, ainsi qu'à d'autres Parties intéressées, un ensemble de données sur les accidents en Méditerranée qui devrait être utilisé conjointement avec d'autres données telles que celles relatives au transport maritime d'hydrocarbures et de substances dangereuses, afin d'identifier plus précisément les risques de pollution accidentelle, et par conséquent de faciliter la prise de décisions appropriées concernant la préparation à la lutte et la lutte elle-même, tant au niveau national que régional.

En février 1976, les Etats côtiers de la région méditerranéenne, en adoptant le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, se sont entre autres engagés à s'informer mutuellement, soit directement soit par l'intermédiaire du Centre régional, de tous les accidents causant ou susceptibles de causer une pollution de la mer par les hydrocarbures ou par d'autres substances dangereuses, et de la présence de déversements observés en mer, ainsi que des évaluations effectuées, des mesures prises pour lutter contre la pollution et de l'évolution de la situation. Le même engagement se retrouve dans le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée, adopté en janvier 2002.

Selon les Lignes Directrices pour la coopération dans la lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures (adoptées en 1987) il est prévu que les Parties contractantes notifient au Centre régional (REMPEC) au moins tous les déversements ou rejets d'hydrocarbures de plus de 100 mètres cubes, dès qu'elles en ont connaissance.

Cette base de données est régulièrement mise à jour. Les informations sur chaque événement enregistré dans la base de données comprennent les date et lieu du déversement ou de l'accident, le(s) navire(s) ou installation (s) impliqué(s), la source d'information, le type et la quantité de polluant, une brève description de l'accident et, lorsqu'elle est disponible, des actions entreprises et des conséquences de l'accident.

Un nombre important d'accidents se produit chaque année en Méditerranée et le REMPEC en est régulièrement informé par l'intermédiaire du « Lloyd's Casualty Reporting Services » (LCRS), du Lloyd's List, de ses Correspondants Nationaux ou à travers d'autres sources. Dans la mesure où la majorité de ces accidents n'occasionnent pas de pollution de la mer ni ne présentent un quelconque risque de pollution marine, les accidents répertoriés sont ceux ayant effectivement provoqué une pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures ou par d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) ou qui ont été susceptibles d'en causer une. Les accidents qui ont été inclus dans la base de données comprennent ceux qui satisfont au moins un des critères suivants :

- Accident ayant lieu dans la mer Méditerranée selon la définition donnée dans la Convention de Barcelone. Ses limites sont, à l'ouest, le méridien passant par le phare du Cap Spartel, à l'entrée du détroit de Gibraltar, et à l'est, la limite sud du détroit des Dardanelles entre les phares de Mehmetcik et de Kumkale ;
- Accident impliquant n'importe quel type de navire, ayant effectivement conduit à un déversement d'hydrocarbures, à un déversement ou une libération d'une substance nocive et potentiellement dangereuse, ou bien à la perte ou endommagement d'un conteneur renfermant une ou plusieurs SNPD
- Accidents à terre (terminaux, réservoirs de stockage, pipelines, industries, centrales électriques, etc.) ayant entraîné la pénétration d'hydrocarbures ou de SNPD dans le milieu marin;
- Accident impliquant un ou plusieurs pétroliers ou chimiquiers (chargé(s) ou non); Certains accidents de type collision, échouage ou autres causant des dommages sérieux aux navires impliqués, en particulier si ces derniers transportaient ou pouvaient transporter des quantités significatives de combustible de soute (fuel) ;
- Tous les accidents impliquant des naufrages de navires avec une quantité quelconque d'hydrocarbures à bord;
- Tous les accidents impliquant des naufrages de navires transportant une cargaison de SNPD.



**UNEP-PNUE**



**Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence  
contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC)**  
Maritime House, Lascaris Wharf,  
Valletta, VLT 1921, Malta  
Tel: +356 21 337 296/7/8  
Fax: +356 21 339 951  
Ligne d'urgence: +356 99 497 978  
[rempec@rempec.org](mailto:rempec@rempec.org) | [www.rempec.org](http://www.rempec.org)