



---

## PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE (PAM) CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)

---

11<sup>ème</sup> réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

REMPEC/WG.37/11/1  
Date: 27 mai 2015

Malte, 15 -17 juin 2015

Original: anglais

Point 11 de l'ordre du jour

### **RÉVISION DE LA STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PREVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES**

#### **Note du Secrétariat**

#### **RÉSUMÉ**

**Résumé:**

Ce document décrit le processus qui a conduit à la préparation du projet révisé de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) et propose des révisions mineures sur la base du rapport de la réunion des experts nationaux sur la révision de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (Malte, 11-12 mars 2015), comme présenté dans le document REMPEC/WG.37/11/2.

**Mesures à prendre:**

Paragraphe 16

**Documents de référence:**

REMPEC/WG.36/4, REMPEC/WG.36/5, REMPEC/WG.36/6, REMPEC/WG.36/7, REMPEC/WG.37/11/2, REMPEC/WG.37/15

#### **Introduction**

1 Après l'adoption, en 2002, du 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 (ci-après dénommé Protocole «Prévention et situation critique» de 2002), et en réponse à une recommandation des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (la Convention de Barcelone), la quatorzième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles a adopté, en 2005, la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2005-2015) (la Stratégie régionale de 2005). La Stratégie régionale de 2005, conçue pour faciliter la mise en œuvre du Protocole «Prévention et situation critique» de 2002 comprend 21 objectifs principaux qui doivent être mis en œuvre en 2015 au plus tard.

2 Parallèlement à la préparation du Programme d'activités intégré de six ans pour la période 2016-2021 (Stratégie à moyen terme du PNUE/PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement / Plan d'action pour la Méditerranée (PNUE/PAM), la Stratégie méditerranéenne de développement durable (SMDD) 2.0 et la mise en œuvre de l'Approche Écosystémique (EcAp) au cours de l'exercice biennal 2014-2015, le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) a procédé à une révision de la Stratégie régionale de 2005, qui est considérée comme une partie intégrante de la Stratégie à moyen terme du PNUE/PAM.

3 Un projet de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) (REMPEC/WG.36/6) a été élaboré par un Consultant engagé par

le REMPEC, en consultation avec ce dernier, sur la base de la Stratégie régionale de 2005, ainsi que des recommandations du rapport de synthèse (REMPEC/WG.36/4) et du rapport comparatif sur les stratégies / initiatives / plans d'action sectoriels méditerranéens, européens et internationaux en cours et existants sur la protection du milieu marin. (REMPEC/WG.36/5), respectivement publiés les 4 et 6 février 2015.

4 Ce projet de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) (REMPEC/WG.36/6) a été soumis à la réunion des experts nationaux sur la révision de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires organisée par le REMPEC du 11 au 12 mars 2015 dans le cadre du Programme de travail 2014-2015 du PAM adopté par la dix-huitième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles qui s'est tenue à Istanbul, Turquie, du 3 au 6 décembre 2013. Ladite réunion a révisé le document REMPEC/WG.36/6 et a approuvé le projet révisé de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) (REMPEC/WG.36/7), ci-après dénommé «projet révisé de la Stratégie régionale (2016-2021)», présenté en **appendice I** du présent document, qui sera examiné lors de la présente réunion des correspondants du REMPEC ainsi que lors de la réunion des Points focaux du PAM prévue en octobre 2015, avant d'être adoptée par la dix-neuvième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles provisoirement prévue en février 2016 en Grèce. Sa version finale sera également intégrée à la Stratégie à moyen terme du PNUE/PAM qui sera adoptée par la même réunion.

5 Le projet révisé de la Stratégie régionale (2016-2021), reproduit à l'**appendice I** du présent document, présente vingt-deux objectifs à atteindre d'ici 2021, ainsi qu'un ensemble de buts à atteindre (**Annexe I**), la liste des conventions internationales et de la législation européenne relatives à ces questions (**Annexe II**) et une estimation des coûts de la mise en œuvre du projet révisé de la Stratégie régionale (**Annexe III**).

#### **Propositions de révisions mineures par le Secrétariat**

6 Faisant suite à la demande formulée par la réunion des experts nationaux sur la révision de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires afin d'apporter les corrections rédactionnelles nécessaires, le Secrétariat a préparé le texte du projet révisé de la Stratégie régionale (2016-2021), reproduit à l'**appendice I** du présent document, sur la base des discussions et des résultats de ladite réunion. Suite à la conduite de cette tâche, le Secrétariat propose les légères révisions supplémentaires suivantes:

- **Contexte**

7 Le Secrétariat propose de supprimer la page i intitulée «Contexte» du projet révisé de la Stratégie régionale (2016-2021), reproduit à l'**appendice I** du présent document, étant donné que le contexte ne peut être considéré comme étant une partie intégrante de la Stratégie régionale (2016-2021).

- **[Projet révisé] de la Stratégie régionale**

8 Le Secrétariat propose de supprimer les crochets ainsi que le texte entre crochets, à savoir "[projet révisé]" dans le texte du projet révisé de la Stratégie régionale (2016-2021), reproduit à l'**appendice I** du présent document.

- **Installations de manutention d'hydrocarbures et ports maritimes**

9 Comme indiqué au paragraphe 68 du rapport de la Réunion des experts nationaux sur la révision de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires, présenté dans le document REMPEC/WG.37/11/2, la représentante de l'Organisation maritime internationale (OMI) a noté que, suite à la suppression de l'Objectif spécifique 15 - Prévention des accidents dans les ports de commerce et les terminaux pétroliers - de la Stratégie régionale 2005, la référence faite aux «installations de manutention d'hydrocarbures» avait été supprimée dans le projet révisé de la Stratégie régionale (2016-2021), reproduit à l'**appendice I** du présent document. Elle a également mentionné que la convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) renvoyait aux navires, aux unités offshore, aux ports maritimes et aux installations de manutention d'hydrocarbures.

10 Par conséquent, tout en rappelant que ladite réunion ait convenu de supprimer la référence à «*autres structures et véhicules marins*» et d'ajouter la note de bas de page "Tel que défini dans l'article 2.4 de la Convention MARPOL", puisque ledit article définit «navire» comme un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu marin, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes, le Secrétariat propose d'ajouter une référence aux "ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures" dans les sous-paragraphes a) et d) de l'Objectif spécifique 22 - Renforcer la capacité de chaque État côtier individuel à répondre efficacement aux incidents de pollution du milieu marin à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional – à la page 44 du projet révisé de Stratégie régionale (2016-2021), reproduit à l'**appendice I** du présent document, et d'apporter les modifications subséquentes aux annexes I et III comme suit:

*«Les Parties contractantes conviennent :*

- a) d'évaluer, préparer, réviser et adopter, à *court terme* si les mesures qui s'imposent n'ont pas déjà été prises, les plans d'urgence nationaux, et d'établir des systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte en cas de déversements d'hydrocarbures et de SNPD par des navires, ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures, dans le but de créer les conditions nécessaires pour le développement d'accords sous-régionaux;

- b) [...]

*De demander au Secrétariat:*

- c) [...]

- d) de faciliter l'évaluation de plans d'urgence et de systèmes de lutte nationaux, grâce à un procédé d'auto-évaluation ou d'évaluation par des pairs pour comparer leurs capacités d'intervention face aux risques existants de déversements d'hydrocarbures et de SNPD par des navires, ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures, et d'évaluer les différences entre les plans nationaux afin de définir les mesures appropriées pour assurer la compatibilité des arrangements opérationnels en vue de conclure des accords bilatéraux et/ou sous-régionaux;»

- **Annexe II – “Liste des Conventions internationales et de la législation européenne pertinentes”**

11 Suite à une demande formulée lors de la Réunion des experts nationaux sur la révision de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires, l'Union européenne a présenté une version révisée de l'annexe II intitulé «Liste des Conventions internationales et de la législation européenne» du projet révisé de la Stratégie régionale (2016-2021), reproduite à l'**appendice II** du présent document, en vue de refléter les derniers changements et développements en termes législation de l'Union européenne.

12 Après avoir examiné la proposition mentionnée ci-dessus, le Secrétariat propose de remplacer l'annexe II du projet révisé de la Stratégie régionale (2016-2021), reproduit à l'**appendice I** du présent document, par celle contenue dans l'**appendice II** du présent document, à condition:

- .1 que la référence à la directive 2005/33/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juillet 2005 modifiant la Directive 1999/32/CE du 26 avril 1999 en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins est conservée dans l'annexe II de la Stratégie régionale (2016-2021), reproduite à l'**appendice I** du présent document, étant donné qu'elle constitue une législation de l'UE pertinente modifiant la directive 1999/32/CE;
- .2 qu'une référence à la directive 2009/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, modifiant la

directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE est ajoutée à l'annexe II de la Stratégie régionale (2016-2021), reproduite à l'**appendice I** du présent document, étant donné qu'elle constitue une législation de l'UE pertinente modifiant la directive 1999/32/CE; et

- .3 que des modifications ultérieures soient apportées au sein du texte même du projet révisé de la Stratégie régionale (2016-2021), reproduit à l'**appendice I** du présent document, en vue de refléter, dans le paragraphe 1 de l'Objectif spécifique 15 - Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée en tout ou partie comme une zone de contrôle des émissions de SOx en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et d'appliquer efficacement les mesures d'économie d'énergie existantes –, la référence exacte à la directive, présentement 2005/33/CE, mais qui ne devrait pas se limiter à cette seule directive, et devrait renvoyer à la directive 1999/32/CE, telle que modifiée, comme suit:

"L'Annexe VI de la Convention MARPOL, adoptée par le Protocole de 1997, dans sa version modifiée de 2011<sup>1</sup>, régit la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires de manière générale, et établit en particulier des limites plus strictes sur les émissions d'oxydes de soufre (SOx), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules de gaz d'échappement des navires, et introduit un nouveau chapitre 4 présentant la législation sur l'économie d'énergie pour les navires. En ce qui concerne les oxydes de soufre (SOx), la règle 14 prévoit que la teneur en soufre du fuel-oil ne doit pas excéder 3,50 % m/m, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, date à laquelle la limite sera abaissée à 0,50 % m/m en fonction du résultat d'un bilan, dont l'échéance est fixée en 2018, sur la disponibilité du fuel-oil requis. Toutefois, dans les zones de contrôle des émissions de SOx (ECA), qui nécessitent un niveau plus élevé de protection en raison, par exemple, de la présence d'activités de navigation lourdes à proximité de zones habitées ou du risque d'acidification d'une zone marine particulière, la limite est actuellement fixée à 0,10 % m/m à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015. À ce jour, la Mer du Nord, la Baltique, la zone d'Amérique du Nord et la zone de Mer des Caraïbes des États-Unis ont été classées ECA en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL. En plus des exigences de l'Annexe VI de la Convention MARPOL dans sa version modifiée, l'Union européenne impose des limites sur le soufre sous la Directive ~~1999/32/EC~~ ~~2005/33/EC~~, telle que modifiée et a adopté la directive européenne 2012/33/UE selon laquelle une teneur limite en soufre de 0,5% à l'extérieur des zones de contrôle des émissions de SOx sera imposée dans les eaux de l'UE d'ici 2020, et donc dans certaines parties de la mer Méditerranée."

- **Annexe III – "Estimation des coûts de la mise en œuvre [du projet révisé] de la Stratégie régionale"**

13 Comme indiqué au paragraphe 60 du Rapport de la Réunion des experts nationaux sur la révision de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires, présenté dans le document REMPEC/WG.37/11/2, la réunion s'était accordée à supprimer la référence à «autres embarcations et structures maritimes» tout au long du document.

14 Pour des raisons techniques, ce changement n'a par la suite pas été reflété par le Secrétariat dans l'annexe III intitulé «Estimation des coûts de la mise en œuvre [du projet révisé] de la Stratégie régionale».

---

<sup>1</sup> Résolution MEPC.203(62).

15 Dans ce contexte, le Secrétariat propose de refléter ledit changement dans l'annexe III du projet révisé de la Stratégie régionale (2016-2021), reproduit à l'**appendice I** du présent document.

**Mesures à prendre par la réunion**

16 **La réunion des correspondants est invitée à:**

- .1 **prendre note** de l'information fournie dans le présent document
- .2 **s'accorder** sur le projet révisé de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), qui peut être modifiée au cours de la réunion, prenant en considération les propositions susmentionnées, comme énoncées aux paragraphes 7, 8, 10, 12 et 15 du présent document; et
- .3 **demander** au Secrétariat de le soumettre à l'approbation de la prochaine réunion des Points focaux du PAM avant sa soumission à la 19<sup>ème</sup> réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et de ses Protocoles pour adoption.



**APPENDICE I**

**Projet révisé de la Stratégie régionale pour  
la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires  
(2016-2021)**







---

**PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE (PAM)  
CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION  
D'URGENCE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE  
(REMPEC)**

---

Réunion des experts nationaux pour la révision de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires

REMPEC/WG.36/7  
Date: 12 mars 2015

Malte, 11-12 mars 2015

Original: anglais

Point 9 de l'ordre du jour

**Projet révisé de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021)**

**Note du Secrétariat**

**Résumé:**

Ce document contient le projet révisé de la Stratégie régionale révisée pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) présentant vingt-deux objectifs à atteindre d'ici 2021, ainsi qu'un ensemble de buts à atteindre (**Annexe I**), la liste des conventions internationales et de la législation européenne pertinentes relatives à ces questions (**Annexe II**) et une estimation des coûts de la mise en œuvre du projet révisé de la Stratégie régionale (**Annexe III**), comme approuvé par la réunion des Experts Nationaux pour la Révision de la Stratégie Régionale pour la Prévention et la Lutte contre la Pollution Marine provenant des Navires organisée par le REMPEC du 11 au 12 mars 2015.

**Documents connexes:** REMPEC/WG.36/4, REMPEC/WG.36/5 et REMPEC/WG.36/6.



**REVISION DE LA STRATEGIE REGIONALE POUR LA PREVENTION ET LA LUTTE  
CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES (2005-2015)**

**PROJET REVISÉ DE LA STRATEGIE REGIONALE REVISEE POUR LA PREVENTION ET  
LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES (2016-2021)**

**12 mars 2015**



## CONTEXTE

1.1 Après l'adoption, en 2002, du 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 (ci-après dénommé Protocole « Prévention et situation critique » de 2002), et en réponse à une recommandation des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (Convention de Barcelone), la 14<sup>ème</sup> réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles a adopté, en 2005, une Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (Stratégie régionale de 2005). La Stratégie régionale de 2005, conçue pour faciliter la mise en œuvre du Protocole « Prévention et situation critique » de 2002 comprend 21 objectifs principaux qui doivent être mis en œuvre en 2015 au plus tard.

1.2 Parallèlement à la préparation du Programme d'activités intégré de six ans pour la période 2016-2021 (Stratégie à moyen terme) du Programme des Nations Unies pour l'environnement / Plan d'action pour la Méditerranée (PNUE/PAM), la Stratégie méditerranéenne de développement durable (SMDD) 2.0 et la mise en œuvre de l'Approche Ecosystémique (EcAp) au cours de l'exercice biennal 2014-2015, le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) procède à une révision de la Stratégie régionale de 2005, considérée comme une partie intégrante de la Stratégie à moyen terme du PAM.

1.3 Un projet de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) (REMPEC/WG.36/6) a été élaboré par un Consultant engagé par le REMPEC, en consultation avec ce dernier, sur la base de la Stratégie régionale de 2005, ainsi que des recommandations du rapport de synthèse (REMPEC/WG.36/4) et du rapport comparatif sur les stratégies / initiatives / plans d'action sectoriels méditerranéens, européens et internationaux en cours et existants sur la protection du milieu marin. (REMPEC/WG.36/5), respectivement publiés les 4 et 6 février 2015.

1.4 Ce projet de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) (REMPEC/WG.36/6) a été soumis à la Réunion des experts nationaux sur la révision de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires organisée par le REMPEC du 11 au 12 mars 2015 dans le cadre du Programme de travail 2014-2015 du PAM adopté par la 18<sup>ème</sup> réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (Istanbul, Turquie, 3-6 décembre 2013). Ladite réunion a révisé le document REMPEC/WG.36/6 et a approuvé le projet révisé de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) (REMPEC/WG.36/7) présenté ci-après, qui sera examiné lors de la 11<sup>ème</sup> réunion des correspondants du REMPEC ainsi que lors de la réunion des Points focaux du PAM avant d'être adoptée par la 19<sup>ème</sup> réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles provisoirement prévue en février 2016 en Grèce. Sa version finale sera également intégrée à la Stratégie à moyen terme du PNUE/PAM qui sera adoptée par la même réunion.

## 2 STRUCTURE ET CONTENU DU PROJET RÉVISÉ DE STRATÉGIE RÉGIONALE

2.1 Le présent projet révisé de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) (REMPEC/WG/36/7) regroupe vingt-deux (22) objectifs à atteindre d'ici 2021, ainsi qu'un ensemble de buts à atteindre (**Annexe I**), la liste des conventions internationales et de la législation européenne pertinentes relatives à ces questions (**Annexe II**) et une estimation des coûts de la mise en œuvre du projet révisé de la Stratégie régionale (**Annexe III**).



## [PROJET REVISÉ] DE LA STRATEGIE REGIONALE POUR LA PREVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES (2016-2021)

### 1 REMPEC

#### Objectif et mission

1.1 L'objectif du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) est de contribuer à prévenir et réduire la pollution par les navires et à lutter contre la pollution en cas de situation critique. À cet effet, la mission du REMPEC consiste à aider les Parties contractantes à s'acquitter de leurs obligations découlant des Articles 4(1), 6 et 9 de la Convention de Barcelone, du Protocole Situations critiques de 1976 et du Protocole Prévention et Situation critique de 2002, ainsi qu'à mettre en œuvre la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution provenant des navires (2016-2021), [adopté] par les Parties Contractantes en 2016 et dont les objectifs clés recourent ceux des stratégies méditerranéennes de premier plan (à savoir la Stratégie méditerranéenne de développement durable (SMDD), le Programme de travail sur six ans intégré au Programme des Nations Unies pour l'environnement/Plan d'action pour la Méditerranée (PNUÉ/PAM) pour la période 2016-2021 (Stratégie à moyen terme) et l'Approche écosystémique (EcAp)). Le Centre est également appelé à aider les Parties contractantes qui en font la demande à mobiliser l'aide régionale et internationale en cas de situation critique au titre du Protocole Offshore.

#### Champ d'action et questions clés

1.2 En vertu du mandat du REMPEC, adopté par la 16<sup>ème</sup> réunion ordinaire des Parties contractantes (Marrakech, Maroc, 3-5 novembre 2009), les principaux domaines d'intervention du Centre en matière de prévention de la pollution du milieu marin par les navires et d'aide à la préparation à la lutte, à la lutte contre la pollution marine accidentelle et à la coopération en cas de situation critique consistent à :

- .1 renforcer les capacités des États côtiers méditerranéens en matière de prévention de la pollution du milieu marin par les navires et assurer la mise en œuvre, dans la région, des règles de prévention de la pollution par les navires internationalement reconnues afin de réduire, combattre et, dans toute la mesure du possible, éliminer la pollution du milieu marin liée aux activités maritimes, y compris la navigation de plaisance ;
- .2 développer la coopération régionale en matière de prévention de la pollution du milieu marin par les navires, et faciliter la coopération entre les États côtiers méditerranéens en vue de faire face à toute pollution accidentelle résultant ou pouvant résulter du rejet d'hydrocarbures ou autres substances nocives et potentiellement dangereuses et qui nécessitent une intervention d'urgence ou toute autre mesure immédiate ;
- .3 aider les États côtiers de la Méditerranée qui le demandent à développer leurs capacités nationales pour répondre aux incidents de pollution marine ayant effectivement provoqué ou qui sont susceptibles de provoquer un déversement d'hydrocarbure ou de substance nocive potentiellement dangereuse (SNPD) et en facilitant l'échange d'informations, la coopération technologique et la formation ;
- .4 fournir un cadre permettant un échange d'informations sur des questions opérationnelles, techniques, scientifiques, juridiques et financières et en encourageant un dialogue visant à permettre des actions coordonnées aux niveaux national, régional et mondial pour la mise en œuvre du protocole « Prévention et situation critique »; et
- .5 aider les États côtiers de la région méditerranéenne qui en font la demande à faire face à une situation critique, soit directement soit en obtenant une assistance des autres Parties ou, lorsque les possibilités d'assistance n'existent pas au sein de la région, en obtenant une aide internationale en dehors de la région.

## 2 SCÉNARIIS PRÉSENTS ET À VENIR DE L'INDUSTRIE MARITIME ET DE LA RÉGION MÉDITERRANÉENNE

2.1 [Le projet révisé de] la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution provenant des navires (2016-2021) ([le projet révisé de] la Stratégie régionale) et ses objectifs généraux et spécifiques sont fondés sur la première version de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires, adoptée par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone lors de leur 14<sup>ème</sup> réunion ordinaire, en 2005. La révision a été menée en parallèle de la préparation du Programme de travail sur six ans intégré au Programme des Nations Unies pour l'environnement/Plan d'action pour la Méditerranée (PNUE/PAM) pour la période 2016-2021 (Stratégie à moyen terme), de l'élaboration de la Stratégie méditerranéenne de développement durable (SMDD) 2.0 (2016-2025) et de la mise en œuvre de l'Approche écosystémique (EcAp) au cours de l'exercice biennal 2014-2015, en tenant compte du cadre juridique, financier et institutionnel du système de Barcelone, notamment les dispositions du Protocole Prévention et Situation critique et du mandat du REMPEC en tant que centre régional chargé de la mise en œuvre dudit Protocole. [Le projet révisé de] la Stratégie régionale devrait par conséquent être considérée comme partie intégrante de la Stratégie à moyen terme du PNUE/PAM.

2.2 La révision est également fondée sur les conclusions du rapport de synthèse sur l'évaluation de la mise en œuvre de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution provenant des navires (2005-2015) (REMPEC/WG.36/4) menée par le REMPEC auprès des Parties contractantes durant l'été 2014, ainsi que sur les conclusions du rapport comparatif sur les stratégies / initiatives / plans d'action sectoriels méditerranéens, européens et internationaux en cours et existants sur la protection du milieu marin (REMPEC/WG.36/5), tous deux rédigés sous la direction du REMPEC.

2.3 Par ailleurs, de la même façon que pour la Stratégie précédente, [le projet révisé de] la Stratégie régionale de 2016-2021 a été élaborée dans le cadre des scénarii passés, présents et à venir escomptés caractérisant l'industrie maritime et la région méditerranéenne, dont en particulier :

- .1 le rôle accru des services de transport maritime dans un monde davantage interconnecté et globalisé et la nécessité qui en résulte de mieux garantir le respect des normes de transport maritime les plus rigoureuses notamment grâce à un renforcement de l'interaction aux niveaux mondial, régional, sous régional et national ;
- .2 les développements attendus dans le secteur du trafic maritime en Méditerranée, en particulier à travers le futur réseau transméditerranéen de transport (RTM-T) ;
- .3 les préoccupations accrues du grand public quant à l'impact des activités de la navigation mondiales tant sur la vie humaine en mer que sur le milieu marin ; et
- .4 les développements récents et attendus aux niveaux mondial et régional liés à la réglementation de la navigation qui nécessitent de nouvelles approches en matière de protection du milieu marin en Méditerranée ainsi qu'une approche commune quant à la question de la protection du milieu marin dans la région, dont le fer de lance est le REMPEC.

2.4 Compte tenu de ce qui précède, la coopération et la participation de l'industrie du transport et des secteurs privés concernés devraient se voir renforcées à travers leurs consultations et contributions techniques et financières lors de la mise en œuvre [du projet révisé] de la Stratégie régionale.



### 3 OBJECTIFS GÉNÉRAUX

#### Considérations régionales (PNUE/PAM)

3.1 Tenant compte de la mission du REMPEC, du cadre juridique, financier et institutionnel du système de Barcelone, dont en particulier les dispositions du protocole Prévention et Situation Critique ainsi que des scénarii présents et à venir escomptés de l'industrie maritime et de la région méditerranéenne, les objectifs généraux de la Stratégie sont triples, à savoir :

- .1 la prévention de la pollution provenant des navires<sup>1</sup>;
- .2 la prévention des accidents maritimes ; et
- .3 la préparation à la lutte contre les incidents majeurs de pollution.

3.2 La rubrique 4 décrit les objectifs spécifiques qui, s'ils venaient à être réalisés, permettraient d'atteindre les objectifs généraux exposés ci-dessus. A chaque but spécifique, il est proposé des cibles précises devant également servir de critères d'évaluation du degré de réussite (ou non) des Parties contractantes dans leur poursuite de ces objectifs. Les objectifs de mise en œuvre sont présentés sous forme tabulaire en **Annexe I**. Si le rôle du REMPEC consistera essentiellement, comme cela est le cas depuis la création du Centre, à aider les Parties contractantes à renforcer leurs capacités nationales et à faciliter la coopération régionale ou sous-régionale, le Secrétariat (REMPEC) sera également amené à mener à bien des tâches précises aux fins de la plupart des objectifs spécifiques [du projet révisé] de la Stratégie régionale.

3.3 [Le projet révisé de] la Stratégie régionale n'impose pas de délais précis pour l'accomplissement des objectifs spécifiques mais stipule deux niveaux de priorités: les *priorités à court terme*, pour les objectifs que les Parties contractantes et le REMPEC devront atteindre avant fin 2018, et les *priorités à moyen terme*, pour les objectifs qui ne pourront être concrétisés qu'après cinq ans à compter de l'adoption du [projet révisé] de la Stratégie régionale, soit avant fin 2020. La finalité est que l'ensemble des Parties contractantes et le REMPEC parviennent à mettre en œuvre [le projet révisé de] la Stratégie régionale bien avant la fin de la Stratégie à moyen terme (2016-2021) du PNUE/PAM. L'**Annexe I** précise le niveau d'urgence de chaque objectif spécifique.

3.4 Le rapport comparatif mentionné au paragraphe 2.2 ci-avant souligne que plusieurs domaines d'activité liés aux objectifs spécifiques présentent d'importantes synergies avec le travail réalisé dans le cadre d'autres missions du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) et d'organisations régionales et internationales associées. Lorsque cela s'avère nécessaire, le travail du REMPEC dans le cadre [du projet révisé] de la Stratégie régionale devrait permettre d'établir des liens avec celui de ces autres entités et les encourager à coopérer. Les initiatives et travaux [en cours] concernés incluent :

- .1 Au niveau méditerranéen : le Plan d'action pour la protection du milieu marin et le développement durable des zones côtières de la Méditerranée (PAM Phase II), le projet de Stratégie à moyen terme du PNUE/PAM (2016-2021), l'Approche écosystémique (EcAp), la Stratégie méditerranéenne de développement durable (SMDD) révisée, la Stratégie méditerranéenne sur la gestion des eaux de ballast des navires, le Plan régional pour la gestion des déchets en mer et le projet de Plan d'action pour le Protocole Offshore ;
- .2 Au niveau européen : les Plans d'action de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution, le Mécanisme de protection civile de l'UE, la Directive-cadre Stratégie pour le milieu marin et l'Initiative Horizon 2020 (H2020) ; et
- .3 Au niveau international : le système d'audit des États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) (IMSAS) (y compris le Code d'application des instruments de l'OMI) et les priorités du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI.

---

<sup>1</sup> Tel que défini dans l'article 2.4 de la Convention MARPOL.

**Stratégie à moyen terme 2016-2021 du PNUE/PAM**

3.5 Il conviendrait de tenir compte des objectifs généraux suivants de la Stratégie à moyen terme (2016-2021) du PNUE/PAM, **dans la mesure où ils peuvent se rapporter aux navires**, dans la mise en œuvre des objectifs spécifiques associés [du projet révisé] de la Stratégie régionale:

- .1 prévenir et contrôler l'introduction de contaminants, les rejets et les déversements d'hydrocarbures, ainsi que l'eutrophisation d'origine humaine ;
- .2 prévenir les rejets de déchets en mer et réduire leur impact sur l'environnement côtier et le milieu marin ;
- .3 maîtriser le nombre d'espèces non-indigènes introduites par les activités humaines de manière à ne pas nuire à l'écosystème ;
- .4 préserver l'intégrité du fond marin, en particulier au niveau des habitats benthiques prioritaires ; et
- .5 améliorer la résistance de la région méditerranéenne aux effets des changements et de la variabilité du climat sur l'environnement côtier et le milieu marin.

3.6 La mise en œuvre des objectifs [du projet révisé] de la Stratégie régionale s'accéléra lorsque les Parties contractantes auront mis en place et appliqueront les mécanismes nationaux (cf. paragraphe 3.28 ci-après) et régionaux de gouvernance actualisés pour la mise en œuvre de la Convention de Barcelone et ses Protocoles et des Stratégies et Plans d'action adoptés.

3.7 Les résultats du Programme de travail stratégique sur cinq ans du PAM pour la période 2010-2014, étendue à 2015 par la 18<sup>ème</sup> réunion des Parties contractantes, devront également être pris en compte, en particulier ceux relatifs à la prévention et au contrôle de la pollution, qui devront servir de point de repère dans le cadre [du projet révisé] de la Stratégie régionale, de même que ceux relatifs à l'établissement de mécanismes de signalement précoce des incidents de pollution (déversements d'hydrocarbures et de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD)) et à la réduction du niveau de pollution du milieu marin et du littoral de la Méditerranée. Ces thèmes sont repris dans certains objectifs spécifiques [du présent projet révisé] de la Stratégie régionale. [Le projet révisé de] la Stratégie régionale couvre également les changements climatiques en préconisant l'adoption par les Parties contractantes de pratiques de navigation plus efficaces et propres, à terre et en mer, pour contribuer à limiter les effets des changements climatiques. Ce thème est abordé dans l'objectif spécifique 1 a) et 15 de la présente Stratégie.

**Approche écosystémique (EcAp)**

3.8 Suite à l'engagement des Parties contractantes d'appliquer progressivement l'Approche écosystémique (EcAp) à la gestion des activités humaines afin de contribuer concrètement à la diminution de leur impact sur les milieux marin et côtier de la Méditerranée, le Secrétariat du PNUE/PAM a été chargé d'élaborer un Programme de suivi de l'Approche écosystémique et d'intégrer l'EcAp aux activités globales du PNUE-PAM dans le contexte de la Convention de Barcelone. Les objectifs écologiques suivants ont été identifiés comme pertinents au regard de la présente Stratégie et pris en compte dans les objectifs spécifiques associés:

- .1 le nombre d'espèces non-indigènes introduites par les activités humaines doit être maîtrisé de manière à ne pas nuire à l'écosystème ;
- .2 les polluants ne doivent avoir aucun impact significatif sur les écosystèmes côtiers et marins, ni sur la santé humaine ;
- .3 les rejets de déchets en mer et sur les côtes ne doivent pas affecter les environnements marin et côtier ; et
- .4 la pollution sonore engendrée par les activités humaines ne doit pas avoir d'impact significatif sur les écosystèmes marins et côtiers.

3.9 Dans le cadre d'une analyse initiale des lacunes des mesures de la Convention de Barcelone mises en place pour parvenir à/maintenir un Bon état écologique (BEE) de la mer Méditerranée selon les principes de l'Approche écosystémique, le Secrétariat du PNUE/PAM a identifié des pistes de développement supplémentaire dans les domaines suivants, toutes traitées dans une certaine mesure par [le projet révisé de] la Stratégie régionale:

- .1 la participation du public et l'interface science-politique ; l'objectif spécifique 18 du [projet révisé] de la Stratégie régionale vise à encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales aux efforts de recherche et de développement et à faciliter le transfert de technologie ;
- .2 les espèces exogènes invasives, et plus particulièrement le système des Espèces marines exogènes invasives en Méditerranée (MAMIAS) ; l'objectif spécifique 1 b) ii) traite directement de cette problématique et de la Stratégie méditerranéenne de gestion des eaux de ballast des navires (BWM) ;
- .3 la pollution marine ; la plupart des objectifs spécifiques [du projet révisé] de la Stratégie régionale sont en lien direct avec ce thème ;
- .4 les déchets en mer ; les objectifs spécifiques 1, 5 et 6 [du projet révisé] de la Stratégie régionale visent la mise en œuvre de l'Annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) – Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires, la mise en place d'installations de réception portuaires et la gestion des déchets des navires ;
- .5 la pollution sonore engendrée par les activités maritimes ; l'objectif spécifique 13 est consacré à cette question.

#### **Stratégie méditerranéenne de développement durable (SMDD)**

3.10 Suite à la décision par la 18<sup>ème</sup> réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (COP 18) de réviser la Stratégie méditerranéenne de développement durable (SMDD), la Commission méditerranéenne du développement durable (CMDD), en consultation avec de nombreuses parties prenantes, a recommandé d'axer la SMDD révisée sur six thématiques alignées sur les objectifs mondiaux de développement durable, dont les trois suivantes, en lien avec [le présent projet révisé de] la Stratégie régionale, ont été prises en compte dans les objectifs généraux et dans certains objectifs spécifiques de la Stratégie :

les mers et les littoraux (y compris les efforts pour parvenir à un bon état écologique des écosystèmes marin et côtier de la Méditerranée) ;

le climat (y compris les effets des changements climatiques sur les ressources naturelles et les secteurs socio-économiques et les solutions envisageables) ; et

la gouvernance (y compris le financement, les problématiques liées à la Convention d'Aarhus de type participation du public, et la coopération).

3.11 L'examen en cours de la SMDD, qui pourrait aboutir à l'élaboration d'une SMDD 2.0 (2016-2025), a permis d'identifier les pistes d'orientations stratégiques suivantes à envisager, *mutatis mutandis*, pour [le projet révisé de] la Stratégie régionale:

- .1 renforcer la mise en œuvre et le respect des Protocoles de la Convention de Barcelone et autres initiatives et instruments réglementaires régionaux (par ex. EcAp) par des approches nationales (les objectifs généraux et certains objectifs spécifiques de la Stratégie le prévoient) ;
- .2 mettre en place des systèmes de partage des données intégrées de surveillance maritime et côtière à l'échelle infranationale, nationale et régionale (de nombreux objectifs spécifiques vont dans ce sens) ;

- .3 développer les connaissances scientifiques et les moyens techniques pour lutter contre les changements climatiques et améliorer les processus décisionnels à tous les niveaux (l'objectif spécifique 1 a) vise l'application des dispositions de l'Annexe VI de la Convention MARPOL relatives à l'efficacité énergétique des navires) ; et
- .4 renforcer les capacités des pouvoirs publics nationaux et locaux et des autres parties prenantes, y compris du secteur privé (ce vers quoi tendent les objectifs spécifiques 3 et 18).

#### **Autres initiatives pertinentes dans le cadre du PAM**

3.12 Parmi les initiatives et plans d'action régionaux cités au paragraphe 3.4.1 ci-dessus figurent la Stratégie méditerranéenne de gestion des eaux de ballast des navires, dont il est fait référence dans les objectifs spécifiques 1 b) et d), le Plan régional pour la gestion des déchets en mer, couvert par les objectifs spécifiques 5, 6 et 9, et le Plan d'action pour le Protocole Offshore, qui devrait être pris en compte dans la plupart des objectifs spécifiques, en particulier ceux relatifs à la prévention et au contrôle de la pollution marine par les navires. L'objectif spécifique 9 est par ailleurs entièrement consacré à la mise en œuvre des Lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée.

#### **Considérations européennes (UE)**

##### **AESM**

3.13 Compte tenu des excellents résultats de leurs précédentes collaborations, il serait souhaitable que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et l'AESM continuent de coordonner leurs actions communes et renforcent cette coopération, au besoin, en particulier pour la mise en œuvre de certains objectifs spécifiques [du projet révisé] de la Stratégie régionale, qu'il serait bon d'harmoniser avec les stratégies et les plans d'action du PNUE/PAM, mais aussi avec les règles de l'Union européenne (UE) relatives à la protection de l'environnement méditerranéen que l'AESM a mises en œuvre ou met actuellement en œuvre. En outre, les Parties contractantes non-membres de l'UE devraient s'efforcer d'aligner leurs lois et pratiques de sécurité et de sûreté maritimes, notamment celles relatives à la prévention et à la gestion des incidents de pollution par les navires, sur celles des États méditerranéens voisins membres de l'UE.

3.14 Pour l'heure, l'AESM a élaboré trois Plans d'action pour la préparation et les interventions en cas de pollution : le premier pour les incidents de pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée le Plan d'action hydrocarbures de l'EMSA qui qualifie la Méditerranée, et plus particulièrement la zone qui borde l'itinéraire emprunté par les pétroliers en provenance de la mer Noire, comme zone prioritaire des eaux européennes nécessitant des mesures particulières. Le deuxième plan d'action renvoie aux questions d'incidents de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNDP), ci-après dénommé le Plan d'action SNDP de l'EMSA. Enfin, le dernier Plan d'action en question traite des aspects de lutte aux pollutions marines provenant des installations pétrolières et gazières, ci-après dénommé le Plan d'action Offshore de l'EMSA. Certaines des mesures préconisées par les Plans d'action de l'AESM et les objectifs [du projet révisé] de la Stratégie régionale se recoupent. Il est donc essentiel que toutes les mesures pertinentes des Plans d'action jugées applicables à la région méditerranéenne, en particulier celles que l'AESM peut mener en collaboration avec des tiers et des acteurs régionaux, soient prises en compte dans [le projet révisé de] la Stratégie régionale. Les objectifs spécifiques 7, 17, 18, 19, 20, 21 et 22 font référence à ces Plans d'action.

##### **Mécanisme de protection civile de l'UE**

3.15 Le Mécanisme de protection civile de l'UE facilite la coopération dans le domaine de la protection civile afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de prévention, de préparation à la lutte, et de lutte contre les catastrophes d'origine naturelle ou humaine, y compris les urgences environnementales maritimes. La Stratégie régionale de 2016-2021 devrait tirer parti des aspects pertinents dudit Mécanisme de protection civile, et refléter ceci à travers des actions appropriées par le REMPEC relatives aux objectifs spécifiques 19, 20, 21 et 22.

### ***Directive-cadre Stratégie pour le milieu marin de l'UE***

3.16 La Directive-cadre Stratégie pour le milieu marin (2008/56/CE) définit le cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin. Elle stipule que les États membres qui partagent une région ou une sous-région doivent coopérer pour assurer la cohérence et la coordination des mesures de concrétisation des objectifs de la Directive dans la région ou la sous-région maritime concernée. Les États membres sont tenus d'employer les structures de coopération institutionnelle régionales existantes pour ce faire, y compris celles prévues par les Conventions des mers régionales, et de tout mettre en œuvre pour coordonner leurs actions avec les pays tiers sous la souveraineté ou la juridiction desquels sont placées des eaux de la même région ou sous-région maritime. Les États membres doivent également se fonder, dans la mesure du possible, sur les programmes et activités pertinents existants élaborés dans le cadre de structures issues des Conventions des mers régionales. Il serait donc souhaitable de tenir compte des dispositions applicables de la Directive susmentionnée dans la mise en œuvre [du projet révisé] de la Stratégie régionale.

### ***Initiative H2020***

3.17 L'Initiative Horizon 2020 est un programme-cadre qui définit un ensemble de règles, de stratégies et de plans d'action centrés sur l'excellence scientifique, le leadership industriel et la résolution des défis sociétaux, tels que le renforcement de la protection maritime. Elle vise à améliorer la qualité de vie des quelque 420 millions de citoyens que comptent les pays bordant la Méditerranée, dont les ministres compétents ont consenti à renforcer leurs dispositifs de prévention de la pollution conformément à l'Initiative et à traiter les problèmes émergents et associés, tels que les déchets dangereux et les déchets en mer, ainsi qu'à renforcer les synergies avec la Convention de Barcelone et à prendre des mesures fortes pour garantir la mise en œuvre et l'application de règles alignées sur les objectifs de l'Initiative H2020, selon les principes de l'Approche écosystémique (EcAp), en renforçant leurs capacités au besoin.

3.18 La seconde phase de l'Initiative H2020 (2015-2020) partage de nombreux objectifs communs avec [le projet révisé de] la Stratégie régionale. Les règles, stratégies et plans d'action envisagés dans cette seconde phase devraient par conséquent être pris en compte dans la mise en œuvre de la Stratégie.

### **Considérations internationales (OMI)**

#### ***Priorités du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI***

3.19 Les thèmes prioritaires suivants, en lien avec la protection du milieu marin et qu'intégrera et financera le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI pour l'exercice biennal 2016-2017, devraient demeurer parmi les préoccupations principales du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) dans les années à venir :

- .1 aider les pays à mettre en œuvre la Convention MARPOL et, plus spécifiquement, dans la mise à disposition d'installations de réception portuaires, à délimiter des Zones spéciales et des Zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPV), à mettre en place des dispositifs de traitement des déchets et à appliquer de manière uniforme les dispositions de l'Annexe VI relatives aux mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique des navires ;
- .2 aider les pays à mettre en œuvre la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) et le Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-HNS) et améliorer la coopération régionale en matière de préparation, de lutte et de coopération, ainsi que mettre en œuvre les régimes juridiques internationaux de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages liés à la pollution par les hydrocarbures et SNPD adéquats ;
- .3 renforcer les capacités régionales et nationales et encourager la coopération régionale en vue de la ratification et de la mise en œuvre de la Convention de Hong Kong pour le recyclage des navires, de la Convention internationale pour le contrôle

et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM) et les Lignes directrices relatives à l'encrassement biologique des navires ; et

- .4 aider les pays à ratifier et à mettre en œuvre le Protocole de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets.

3.20 Tous les thèmes prioritaires susmentionnés sont en lien direct avec plusieurs des objectifs spécifiques de la Stratégie et doivent donc être pris en compte dans les actions préconisées pour atteindre lesdits objectifs. Ils sont par conséquent représentés dans les objectifs spécifiques 1, 5, 12, 15, 20, 21 et 22.

3.21 Tel que mentionné au paragraphe 3.19 ci-avant, l'OMI peut être tenue par les Gouvernements de ses membres de prêter assistance à la mise en œuvre et à la concrétisation des objectifs en lien avec les thèmes prioritaires du PICT de l'OMI susmentionnés après approbation du Comité de la coopération technique de l'Organisation. Le Secrétariat a pour objectif général d'étudier les possibilités d'assistance à la mise en œuvre des objectifs spécifiques concernés.

### ***Programme d'audit des États membres de l'OMI***

3.22 Suite à la mise en œuvre du Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI (VIMSAS), l'Assemblée de l'OMI a adopté en 2009 le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III) ayant valeur de nouvelle référence pour les audits et force obligatoire en vertu des conventions internationales applicables, ainsi qu'un Cadre et des procédures révisés pour le Programme d'audit des États membres de l'OMI (IMSAS), en 2013. Dans le même temps, l'Assemblée a appelé les Gouvernements à continuer de se porter volontaires et de se tenir à disposition pour les audits au titre des instruments obligatoires de l'OMI précédemment visés par le VIMSAS et a fait adopter les amendements aux conventions nécessaires pour rendre le Code d'application des instruments de l'OMI obligatoire à compter de la date d'entrée en vigueur du nouvel IMSAS, envisagée pour 2016. Ces développements significatifs ont été pris en compte dans l'objectif spécifique 3 [du projet révisé] de la Stratégie régionale.

### **Mise en œuvre de la Stratégie**

3.23 La mise en œuvre pleine et effective du [projet révisé] de la Stratégie régionale dépendra, entre autres, de trois facteurs:

- .1 la volonté politique des Parties contractantes;
- .2 la capacité du REMPEC à répondre aux demandes des Parties contractantes dans la préparation de document, tels que les lignes directrices et autres documents habilitants, et dans la coordination et l'organisation des activités; et
- .3 la disponibilité de ressources humaines et financières adéquates.

3.24 Tout d'abord, la volonté politique des Parties contractantes d'agir en faveur de la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires s'est déjà illustrée avec l'adoption de plusieurs instruments issus du cadre de la Convention de Barcelone, en particulier le Protocole Prévention et Situation critique. Toutefois, de nombreuses Parties contractantes n'ont pas atteint la plupart des objectifs spécifiques fixés par la Stratégie régionale de 2005. Il apparaît donc évident que des actions concrètes supplémentaires s'imposent pour donner plein effet aux engagements politiques et juridiques qu'implique l'adoption du Protocole et de ses stratégies et plans d'action associés. Les nombreux incidents de pollution dans la région inciteront à coup sûr les gouvernements à recentrer leurs efforts sur ces problèmes.

3.25 Deuxièmement, il est important d'accorder au REMPEC les ressources humaines et les équipements dont il a besoin pour mener à bien sa mission d'assistance des Parties contractantes au renforcement de leurs capacités nationales et de coordination de la coopération régionale. Pour s'acquitter de son mandat, le REMPEC devra pouvoir compter sur du personnel dédié durant la période de déploiement [du projet révisé] de la Stratégie régionale. Le Centre traverse une situation financière délicate. En détachant du personnel formé sur des périodes limitées (par ex. deux ans), les Parties contractantes permettraient au Centre d'exercer son mandat au titre [du projet révisé] de la Stratégie régionale de manière efficace et conforme au calendrier fixé. Ces détachements

permettraient également audit personnel de mieux connaître et comprendre le régime du PNUE/PAM et, plus particulièrement, les activités du REMPEC.

3.26 Troisièmement, dans nombre de cas, l'absence d'application et de mise en œuvre des actions préconisées est la conséquence de l'insuffisance des ressources humaines et financières affectées à ces activités dans les Administrations. Pour garantir la réalisation des objectifs [du projet révisé] de la Stratégie régionale, il est essentiel que toutes les Parties contractantes s'assurent que les pouvoirs publics, y compris les autorités maritimes nationales et les autorités de protection du milieu marin, prennent la mesure de l'importance des problématiques traitées par le Protocole Prévention et Situation critique et des stratégies et plans d'action associés, et allouent des ressources suffisantes pour mener à bien les actions nécessaires. À cette fin, il est possible d'envisager la recherche de certains fonds auprès des agences spécialisées du système des Nations unies (par ex. l'OMI) pour réaliser des activités qui contribueront également à remplir les missions de ces organisations et agences. L'Union européenne pourrait également soutenir les projets qui satisfont ses objectifs au travers de ses différents mécanismes de financement.

3.27 Enfin, le partenariat euro-méditerranéen pourrait permettre au REMPEC de s'impliquer dans la mise en œuvre de projets visant à réduire l'écart entre les règles et réglementations nationales des pays méditerranéens non-membres de l'UE et le cadre juridique de l'UE afin de garantir une application uniforme, efficace et cohérente du cadre réglementaire international en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution provenant des navires en Méditerranée. La liste des lois de l'UE et des conventions internationales (OMI) pertinentes applicables figure en **Annexe II**.

### ***Plan d'Action National***

3.28 Aux motifs susmentionnés des nombreux manquements aux objectifs spécifiques de la Stratégie régionale de 2005 observés à l'échelle nationale s'ajoute l'absence d'un Plan d'Action National spécifique et correctement structuré, qui aurait aidé les autorités compétentes à respecter leurs obligations de manière coordonnée et dans les délais, et à obtenir les fonds nécessaires à cette fin. Un nouveau sous-objectif spécifique a par conséquent été intégré à l'objectif spécifique 3: veiller à ce que les Administrations maritimes compétentes imposent l'élaboration, avec le soutien du REMPEC, de Plans d'actions nationaux (PAN) qui définissent les actions à mettre en place dans chaque pays pour mettre en œuvre [le projet révisé de] la Stratégie régionale et les autres obligations imposées par les instruments régionaux et internationaux. Cette initiative faciliterait également la coordination entre les PAN et les efforts de l'OMI pour identifier les écarts de conformité aux instruments de l'OMI, notamment le Programme d'audit des États membres de l'OMI (IMSAS) et le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), élaborer des plans d'assistance aux pays en développement en développant une réglementation maritime nationale axée sur les problématiques traitées par l'OMI et, enfin, définir un plan d'action pour remédier aux manquements identifiés.

#### 4. OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

##### 4.1 Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes qui sont relatives à la protection de l'environnement marin

Outre la Convention de Barcelone et ses Protocoles applicables, plusieurs conventions internationales traitent de la prévention et de la lutte contre la pollution provenant des navires. La plus importante est la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) et ses six annexes. D'autres conventions pertinentes, essentiellement celles adoptées sous l'égide de l'OMI, sont citées à l'**Annexe II** [du présent projet révisé] de la Stratégie régionale. Des lacunes persistent encore en ce qui concerne la ratification, par les États de la Méditerranée, des conventions internationales pertinentes. Pour poser les bases juridiques nécessaires aux États côtiers afin de prévenir et lutter contre la pollution de la Méditerranée par les navires, il est donc recommandé à tous les pays méditerranéens qui ne l'ont pas déjà fait de ratifier et d'assurer simultanément la mise en œuvre et l'application de ces conventions selon les priorités ci-dessous. Dans le cadre de son mandat, le REMPEC fournira aux pays qui en font la demande conseils et assistance à cet égard.

Concernant l'adoption de la Stratégie méditerranéenne de gestion des eaux de ballast des navires (BWM), ainsi que du Plan d'action et du Calendrier associés, les efforts des Parties contractantes engagées dans la ratification de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004 devront être coordonnés avec la mise en œuvre de la Stratégie BWM. À cet égard, le REMPEC devrait contribuer dans une large mesure à la coordination des efforts de mise en œuvre du Plan d'action de la Stratégie BWM, ainsi que du Projet de Partenariat GloBallast, dont il est l'Organisation régionale coordonnatrice (ORC), en collaboration avec le Centre d'activités régionales pour les Aires spécialement protégées (CAR/ASP).

*Les Etats côtiers méditerranéens, Parties contractantes à la convention de Barcelone, conviennent :*

- a) de ratifier et de mettre en œuvre, à *court terme*, la Convention MARPOL et ses six annexes, d'assurer leur transposition dans le droit national, en particulier l'Annexe V révisée (Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires) et l'Annexe VI (Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires) et ses amendements, et de coopérer par l'intermédiaire du REMPEC pour garantir l'application de toutes leurs dispositions ;
- b) de ratifier et de mettre en œuvre, à *court terme*, les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI et d'assurer dans le même temps leur transposition dans le droit national, ainsi que l'application de toutes leurs dispositions, en particulier, sans s'y limiter :
  - i) la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires de 2001 ;
  - ii) la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004, y compris les Lignes directrices associées et autres recommandations connexes, en coordination avec la mise en œuvre de la Stratégie BWM ;
  - iii) la Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires de 2009 ;
  - iv) la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 ;
  - v) la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude de 2001 ;
  - vi) la Convention de 1992 portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;
  - vii) le Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;



- viii) le Protocole de 2010 modifiant la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ;
- ix) la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 ;
- x) la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) et son Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances dangereuses (Protocole OPRC-HNS de 2000) ; et
- xi) le Protocole de Londres de 1996 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières<sup>2</sup>.

*De demander au Secrétariat :*

- c) de fournir aux Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance en vue de respecter les priorités arrêtées dans les sous-paragraphes (a) et (b) ci-dessus.
- d) d'aider les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à ratifier et à mettre en œuvre la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004, en parallèle avec la Stratégie méditerranéenne de gestion des eaux de ballast des navires et du Projet de Partenariat GloBallast dans la région méditerranéenne, en collaboration avec le Centre d'activités régionales pour les Aires spécialement protégées (CAR/ASP) ; et
- e) d'étudier la possibilité de s'appuyer sur le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI pour atteindre les objectifs susmentionnés.

---

<sup>2</sup> Tout travail entrepris par l'OMI relatif au Protocole de Londres devrait être harmonisé avec le Protocole de la Convention de Barcelone relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs sous la responsabilité du MEDPOL.

#### **4.2 Contrôle et gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire le transfert d'espèces aquatiques envahissantes**

La question du transfert d'espèces aquatiques invasives par les eaux de ballast des navires est traitée par la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004. Néanmoins, des études démontrent que l'encrassement biologique des navires est également un vecteur important de transfert de ces mêmes organismes. L'encrassement biologique des navires peut permettre à des espèces aquatiques envahissantes, potentiellement dangereuses pour l'homme, la faune et la flore, les activités économiques et culturelles et le milieu aquatique en général, de s'introduire en Méditerranée. Si la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires de 2001 énonce des mesures pour prévenir les impacts négatifs de l'utilisation de systèmes antisalissure et de leurs composés biocides, celles-ci ne visent pas à prévenir le transfert d'espèces aquatiques envahissantes.

Les dangers potentiels des espèces aquatiques envahissantes introduites par l'encrassement biologique des navires ayant été reconnus par l'OMI, mais aussi par la Convention sur la diversité biologique (CBD), plusieurs Conventions des mers régionales du PNUE (par ex. la Convention de Barcelone), le Forum de coopération économique des pays d'Asie-Pacifique (APEC) et le Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement (PROE), le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI a adopté les Lignes directrices de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes et a invité dans le même temps les États membres à prendre des mesures d'urgence pour appliquer ces Lignes directrices lors de l'adoption des mesures de réduction du risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par le biais de l'encrassement biologique.

Ces Lignes directrices visent à uniformiser les méthodes de gestion de l'encrassement biologique à l'international. Les Lignes directrices seront affinées au gré des progrès scientifiques et technologiques pour permettre une meilleure maîtrise du risque. Il est essentiel que les États du port, les États du pavillon, les États côtiers et les autres parties susceptibles de contribuer à l'atténuation des problèmes engendrés par l'encrassement biologique mettent tout en œuvre pour appliquer le mieux possible les Lignes directrices. Dans le cadre de son mandat, le REMPEC fournira aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance à cet égard.

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) d'appliquer, à *moyen terme*, les Lignes directrices de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes lors de l'adoption des mesures de réduction du risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par le biais de l'encrassement biologique, ainsi que de faire part à l'OMI de l'expérience acquise au cours de cette mise en œuvre ;
- b) de communiquer les Lignes directrices aux acteurs de l'industrie maritime et à toute autre partie concernée, et de les inviter à coopérer à l'atténuation des risques concernés ; et

*De demander au Secrétariat:*

- c) d'offrir aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande les conseils et l'assistance utiles pour atteindre les objectifs visés aux alinéas (a) et (b) ci-avant.

### 4.3 Veiller à l'efficacité des administrations maritimes

Le succès de la mise en œuvre des instruments internationaux pertinents dépend beaucoup de la garantie que les navires se conforment, en tout temps, aux normes exigées. Ceci requiert bien sûr des États qu'ils disposent d'administrations maritimes capables de s'acquitter efficacement des obligations de l'État du pavillon, l'État du port et l'État côtier conformément aux recommandations et Lignes directrices y relatives de l'OMI. À cette fin, l'Assemblée de l'OMI a adopté en 2013 des résolutions clés et des amendements au programme d'audit obligatoire de l'Organisation, posant les bases nécessaires à l'entrée en vigueur du programme en 2016. Le programme d'audit obligatoire devrait jouer un rôle central dans l'évaluation de l'efficacité des États membres à s'acquitter de leurs obligations et responsabilités en qualité d'États du pavillon, du port et côtiers en vertu des traités de l'OMI applicables, ainsi que dans l'organisation de l'accompagnement nécessaire à certains pays pour respecter l'ensemble de leurs obligations.

La même année, l'Assemblée a également adopté le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), un cadre de référence international permettant aux États de s'acquitter de leurs obligations et responsabilités en qualité d'États du pavillon, du port et/ou côtiers ; le Cadre et les Procédures pour le Programme d'audit des États membres de l'OMI ; la liste non exhaustive de 2013 répertoriant les obligations des États au titre du Code III et une résolution sur les dispositions de transition entre le programme volontaire et le programme obligatoire. Tous constituent des documents essentiels, dont l'application stricte garantirait une administration maritime à la fois efficace et rentable.

Une des principales obligations de la convention MARPOL est l'exigence faite aux responsables des administrations maritimes d'entreprendre des inspections régulières des navires battant pavillon national ou pavillon étranger qui visitent leurs ports afin de s'assurer qu'ils satisfont aux dispositions pertinentes de la convention. Le problème est que même si on effectue des contrôles, la qualité de l'inspection peut varier considérablement d'un port à un autre et d'un inspecteur à un autre. Certes, il est nécessaire d'augmenter le nombre d'inspections pour identifier les navires sous-normes, mais il demeure essentiel d'améliorer, en premier lieu, la qualité des inspections entreprises. L'on suggère à cet effet d'accorder une attention accrue à la formation des inspecteurs des États côtiers méditerranéens. Le REMPEC pourrait à cet égard jouer un rôle crucial dans la formation d'inspecteurs de navires qui procèdent à des contrôles dans le cadre des conventions internationales en matière de protection du milieu marin et en particulier, la convention MARPOL.

La mise en œuvre complète [du présent projet révisé] de la Stratégie régionale devrait également permettre d'évaluer l'efficacité des administrations maritimes. Un Plan d'Action National spécifique et structuré définissant clairement les procédures et actions nécessaires pour permettre à chaque pays de mettre en œuvre la Stratégie garantirait, ou du moins faciliterait, la satisfaction des objectifs de la Stratégie, en collaboration avec le REMPEC. Cette initiative faciliterait également la coordination entre les PAN et les efforts de l'OMI pour identifier les défauts de conformité aux instruments de l'OMI, notamment le Programme d'audit des États membres de l'OMI (IMSAS) et le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), ainsi que l'élaboration par l'OMI des plans d'assistance aux pays en développement en établissant une réglementation maritime nationale axée sur les problématiques traitées par l'OMI et la définition d'un plan d'action pour remédier aux manquements identifiés. En d'autres termes, les PAN constitueraient un outil efficace pour évaluer les progrès de chaque pays, orienter leurs efforts de mise en œuvre au cas par cas et évaluer leurs capacités nationales afin d'identifier les améliorations éventuellement nécessaires.

Afin d'améliorer l'efficacité de leurs administrations maritimes,

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) d'élaborer, à court terme, en collaboration avec le REMPEC au besoin, un Plan d'Action National (PAN) leur permettant d'évaluer leurs progrès, d'orienter leurs efforts de mise en œuvre [du projet révisé] de la Stratégie régionale au cas par cas et de mener une évaluation nationale de leurs capacités pour identifier les améliorations éventuellement nécessaires ;
- b) de s'efforcer, pour celles qui ne l'ont pas encore fait, d'améliorer à court terme l'efficacité de leurs administrations maritimes sur la base du PAN susmentionné en auto-évaluant leurs capacités et leurs efficacités à donner plein effet à la Convention MARPOL et aux autres conventions applicables en suivant les recommandations de la Résolution de l'OMI relative à

l'auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon<sup>3</sup> et les autres recommandations et Lignes directrices de l'OMI applicables<sup>4</sup> ;

- c) de se préparer, à *court terme* et pour celles qui ne l'ont pas déjà fait, à se soumettre au Programme d'audit des États membres de l'OMI dans le cadre de leurs efforts de protection du milieu marin et après avoir mené l'auto-évaluation mentionnée à l'alinéa a) ci-avant et pris les mesures d'amélioration nécessaires, en se basant sur le Code III et sur le Cadre et les procédures pour le Programme d'audit des États membres de l'OMI, une fois ceux-ci pleinement institutionnalisés et ledit Code rendu obligatoire en vertu de la Convention MARPOL et des autres conventions applicables, *a priori* en 2016 ;

*De demander au Secrétariat:*

- d) d'aider les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à élaborer le Plan national de mise en œuvre (PAN) mentionné à l'alinéa a) ci-avant pour pouvoir évaluer leurs progrès, orienter leurs efforts de mise en œuvre [du projet révisé] de la Stratégie régionale au cas par cas et évaluer leurs capacités nationales afin d'identifier les améliorations éventuellement nécessaires ;
- e) de continuer d'aider les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à améliorer l'efficacité de leurs administrations maritimes à la lumière des avancées de l'OMI, en particulier de l'IMSAS ;
- f) d'aider les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à se préparer à se soumettre au Programme d'audit des États membres de l'OMI après avoir exploré les dispositifs d'assistance technique auxquels certains d'entre eux pourraient prétendre dans le cadre du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI et d'autres initiatives ; et
- g) de continuer à approfondir les connaissances et l'expertise des agents chargés du contrôle par l'État du pavillon en mettant en place, par l'intermédiaire du REMPEC, un programme de formation aux instruments internationaux applicables, en particulier la Convention MARPOL, pour garantir la formation adéquate des inspecteurs sur les navires.

---

<sup>3</sup> Résolution de l'Assemblée de l'OMI A.912(22) : Auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon.

<sup>4</sup> L'édition 2013 de la publication de l'OMI intitulée « MARPOL : How to do it » contient des informations utiles sur cette question.

#### 4.4 Renforcer le Mémorandum d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen)

Afin de renforcer l'efficacité des efforts de chaque État individuellement en matière d'inspection des navires par l'État du port au titre de conventions maritimes internationales dont la convention MARPOL, divers Mémorandums d'entente régionaux ont été signés par les États concernés à l'effet de renforcer la coopération régionale sur ce point. Le MoU de Paris a été adopté en 1982 en vue de renforcer la coopération en matière de contrôles par l'État du port entre États européens essentiellement et, au milieu des années 1990, un MoU pour la région méditerranéenne a été adopté. Son siège est installé à Alexandrie et il a été décidé de créer une base de données sur les inspections de navires qui sera établie par le Maroc.

La directive 2009/16/CE de l'Union européenne précise la souscription au contrôle des pays membres de l'Union Européenne basée sur le profil de risque des navires. Des inspections peuvent être réalisées de manière prioritaire à la suite de plaintes déposées par toute personne ou entité présentant un intérêt légitime. De plus, la possibilité d'interdire certains navires des ports européens est prévue. Le MoU méditerranéen a arrêté un seuil de 15% d'inspections, mais cet objectif n'est pas encore atteint. En outre, une politique de détention différente est suivie.

L'UE s'est élargie à trois nouveaux membres du MoU méditerranéen, par conséquent soumis à la Directive de l'UE. Durant cette période, le REMPEC a joué un rôle fondamental dans l'amélioration de l'efficacité du MoU méditerranéen et de la coopération entre celui-ci et le MoU de Paris, rôle qu'il devrait continuer de jouer.

Pour réaliser l'objectif de renforcement du Mémorandum d'entente pour la Méditerranée sur le contrôle par l'État du port,

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) de maintenir le mandat du REMPEC selon lequel le Centre doit, dans les circonstances où cela serait possible, proposer son assistance au MoU méditerranéen sur le contrôle par l'État du Port afin d'améliorer son effectivité et, si on lui en fait la demande, de faciliter la coordination entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen ;
- b) de rendre disponibles, à *court terme*, les ressources nécessaires ainsi que les moyens permettant au MoU méditerranéen de fonctionner de façon efficace ;

*De demander au Secrétariat:*

- c) De continuer à prendre part aux réunions du comité du MoU méditerranéen;
- d) de s'associer aux activités de formation du contrôle par l'État du port concernant les questions environnementales, y compris les conventions relatives aux systèmes anti-salissures et à la gestion des eaux de ballast lorsque cela est approprié, en collaboration avec les institutions de formation reconnues de la région ; et
- e) de travailler en association avec les MoUs relatifs aux contrôles par l'État du port, et en particulier avec le MoU de Paris, sur l'organisation et l'analyse du suivi des campagnes d'inspections renforcées sur les défaillances liées à la convention MARPOL ;

#### 4.5 Mise à disposition d'installations de réception portuaires

La Convention MARPOL exige des Parties qu'elles mettent en place des installations de réception portuaires pour les différents types de déchets et de résidus objets de ses diverses annexes. Cette stipulation est reprise dans le Protocole Prévention et Situation critique et la législation européenne applicable. Par conséquent, tout manquement à mettre en place de telles installations constitue une violation des engagements internationaux et peut conduire les exploitants de navires peu scrupuleux à rejeter illégalement des substances interdites en mer. Des mesures s'imposent pour prévenir ces rejets dans les mers quasi-fermées, telles que la Méditerranée. Bien que ce constat ait été rappelé à de multiples reprises depuis l'adoption de la Convention MARPOL, certains États côtiers peinent encore, possiblement en raison des coûts perçus comme excessifs, à équiper leurs principaux ports des installations de réception préconisées par les annexes de la Convention MARPOL qu'ils ont ratifiées et par la législation européenne et régionale qui s'y rattache.

Plusieurs Parties contractantes font toujours face à un certain nombre de problèmes, liés à l'absence d'installations de réception portuaires adéquates en Méditerranée. Tout d'abord, l'absence d'orientations suffisantes sur les conditions techniques de la fourniture d'installations de réception adéquates pour les différents types de résidus de marchandises et de déchets provenant des navires est toujours existante, bien que cette question ait été traitée en particulier par le projet MEDA<sup>5</sup>. Deuxièmement, l'élimination définitive des déchets dans des conditions écologiques satisfaisantes est problématique. Nous sommes ici devant un problème de gestion des déchets et, à ce titre, il est nécessaire de mettre au point des procédures appropriées entre l'autorité portuaire (qui n'a, généralement, aucune mission de traitement des déchets) et les autorités locales chargées du traitement des différents types de déchets (ex. : ordures de navire comparables aux déchets municipaux ; résidus d'hydrocarbures et boues qui peuvent être transférés aux raffineries pour recyclage ou aux utilisateurs qui les récupèrent comme fioul). Troisièmement, on ne peut manquer de parler du coût des installations de réception et de la nécessaire application, entre autres, du principe du 'pollueur-payeur', impliquant que ce sont les navires qui utilisent ces installations qui devraient payer pour de tels services. La Directive 2000/59/CE<sup>6</sup> de l'UE définit les règles applicables aux États membres de l'UE en ce qui a trait à cette question et aux problématiques connexes. Au niveau international, les pays doivent se fonder sur la dernière édition du Manuel complet de l'OMI sur les installations de réception portuaires<sup>7</sup>, le Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires<sup>8</sup>, les Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets<sup>9</sup> et les nouvelles exigences incorporées aux Annexes de la Convention MARPOL applicables depuis 2005, et en particulier la révision de l'Annexe V de MARPOL et les développements sur les catégorisations des déchets liés à la cargaison.

Au niveau régional, conformément aux objectifs et principes du Plan régional pour la gestion des déchets en mer adopté par les Parties contractantes dans le cadre de l'Article 15 du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre (Protocole LBS), les Parties contractantes sont tenues par l'Article 9 du Plan régional pour la gestion des déchets en mer et par l'Article 14 du Protocole Prévention et Situation critique de mettre en place d'ici à 2017, dans la mesure du possible, des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, selon le cas, un « régime sans redevance spécifique ». Les Parties contractantes sont également tenues de prendre les mesures nécessaires pour communiquer aux navires utilisant leurs ports des informations à jour sur leurs obligations au titre de l'Annexe V de la Convention MARPOL et de la législation applicable.

Conformément à l'Article 10 du Plan régional pour la gestion des déchets en mer, les Parties contractantes s'engagent à mettre en place, d'ici à 2019 dans la mesure du possible, un système de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, selon le cas, un « régime sans redevance spécifique », en consultation avec les organisations régionales et

<sup>5</sup> Projet MEDA sur les installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navire, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures (MED.B7.4100.97.0415.8).

<sup>6</sup> Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

<sup>7</sup> Validation par le MEPC 68 attendue en 2015, avec le nouveau titre « Installations de réception portuaires : Comment procéder ».

<sup>8</sup> Circulaire MEPC.1/Circ.671/Rév.1.

<sup>9</sup> Résolution MEPC.83(44)..

internationales compétentes, si elles utilisent des installations de réception portuaires pour mettre en œuvre les mesures visées à l'Article 10.

La question du paiement pour les services rendus par les installations de réception portuaires est une problématique importante en ce sens que les tarifs ne devraient pas être excessivement élevés au point d'inciter les capitaines de navires à violer la convention en déversant leurs déchets dans la mer. D'un autre côté, les différences dans les pratiques en vigueur d'un port à autre (où les frais de traitement des déchets sont, soit facturés en sus aux utilisateurs des installations de réception ou introduits dans les droits de port) pourraient donner lieu à des divergences dans l'utilisation des installations de réception et conduire à d'importantes charges imposées pour le traitement des déchets sur les ports qui fournissent ces installations à des tarifs bas. Afin de veiller à ce que les droits, perçus au titre de l'enlèvement et du traitement des déchets, ne soient pas un facteur décourageant l'utilisation des installations portuaires en Méditerranée, les États côtiers méditerranéens devraient se pencher sur cette question.

Afin de satisfaire cet objectif de fourniture d'installations adéquates de réception portuaires,

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) de mettre en place, à *court terme*, sauf disposition contraire ou si les mesures préalables appropriées n'ont pas encore été prises, des installations de réception adéquates dans leurs ports et d'envisager des procédures de facturation des prestations desdites installations permettant leur utilisation dès leur mise en place moyennant des frais suffisamment raisonnables pour ne pas dissuader les exploitants de les utiliser ;
- b) En ce qui concerne les ordures de navire, à *court terme* :
  - i. que tous les principaux ports devraient disposer d'installations de collecte des ordures de navire et des procédures et règles régissant leur élimination; et
  - ii. que les procédures et règles de collecte et d'élimination des ordures de navire devraient être en place dans tous les principaux ports.
- c) En ce qui concerne les déchets contenant des hydrocarbures, à *court terme* :
  - i. tous les principaux ports devraient établir des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des résidus d'hydrocarbures et des eaux de ballast sales; et
  - ii. les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des résidus d'hydrocarbures et des eaux de ballast sales devraient être en place dans tous les principaux ports.
- d) En ce qui concerne les substances liquides nocives, à *court terme* :
  - i. tous les principaux ports devraient établir des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives; et
  - ii. les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives devraient être en place dans tous les principaux ports.
- e) En ce qui concerne les eaux usées, à *court terme* :
  - i. tous les principaux ports devraient établir des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées; et
  - ii. les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées devraient être en place dans tous les principaux ports.

- f) En ce qui concerne les substances qui appauvrissent la couche d'ozone et les résidus de l'épuration des gaz d'échappement, à *moyen terme* :
  - i. que tous les principaux ports établiront des procédures de collecte et de traitement des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et des résidus de l'épuration des gaz d'échappement; et
  - ii. que des procédures de collecte et de traitement desdites substances et desdits résidus seront mises en place dans tous leurs principaux ports.
- g) En ce qui concerne les eaux de ballast et les sédiments, à *court terme* :
  - i. les principaux ports et terminaux procédant au nettoyage ou à la réparation de citernes de ballast s'efforcent de prendre des mesures pour se conformer aux dispositions de la convention sur les eaux de ballast de 2004 d'ici sa date d'entrée en vigueur, ou le plus tôt possible par la suite.

*De demander au Secrétariat:*

- a) de donner des conseils clairs aux États riverains de la Méditerranée qui en font la demande, relatifs à, entre autres, l'évaluation du type, des spécifications, et de la capacité de l'équipement nécessaire à avoir dans les principaux ports afin de traiter efficacement les déchets d'exploitation et mélanges des navires. Cette assistance peut également couvrir les aspects de préparation de lignes directrices ou de modèle de formulaire de plan d'opérations. Tout cela devrait être basé sur des travaux déjà réalisés dans ce domaine et de la dernière édition du Manuel complet de l'OMI sur les installations de réception portuaires, ainsi que du Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires et des nouvelles exigences incorporées depuis 2005 aux instruments obligatoires pertinents, afin d'aider les Parties contractantes à atteindre cet objectif ; et
- b) en parallèle de l'élaboration des recommandations mentionnées à l'alinéa h) ci-avant, de faciliter la mise en œuvre du Plan régional pour la gestion des déchets en mer, au besoin, en particulier l'élaboration des Lignes directrices spécifiques à la fixation de prix raisonnables pour les prestations des installations de réception portuaires ou, selon le cas, à l'application d'un régime sans redevance spéciale, en consultation avec les diverses institutions et initiatives régionales et internationales compétentes.



#### 4.6 Livraison des déchets provenant des navires

La mise en place d'installations de réception portuaires n'est pas une fin en soi. Ces installations sont un moyen d'empêcher la pollution du milieu marin par des rejets illicites. Cependant, certains navires disposent, à leur bord, d'une capacité de stockage suffisamment importante pour décharger leurs déchets dans un autre port sans être tentés de les déverser illégalement en mer. Dans ce cas de figure, il est indispensable de mettre en place un système de sorte que le port informe les autorités du prochain port d'escale du navire sur l'état du stockage des déchets à bord afin que les autorités du prochain port d'escale puissent inspecter le navire et s'assurer qu'il n'y a pas eu rejet illicite pendant le transit.

Dans certains cas, les autorités portuaires pourraient exiger du navire qu'il décharge ses déchets dans les installations de réception portuaires avant de quitter le port. Il est, donc, important pour les autorités portuaires compétentes de disposer de pouvoirs conséquents pour appliquer une telle décision.

Pour atteindre cet objectif spécifique d'amélioration du contrôle des déchets provenant des navires,

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) de mettre en place, à *court terme* et si les mesures appropriées n'ont pas déjà été prises, un système de notification au prochain port d'escale des navires faisant état de la présence à bord d'eaux de cale, de résidus d'hydrocarbures, de résidus de substances nocives et potentiellement dangereuses, d'eaux usées, d'ordures, de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et de résidus d'épuration des gaz d'échappement ;
- b) que tous les États méditerranéens appliquent, à *court terme*, des réglementations nationales donnant pouvoir aux autorités maritimes d'exiger, des Capitaines de navires, lorsqu'elles le jugent nécessaire, de décharger les déchets qui sont à bord dans des installations de réception portuaires désignées avant de lever l'ancre ; et

*De demander au Secrétariat:*

- c) de formuler des recommandations sur la question pour les Parties contractantes qui en font la demande, associées si possible à celles préconisées par l'objectif spécifique relatif à la mise en place des installations de réception portuaires, et qui tiennent compte, selon le cas, du Plan régional pour la gestion des déchets en mer.

#### **4.7 Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites**

En dépit de la Stratégie régionale de 2005, qui appelle à la mise en place d'ici 2010, pour cet objectif spécifique, de systèmes et procédures de contrôle et de surveillance étatiques, sauf pour quelques États côtiers méditerranéens dont la législation prévoit déjà la surveillance aérienne des eaux territoriales, on continue de constater globalement dans les eaux méditerranéennes l'insuffisance des activités de contrôle et de surveillance nécessaires à l'application efficace de la Convention MARPOL. Ce manque de surveillance ne cesse d'encourager des exploitants de navires sans scrupules à venir effectuer des déversements illicites sans crainte d'être surpris.

Si elles entendent donner un sens au protocole Prévention et Situation Critique, l'ensemble des Parties contractantes devraient s'engager dans un système régulier de surveillance aérienne nationale. La tâche de surveillance pourrait être partagée en autorisant les aéronefs d'un État voisin à survoler les eaux sous juridiction d'un autre État en conformité avec la convention MARPOL. Il existe en Méditerranée diverses régions où une telle coopération sous-régionale est possible. Néanmoins, la surveillance aérienne devrait être toujours complétée par des patrouilles maritimes.

Outre la surveillance par avions et patrouilleurs, il faudrait renforcer la coopération et l'échange d'informations obtenues par satellite en vue d'améliorer la détection des déversements illicites dans toute la région méditerranéenne. L'extension à toutes les Parties contractantes de la Convention de Barcelone des services CleanSeaNet proposés par l'AESM à tous les États membres de l'UE et dont l'accès a récemment été ouvert aux pays bénéficiaires du troisième projet de Coopération Euro-méditerranéenne sur la Sécurité Maritime et la Prévention de la Pollution provenant des Navires (Safemed III) (soit l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, l'Autorité palestinienne et la Tunisie) et au REMPEC, devra être envisagée en coopération avec le REMPEC.

Le REMPEC, de son côté, est à l'origine de deux projets portant sur cette question : le Projet MARCOAST de Service d'information sur le milieu marin et côtier et le Projet AESOP de Surveillance aérienne et satellite de la pollution opérationnelle en mer Adriatique, mis en place entre 2007 et 2009. Le REMPEC a aussi organisé de nombreuses activités, notamment l'opération de surveillance coordonnée aérienne des rejets des navires en Méditerranée (OSCAR-MED) contre les déversements des navires en octobre 2009 et juin 2013. Avec le soutien continu du REMPEC, il convient d'intensifier et de mener régulièrement ce genre d'opérations sur l'ensemble de la région, en coordination avec les mesures prises pour la mise en œuvre des poursuites judiciaires applicables aux contrevenants aux interdictions de déversement (pour plus de détails, voir l'Objectif spécifique 8).

Afin de réaliser l'objectif spécifique d'amélioration du contrôle et de la surveillance des déversements illicites :

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) d'établir, à *court terme* et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, des systèmes et procédures pour le contrôle et la surveillance nationale et sous régionale, y compris, lorsque cela est faisable, une surveillance aérienne régulière individuelle et coordonnée des eaux soumises à la juridiction des Parties contractantes et de rendre compte des résultats obtenus aux réunions habituelles des Correspondants du REMPEC ;
- b) de s'efforcer à établir, à *court terme*, des systèmes sous-régionaux, y compris les procédures de survol des eaux soumises à la juridiction d'un État voisin, si les Parties en conviennent, pour la surveillance aérienne des zones de la Méditerranée sensibles du point de vue environnemental et/ou à risque élevé ;

*De demander au Secrétariat:*

- c) d'analyser, autant que faire se peut, à travers une consultation directe des Parties contractantes, les raisons motivant le peu de respect de cet objectif par nombre des Parties contractantes ;
- d) de continuer à organiser et à prendre part, dans la mesure des fonds et des ressources humaines disponibles, à toutes nouvelles activités relatives à cette question dans lesquelles le Centre devrait être impliqué, en tirant profit de l'expérience acquise au fil des activités menées en faveur du contrôle et de la surveillance étatiques ;

- e) de permettre l'organisation d'opérations de surveillance aérienne coordonnées ou individuelles contre les rejets illicites de polluants ;
- f) d'explorer la possibilité d'étendre les services CleanSeaNet proposés par l'AESM à toutes les parties contractantes de la Convention de Barcelone et au REMPEC ; et
- g) dans la mise en œuvre des requêtes ci-dessus, de coopérer avec d'autres Accords régionaux et avec l'AESM.

#### 4.8 Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites<sup>10</sup>

Bien que de nombreux États méditerranéens aient ratifié la convention MARPOL, ils n'ont pas tous élaboré un cadre juridique national pour appliquer de façon effective cette convention et notamment, un cadre général pour appliquer les dispositions et poursuivre les contrevenants. Cependant, il est entendu que les pays n'ayant pas encore pris les mesures requises, sont en train de procéder à l'adoption des législations nationales en questions.

En dépit de la complexité du sujet, beaucoup de progrès ont été réalisés dans le cadre de l'Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses (Accord de Bonn) et de la Commission pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique - Commission d'Helsinki (HELCOM) traitant de ces questions en Mer du Nord et en Mer Baltique, ainsi que dans les parties de la Méditerranée couvertes par le Plan Lion et l'accord RAMOGE, et d'autres États méditerranéens pourraient tirer des bénéfices importants de cette expérience.

Le REMPEC a apporté son aide aux pays méditerranéens dans l'établissement d'un cadre légal adéquat pour la transposition dans les législations nationales des dispositions de la Convention MARPOL relatives aux rejets illicites. Une évaluation de la situation concernant la mise en œuvre de l'Annexe I MARPOL a été réalisée dans les pays méditerranéens non membres de l'UE. Le Centre a par ailleurs concentré ses efforts sur le renforcement des connaissances du personnel juridique, des procureurs et magistrats, et sur la promotion de la coopération judiciaire et la définition de possibles procédures communes, pour aboutir à l'établissement d'un Réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL en Méditerranée dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS), dont les termes de référence ont été adoptés lors de la 18<sup>ème</sup> réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone.

Bien que la réalisation de cette tâche dans le cadre de la Stratégie régionale de 2005 ait fait l'objet de bien des efforts, certaines Parties contractantes n'ont pas encore pris de mesures relatives à cette question. Par conséquent, afin d'atteindre l'objectif spécifique d'amélioration du niveau de mise en œuvre et des poursuites judiciaires contre les contrevenants à l'interdiction de déversement dans la région méditerranéenne :

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) que tous les États méditerranéens s'assurent, *à court terme*, de l'existence d'un cadre juridique national (législation) comme base des poursuites contre les auteurs de rejets illicites, pour des violations à la convention MARPOL ou de tout cadre juridique national qui la met en œuvre ;
- b) de prendre une part active, *à court terme*, au Réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL en Méditerranée dans le cadre de la Convention de Barcelone et conformément à ses termes de référence ;

*De demander au Secrétariat:*

- c) de continuer de soutenir les Parties contractantes, de remplir le rôle de secrétaire du MENELAS, et de fournir aux Parties contractantes le rapport de ses activités lors de chaque réunion ordinaire ;
- d) d'assumer la responsabilité du système d'informations du MENELAS ; et
- e) de travailler avec le secrétariat PNUE/PAM à une exploitation accrue d'éventuelles synergies dans le cadre des Mers régionales, notamment le Réseau d'Enquêteurs et de Procureurs de la mer du Nord (NSN), le Réseau des Procureurs sur la Criminalité environnementale de la mer Baltique (ENPRO) et l'AESM dans le cadre du MENELAS.

<sup>10</sup> Il est fait ici référence à la Résolution de l'Assemblée de l'OMI A.787 (19), telle qu'amendée par la Résolution A.882 (21). La publication de l'OMI intitulée « MARPOL – How to do it » contient des informations utiles sur les questions relatives à la poursuite des contrevenants et à la détection de la pollution et à la lutte.

#### 4.9 Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance

Suite aux travaux préparatoires sur le développement d'un instrument juridique régional traitant de la prévention de la pollution provenant des activités de plaisance en Méditerranée, en collaboration avec l'INDEMER (Institut de Droit Economique de la Mer), aux résultats de la 13<sup>ème</sup> réunion ordinaire des Parties Contractantes à la convention de Barcelone et la réunion d'experts nationaux sur la faisabilité d'un instrument juridique régional sur la prévention de la pollution provenant des activités de plaisance en Méditerranée qui s'est tenue à Monaco en 2004, une série de Principes devant servir de cadre pour le développement par le REMPEC de Lignes Directrices sur la prévention de la pollution provenant des activités de plaisance en Méditerranée a été adoptée.

En vertu de la Stratégie régionale de 2005, les Gouvernements contractants se sont engagés à préparer et appliquer les Lignes directrices ci-dessus ainsi que les dispositions applicables de la Convention MARPOL. En conséquence, le REMPEC, en étroite collaboration avec l'OMI, a développé les Lignes directrices en question, adoptées ensuite lors de la 15<sup>ème</sup> réunion ordinaire des Parties contractantes et renommées Lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée<sup>11</sup>. Leur objectif est d'aider les gouvernements à rédiger, améliorer et adopter des lois nationales et à prendre les mesures qui s'imposent pour la mise en œuvre des réglementations internationales et régionales applicables à la prévention de la pollution du milieu marin par la navigation de plaisance. Elles s'adressent également aux utilisateurs de navires de plaisance et aux exploitants de marinas avec le souci de les encourager à adopter des pratiques environnementales adéquates et à se conformer aux exigences applicables, et doivent aussi servir de support dans les activités de planification et de développement des performances environnementales des marinas.

En outre, les Parties contractantes engagées dans la mise en œuvre des Lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée devront aussi consulter le Plan régional de gestion des débris marins, le cas échéant.

Tenant compte des lignes directrices mentionnées ci-dessus, et en vue d'atteindre l'Objectif Spécifique de réduction des problèmes de pollution liés aux navires de plaisance,

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) de mettre en œuvre, à *court terme*, les Lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée, en conjonction avec les dispositions applicables de la Convention MARPOL et avec le Plan régional de gestion des débris marins ;
- b) de rendre compte des mesures qu'elles ont prises pour mettre en œuvre lesdites Lignes Directrices ;

*De demander au Secrétariat :*

- c) d'accompagner les États méditerranéens dans la mise en œuvre des Lignes directrices évoquées au sous-paragraphe a) ci-dessus, en prenant en considération les dispositions applicables de la Convention MARPOL et du Plan régional de gestion des débris marins ; et
- d) de consigner dans un registre tous les rapports soumis par les Parties contractantes en vertu du sous-paragraphe b) ci-dessus et soumettre régulièrement des rapports de synthèse lors des réunions des Parties contractantes.

---

<sup>11</sup> Décision du PNUE/PAM IG 17/9

#### **4.10 Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime**

L'acheminement des navires a pour objectif d'améliorer la sécurité de navigation, et par là même la prévention de la pollution marine par les navires, dans des zones convergentes et des zones dans lesquelles la densité du trafic est considérable ou dans lesquelles la liberté de mouvement des navires est limitée par un espace maritime restreint, la présence d'obstacles à la navigation, des eaux peu profondes ou des conditions météorologiques défavorables. Des dispositifs de séparation du trafic et autres systèmes d'acheminement des navires sont à présent implantés dans la plupart des zones de navigation les plus encombrées du monde, et le nombre de collisions et d'échouages s'en trouve souvent réduit de manière spectaculaire.

La responsabilité de l'OMI dans l'acheminement des navires est inscrite au Chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS), qui reconnaît l'Organisation comme le seul organisme international habilité à établir un tel système. Outre les dispositifs de séparation du trafic, il existe d'autres mesures d'acheminement adoptées par l'OMI pour améliorer la sécurité en mer : itinéraires à double sens, routes recommandées, itinéraires en eaux profondes, zones de précaution et zones à éviter.

Des systèmes d'organisation du trafic maritime ont déjà été mis en place en Méditerranée. Cependant, il serait judicieux de créer des systèmes supplémentaires, au moins dans les passages étroits et dans les zones côtières les plus vulnérables

L'établissement d'un réseau d'autoroutes marines/maritimes qui prendrait la suite du réseau de voies de navigation physiques et de Dispositifs de séparation du trafic (DST), pourrait à terme soutenir différents aspects de la perspective intégrée des affaires marines et maritimes du bassin méditerranéen, en vue d'établir un aménagement du territoire maritime tenant compte entre autres de la nécessité d'éviter certaines zones comme les Aires protégées et les Aires spécialement protégées de la Méditerranée ; le contrôle et l'investigation des cas de rejets illicites de navires ; une meilleure réactivité en situation d'urgence, y compris pour les opérations de recherches et de sauvetage, le remorquage d'urgence et la lutte contre la pollution ; et enfin l'organisation de la coexistence d'activités maritimes multiples. Compte tenu de l'entrée en vigueur en juillet 2014 de la Directive 2014/89/EU du Parlement Européen et du Conseil chargé de l'établissement d'un cadre pour l'aménagement du territoire maritime, qui devrait être transposé, d'ici 2016, par les États membres de l'UE en vue de l'établissement de leurs Plans d'aménagement du territoire maritime d'ici 2021, et sachant que la Directive exige que les États membres de l'UE partageant un espace maritime coopèrent pour assurer la cohérence et la coordination de leurs plans d'aménagement à travers la région marine, certaines composantes du PNUE/PAM dont le Programme d'actions prioritaires/Centre d'activité régionale (CAR/PAP), le Centre d'activités régionales pour les Aires spécialement protégées et le REMPEC ont un rôle crucial à jouer dans l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime dans la région méditerranéenne, dans l'éventualité où toutes les Parties contractantes choisiraient de suivre cette voie.

Afin d'atteindre l'objectif spécifique de réduction du risque de collisions en établissant des systèmes supplémentaires et potentiellement d'établir des Plans d'aménagement du territoire maritime dans la région méditerranéenne :

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) de proposer à l'OMI, là où cela s'avère nécessaire, des systèmes appropriés d'organisation du trafic supplémentaires en Méditerranée pour adoption possible en conformité avec le droit international ;
- b) d'envisager d'établir, lorsque les circonstances s'y prêtent, et sans que cela porte atteinte au droit souverain des États, des Plans d'aménagement du territoire maritime sous leur juridiction en étroite collaboration avec les autorités nationales compétentes concernées et en coopération avec les autres États côtiers méditerranéens afin d'assurer la cohérence et la coordination de leurs Plans d'aménagement du territoire maritime à travers la région méditerranéenne ;

*De demander au Secrétariat:*

- c) d'aider les Parties contractantes qui en font la demande, individuellement ou collectivement, dans l'identification d'aires maritimes susceptibles de nécessiter la mise en place d'un système d'acheminement et dans la préparation de la documentation requise pour amorcer la procédure auprès de l'OMI ; et
- d) de soutenir, en étroite coopération avec les autres composantes du PAM, les Parties contractantes qui en font la demande dans leurs efforts vers l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime.

#### 4.11 Un meilleur contrôle du trafic maritime

Selon le chapitre V de la Convention SOLAS sur la sécurité de la navigation, en particulier la réglementation 12, les Services de trafic maritime (VTS) contribuent à la sécurité en mer, à la sécurité et à l'efficacité de la navigation, et protègent l'environnement marin, les aires costales adjacentes, les sites d'exploitation et les installations offshore des éventuels effets négatifs du trafic maritime. Les Gouvernements contractants de la Convention SOLAS se chargent d'organiser l'établissement de VTS aux endroits où, selon eux, le volume de trafic ou le degré de risque le justifient, conformément aux lignes directrices développées par l'Organisation, sans que cela ne porte atteinte aux droits et aux devoirs des Gouvernements soumis à la législation internationale ou aux régimes légaux des détroits utilisés pour la navigation internationale et les couloirs archipélagiques.

Des systèmes de contrôle du trafic maritime, y compris les VTS, existent déjà dans certaines régions de la Méditerranée. Des incidents ont déjà eu lieu, par le passé, où des Etats côtiers ont perdu la trace de navires susceptibles de poser un risque de pollution. Il y a donc peut-être lieu d'établir des systèmes supplémentaires de contrôle du trafic maritime en Méditerranée afin de mettre en œuvre effectivement le protocole Prévention et Situation Critique.

Des efforts considérables ont été déployés dans le cadre du Projet SafeMed II pour renforcer les capacités de prévention des accidents maritimes des Etats côtiers méditerranéens, notamment en matière de gestion des services de trafic maritime (VTS). Un vaste programme de formation financé par le Projet SafeMed II a été organisé en 2012 à l'intention des opérateurs VTS certifiés par l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), des superviseurs VTS et des instructeurs de formation continue VTS, permettant ainsi à plus de 120 représentants officiels issus de la région méditerranéenne de recevoir une formation en gestion du trafic maritime. 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 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. Le Projet SafeMed III, qui a officiellement débuté en Juin 2013 pour une durée de 36 mois et est fondé sur les aboutissements des Projets Safemed I et II afin de consolider ces résultats.

Au niveau européen, la nécessité de superviser constamment les mouvements des navires a amené l'Union européenne à adopter la Directive 2002/59/CE<sup>12</sup> prévoyant un système général de suivi du trafic des navires et d'information basé sur les exigences de l'OMI. Au regard du besoin d'améliorer la surveillance des navires en Méditerranée, en particulier ceux présentant un risque pour le milieu marin, il convient que les Etats côtiers méditerranéens exploitent pleinement le potentiel du Système européen, lequel comprend le projet actuel système de suivi du trafic des navires et d'information SafeSeaNet. A cet égard, tous les efforts devraient viser à identifier les possibilités pouvant exister en vertu du mécanisme de partenariat euro-méditerranéen pour le développement et l'établissement d'une infrastructure *ad hoc*.

D'autre part, du fait de l'élimination totale des pétroliers monocoques transportant des hydrocarbures et autres substances nocives et potentiellement dangereuses, le risque de pollution grave qui existait lorsque ces navires étaient autorisés à opérer a considérablement diminué.

Afin de réaliser l'objectif spécifique d'amélioration du contrôle du trafic maritime dans la Méditerranée :

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) d'identifier, à *court terme*, les zones méditerranéennes où le contrôle du trafic maritime pourrait être amélioré en mettant en place un régime basé sur l'utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS), en combinaison avec les services de séparation du trafic (VTS) et les systèmes de compte rendus obligatoire des navires, et en finalisant les procédures d'approbation le plus tôt possible par la suite;
- b) de renforcer de manière continue la coopération technique entre centres VTS des pays voisins et, selon le besoin, d'échanger des informations sur les navires en utilisant le système

---

<sup>12</sup> Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.



d'identification automatique (AIS) et autres systèmes connexes dans la zone de surveillance commune ; et

*De demander au Secrétariat:*

- c) de négocier, à *court terme*, avec les organisations et agences concernées au nom des Parties contractantes qui en font la demande, l'aide financière internationale nécessaire à l'établissement du régime mentionné au sous-paragraphe a) ci-dessus, en prenant aussi en compte, le cas échéant, d'éventuelles synergies avec des actions entreprises pour l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime mentionnés à l'objectif spécifique 10.

#### 4.12 Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs)

La Convention MARPOL assigne à certaines zones maritimes l'appellation de « zones spéciales » lorsque, pour des raisons techniques relatives à leurs conditions océanographiques et écologiques et au trafic maritime qu'elles subissent, l'adoption de méthodes systématiques particulières pour la prévention de la pollution marine s'y impose. En vertu de la Convention, ces zones spéciales bénéficient d'un niveau de protection plus élevé que le reste de la mer. La mer Méditerranée a été classée Zone spéciale par les Annexes I (hydrocarbures) et V (débris) de MARPOL.

Les Parties contractantes ont aussi la possibilité d'identifier les zones maritimes nécessitant une protection supplémentaire contre la navigation internationale et de demander que celles-ci soient classées Zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs). Pour ce faire, on applique les Lignes directrices révisées pour l'identification et la désignation de Zones Maritimes Particulièrement Vulnérables)<sup>13</sup>. Ces lignes directrices comprennent les critères permettant à une zone d'être classée ZMPV à condition de remplir un certain nombre de critères, notamment : critère écologique, comme par exemple un écosystème unique ou rare, la diversité de l'écosystème ou la vulnérabilité aux dégradations causées par des phénomènes naturels ou des activités humaines ; critères sociaux, économiques et culturels, comme par exemple l'importance de la valeur divertissante ou touristique de la zone ; critères scientifiques et éducationnels enfin, comme par exemple la recherche biologique ou la valeur historique. Lorsqu'une zone est classée ZMPV, certaines mesures protectives sont utilisées pour y contrôler les activités maritimes, mesures d'acheminement par exemple, y compris des dispositifs de séparation du trafic et des zones à éviter ; l'application stricte des exigences MARPOL de déchargement et d'équipement applicables aux navires, pétroliers notamment ; l'installation de Services du trafic maritime (VTS), etc. Cet ensemble de mesures protectives devient obligatoire en vertu des conventions internationales pertinentes (SOLAS, MARPOL, etc.) et s'applique de ce fait à la navigation internationale.

Pour atteindre cet objectif spécifique d'identification de Zones maritimes particulièrement vulnérables, les Parties contractantes conviennent:

- a) de déterminer, à *moyen terme* et avec le soutien du REMPEC et du CAR/ASP, si certaines zones maritimes dans leur juridiction nécessitent la protection dont bénéficient les zones classées ZMPV et si tel est le cas, amorcer la procédure de demande de classement auprès de l'OMI ;

*De demander au Secrétariat:*

- b) d'amorcer, à la demande des Parties contractantes et en conjonction avec le CAR/ASP, la procédure d'identification des zones qui, après examen par les Correspondants du REMPEC, pourraient faire l'objet d'un classement ZMPV en tenant compte également, le cas échéant, d'éventuelles synergies avec des actions entreprises pour l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime mentionnés à l'objectif spécifique 10 ;
- c) d'assister, en coopération avec l'OMI, les États côtiers méditerranéens qui en font la demande, à mener les études pertinentes nécessaires et à préparer les demandes éventuelles relatives, qui seront soumises à l'OMI pour la désignation de ZMPVs, dans le strict respect des lignes directrices pertinentes de l'OMI<sup>14</sup>; et
- d) d'explorer la possibilité d'obtenir une aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme intégré de coopération technique de l'OMI.

---

<sup>13</sup> Résolution A.982(24) de l'OMI.

<sup>14</sup> Idem.

#### 4.13 Réduction des nuisances sonores dues aux navires

Suite à l'engagement des Parties contractantes d'appliquer progressivement l'Approche écosystémique (EcAp) à la gestion des activités humaines dans le but d'initier de réels changements dans l'environnement marin et côtier méditerranéen, le Secrétariat du PNUE/PAM a été mandaté pour préparer un Programme de contrôle de l'approche écosystémique, et pour intégrer l'EcAp au travail du PNUE-PAM/de la Convention de Barcelone. La réduction des nuisances sonores causées par les activités humaines était l'un des objectifs écologiques.

Cependant, les États membres de l'OMI ont fait remarquer au fil des années qu'il se pouvait qu'une part significative des nuisances sonores sous-marines générées par l'activité humaine soit liée à la navigation commerciale. La communauté internationale reconnaît que les nuisances sonores sous-marines générées par les navires commerciaux puissent avoir des conséquences négatives à court et à long terme sur la vie marine, en particulier sur les mammifères marins. En conséquence, le Comité de protection de l'environnement marin de l'OMI (MEPC), dans le but d'offrir des recommandations sur la réduction des nuisances sonores sous-marines générées par la navigation commerciale, a approuvé les Lignes directrices pour la réduction de ces nuisances sonores afin de faire face à leur impact négatif sur la vie marine<sup>15</sup> et a invité les Gouvernements membres à se référer aux Lignes directrices du 7 avril 2014.

Ces Lignes directrices non obligatoires sont destinées à apporter des conseils d'ordre général sur la réduction des nuisances sonores sous-marines aux concepteurs, armateurs et opérateurs de navires, et se concentrent sur les sources primaires de nuisances sonores sous-marines : hélices, forme de la coque, machines à bord et aspects de fonctionnement. De ce fait, elles n'imposent aux Gouvernements de ne prendre aucune mesure en dehors de celle d'attirer l'attention des parties concernées sur ces conseils.

Afin de réaliser l'objectif spécifique :

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) de sensibiliser, à *moyen terme*, les concepteurs et armateurs de navires de chaque pays, ainsi que les opérateurs de navires battant leur pavillon pour les encourager à mettre en place des stratégies de réduction des nuisances sonores à bord de leurs navires, à travers la dissémination des conseils présentés par les Lignes directrices de l'OMI pour la réduction de la pollution sonore sous-marine générée par la navigation commerciale, afin de faire face à son impact négatif sur la vie marine ; et

*De demander au Secrétariat:*

- b) d'offrir aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande l'aide et les conseils dont ils ont besoin pour réaliser l'objectif mentionné au sous-paragraphe (a) ci-dessus.

---

<sup>15</sup> Circulaire MEPC.1/Circ. 833.

#### 4.14 Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle

En 2003, la 23<sup>ème</sup> Assemblée de l'OMI, consciente de la possibilité que des navires en mer se trouvent en détresse pour la sauvegarde des vies humaines et la protection de l'environnement marin, et reconnaissant la nécessité et l'importance de guider les capitaines et/ou des sauveteurs de navires en détresse, a adopté les Lignes directrices sur les lieux de refuge des navires en détresse<sup>16</sup>. De cette manière, l'Assemblée de l'OMI a reconnu la nécessité de mesurer à la fois la prérogative d'un navire en détresse cherchant un lieu de refuge et la prérogative d'un État côtier de protéger son littoral, et le fait que l'existence d'un cadre commun pouvant aider les États côtiers à désigner des lieux de refuge pour les navires en détresse et à réagir efficacement aux demandes de cette nature représenterait une avancée concrète en termes de sécurité maritime et de protection de l'environnement marin.

Les Lignes directrices de l'OMI visent à fournir aux capitaines, armateurs, équipes de sauvetage et aux Gouvernements membres, un cadre leur permettant d'intervenir efficacement et de telle sorte que, quelle que soit la situation, les efforts du Capitaine et de l'armateur du navire et ceux des autorités publiques soient complémentaires. Une seconde résolution de l'Assemblée, portant sur la création d'une structure de Services d'assistance maritime<sup>17</sup> qui serait un centre de collecte des différents rapports et notifications requis par les nombreux instruments de l'OMI, a également été adoptée par l'Assemblée de l'OMI en décembre 2003. À l'échelle européenne, la Directive 2009/17/CE modifiant la Directive 2002/59/CE, qui établit un Système communautaire de contrôle et d'information sur le trafic des navires, oblige les États membres de l'UE à dresser des plans d'accueil, si nécessaire, de navires en détresse dans leurs ports ou tout autre lieu protégé dans les meilleures conditions possibles, afin de limiter les conséquences des accidents survenant en mer dans les eaux placées sous leur juridiction.

Étant donné que la désignation de lieux de refuge associée à des plans nationaux de gestion des navires en détresse représente un outil précieux de protection du littoral contre les effets dévastateurs qu'aurait un accident de navigation à proximité de la côte sur l'environnement côtier de n'importe quel État, il pourrait s'avérer utile pour les États méditerranéens d'envisager plus avant les modalités d'établissement de lieux de refuge dans la région méditerranéenne, y compris la préparation, par exemple, de lignes directrices sur les équipements supplémentaires nécessaires dans ces lieux de refuge pour permettre le transfert du fret dans des conditions sûres pour l'environnement.

C'est à cet effet que le REMPEC a préparé les Lignes directrices concernant le processus décisionnel d'autorisation d'accès à un lieu de refuge pour les navires nécessitant assistance, adoptées en 2008 lors de la 15<sup>ème</sup> réunion ordinaire des Parties contractantes de la Convention de Barcelone.

Pour atteindre cet objectif spécifique qu'est l'établissement de lieux de refuge en vue de réduire les risques de pollution à grande échelle,

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) d'identifier, à *court terme*, à l'échelle nationale, les procédures appropriées décrites par les Lignes directrices de l'OMI et la législation et les lignes directrices européennes pertinentes, complétées par les Lignes directrices et principes préparés par le REMPEC, afin de faciliter la prise de décisions au moment de désigner un lieu de refuge pour les navires en détresse ;
- b) que tous les États méditerranéens formulent, à *moyen terme*, des plans traitant des navires en détresse, y compris l'équipement et les moyens appropriés, en tant que de besoin, et définissent les modalités de l'intervention en fonction de sa nature et du risque encouru ; et

*De demander au Secrétariat:*

- c) de continuer à fournir son assistance aux pays qui la demandent, pour définir des procédures et formuler des plans comme spécifié dans les sous objectifs a) et b) précédents et de les aider à réunir des fonds provenant, entre autres, du Programme intégré de coopération technique de l'OMI.

---

<sup>16</sup> Résolution A.949 (23) de l'OMI.

<sup>17</sup> Résolution A.950 (23) de l'OMI.

**4.15 Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée en tout ou partie comme une zone de contrôle des émissions de SOx en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et d'appliquer efficacement les mesures d'économie d'énergie existantes**

L'Annexe VI de la Convention MARPOL, adoptée par le Protocole de 1997, dans sa version modifiée de 2011<sup>18</sup>, réglemente la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires de manière générale, et établit en particulier des limites plus strictes sur les émissions d'oxydes de soufre (SOx), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules de gaz d'échappement des navires, et introduit un nouveau chapitre 4 présentant la législation sur l'économie d'énergie pour les navires. En ce qui concerne les oxydes de soufre (SOx), la règle 14 prévoit que la teneur en soufre du fuel-oil ne doit pas excéder 3,50 % m/m, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, date à laquelle la limite sera abaissée à 0,50 % m/m en fonction du résultat d'un bilan, dont l'échéance est fixée en 2018, sur la disponibilité du fuel-oil requis. Toutefois, dans les zones de contrôle des émissions de SOx (SOx ECA), qui nécessitent un niveau plus élevé de protection en raison, par exemple, de la présence d'activités de navigation lourdes à proximité de zones habitées ou du risque d'acidification d'une zone marine particulière, la limite est actuellement fixée à 0,10 % m/m à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015. À ce jour, la Mer du Nord, la Baltique, la zone d'Amérique du Nord et la zone de Mer des Caraïbes des États-Unis ont été classées ECA en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL. En plus des exigences de l'Annexe VI de la Convention MARPOL dans sa version modifiée, l'Union européenne impose des limites sur le soufre sous la Directive 2005/33/CE et a adopté la directive européenne 2012/33/UE selon laquelle une teneur limite en soufre de 0,5% à l'extérieur des zones de contrôle des émissions de SOx sera imposée dans les eaux de l'UE d'ici 2020, et donc dans certaines parties de la mer Méditerranée.

L'application des propositions ci-dessus entraîne des responsabilités supplémentaires mais aussi des bénéfiques en termes de santé humaine pour les pays méditerranéens et, de ce fait, la ratification de la Convention MARPOL en général et de son Annexe VI en particulier doivent représenter une priorité pour les Parties contractantes, comme le souligne l'Objectif 1. Toutefois, sachant que la ratification de l'Annexe VI de la Convention MARPOL par toutes les Parties contractantes risque de prendre du temps, et que d'imposer le régime strict de la nouvelle Annexe VI pour les ECA à l'ensemble de la mer Méditerranée ne serait pas un objectif réaliste d'ici la fin de la période [du projet révisé] de la Stratégie régionale 2016 – 2021, il semble recommandé de commencer plutôt par examiner la possibilité de classer certaines zones spécifiques de la mer Méditerranée en Zones de contrôle des émissions de SOx, en s'inspirant de l'étude déjà entreprise dans le cadre du Projet SafeMed I relatif à la « Désignation de la mer Méditerranée comme Zone de contrôle des émissions de SOx (SOx ECA) en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL - Directives et procédures concernant le processus de ratification de l'Annexe VI et travaux de préparation requis pour soumettre à l'OMI une demande de désignation de la mer Méditerranée comme SOx ECA ».

En outre, des mesures destinées à améliorer les économies d'énergie de la navigation internationale ont été adoptées par les Parties pour l'Annexe VI de la Convention MARPOL lors de la résolution MEPC 62 en juillet 2011 et ont pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Ces règles portant sur les économies d'énergie des navires s'appliquent aux navires de commerce international d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonnes, et rendent obligatoire l'Indice d'efficacité énergétique (EEDI) pour les nouveaux navires, et le Plan de gestion de l'efficacité énergétique des navires (SEEMP) pour tous les navires.

L'OMI a adopté des lignes directrices pour soutenir la mise en œuvre des mesures obligatoires destinées à augmenter l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la navigation internationale, ouvrant ainsi la voie à la mise en œuvre des règles sur l'EEDI et le SEEMP par les Administrations et l'industrie.

Suite à l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 du nouveau chapitre 4 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL, la 66<sup>ème</sup> Session du Comité de protection de l'environnement marin (MEPC 66) (avril 2014) envisage des mesures d'efficacité énergétique supplémentaires pour les navires et discute des diverses propositions d'établissement d'un cadre pour la collecte et le rapport de données sur la consommation en carburants des navires. Bien que MEPC 67 (octobre 2014) ait accepté, sur le principe, de développer un système de collecte des données pour les navires, il reste à développer un langage complet pour un système prêt à l'emploi de collecte des données sur la consommation en carburants, pour une application volontaire ou obligatoire.

<sup>18</sup> Résolution MEPC.203(62).

Afin de réaliser l'objectif spécifique d'envisager le classement par l'OMI de la mer Méditerranée en tout ou partie en Zone de contrôle des émissions de SOx en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL, et d'appliquer efficacement les mesures d'efficacité énergétique existantes :

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) d'examiner, à *court terme*, s'il est opportun de classer en tant que Zone de contrôle des émissions de SOx (SOx ECA) certaines zones de la Méditerranée identifiées à cet effet, ainsi que de prendre en considération la possibilité de désigner l'ensemble de la mer Méditerranée comme Zone de contrôle des émissions de SOx (SOx ECA);
- b) une fois une décision prise et l'Annexe VI de la Convention MARPOL ratifiée, de soumettre à l'OMI, à *moyen terme*, une proposition visant à classer en SOx ECA la ou les zone(s) de la mer Méditerranée identifiée(s) au sous-paragraphe a) ci-dessus ;
- c) de prendre part aux débats pertinents de l'OMI sur d'éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique pour la navigation internationale, en particulier sur le développement d'un système de collecte des données sur la consommation en carburant des navires, entre autres en informant le Secrétariat de l'existence de systèmes de collecte de données et de rapports sur ces dernières pour la consommation en carburant des navires ;

*De demander au Secrétariat:*

- d) de préparer, à *court terme*, une étude portant sur la participation des Parties contractantes, destinée à évaluer la faisabilité des alternatives évoquées au sous-paragraphe a) ci-dessus ;
- e) d'aider les États côtiers méditerranéens qui en font la demande, individuellement ou collectivement, à présenter à l'OMI une proposition de classement en SOx ECA de la ou des zone(s) de la mer Méditerranée identifiée(s) au sous-paragraphe a) ci-dessus ;
- f) d'apporter aux Parties contractantes qui en font la demande des informations pertinentes sur les éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique de la navigation internationale;
- g) d'évaluer les systèmes existants de collecte de données et de rapports sur la consommation en carburants des navires de la région méditerranéenne et de mener des études pilotes sur les activités volontaires de « Collecte de données et de préparation de rapports » ; et
- h) d'explorer la possibilité d'obtenir de l'assistance aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme intégré de coopération technique de l'OMI.

#### **4.16 Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée afin d'aider les navires, y compris les pétroliers en difficulté**

A partir du moment où un navire connaît des difficultés ou qu'il risque de constituer un danger pour d'autres navires, il est absolument vital de prendre sans tarder toutes les mesures nécessaires pour sauver les vies humaines, afin d'éviter que le navire échoue ou crée un danger et pour empêcher sa cargaison ou ses soutes de se déverser. À cet effet, le remorquage d'urgence permettra le déplacement du navire ou de sa cargaison vers un lieu plus sûr tel qu'un lieu de mouillage abrité ou un lieu de refuge. Si un navire venait à se briser complètement ou s'il se trouve loin d'un lieu de mouillage sûr qu'il ne peut atteindre par ses propres capacités, et pour lui éviter l'échouage ou pour la sécurité des autres navires, il faudra lui envoyer un remorqueur pour lui fournir l'assistance nécessaire.

La Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et son Protocole de 1973 traitant de la pollution marine par des substances autres que les hydrocarbures, confère aux États signataires le pouvoir « d'intervenir » pour empêcher un incident polluant, y compris en imposant une assistance remorquage au besoin. En ce qui concerne l'équipement dont les navires devraient disposer à bord, la Règle II-1/3-4 de la Convention SOLAS exige de tous les navires qu'ils disposent d'une procédure de remorquage d'urgence adaptée. La résolution associée MSC.35 (63) et la circulaire MSC.1/Circ.1255, entre autres, s'appliquent aussi. Les procédures de remorquage d'urgence doivent également être considérées comme un élément de l'état de préparation requis par le Code international de gestion de la sécurité (ISM).

Nonobstant ce qui précède, disposer d'une capacité de remorquage d'urgence adéquate pour venir en aide aux navires en détresse dans la Méditerranée, en particulier en présence d'accords de partage entre des États côtiers voisins, revêt une importance cruciale dans la lutte contre des pertes humaines majeures et/ou une forte pollution. Actuellement, il existe au moins trois accords régionaux sur les recherches et le sauvetage, un dans l'ouest et deux dans le nord-ouest de la Méditerranée, qui comprennent la mise en commun des capacités de remorquage. À cet égard, le REMPEC, en réponse au mandat qui lui a été confié en vertu de la Stratégie régionale de 2005, a préparé dans le cadre du Projet SAFEMED<sup>19</sup> des Accords de remorquage d'urgence dans la mer Méditerranée qui représentent un outil indispensable pour permettre aux États côtiers de s'acquitter de leurs obligations en situation de détresse.

Afin de réaliser l'objectif spécifique d'assurer une capacité de remorquage d'urgence adéquate à travers la Méditerranée :

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) d'envisager, à *court terme* et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, de passer des accords avec les États côtiers voisins qui leur permettraient de mettre en commun les équipements de remorquage d'urgence et les stratégies d'aide aux navires en détresse dans la Méditerranée, en se référant au besoin aux Lignes directrices relatives au remorquage d'urgence ;

*De demander au Secrétariat:*

- b) d'assister les Parties contractantes qui en font la demande dans la préparation et la mise en œuvre des accords mentionnés au sous-paragraphe a) ci-dessus ; et
- c) d'évaluer la capacité des États riverains de la Méditerranée en termes de capacités de remorquage d'urgence, et de fournir assistance aux Parties contractantes qui en font la demande.

---

<sup>19</sup> MED.2005/109-573 financé par la Commission européenne en vertu d'un contrat OMI/CE.

#### **4.17 Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, sous le contrôle direct des États méditerranéens**

Un problème auquel beaucoup de Parties contractantes à la convention de Barcelone sont confrontés est celui des ressources financières permettant à l'État de disposer d'un minimum de matériel de lutte contre la pollution. Certes, on pourrait songer à faire obligation, aux autorités portuaires et aux terminaux pétroliers, de se doter de matériel suffisant pour faire face aux risques de déversement pouvant survenir du fait de leurs activités. Cependant, les incidents qui surviennent au large ne relèvent pas de la juridiction des autorités portuaires ni des terminaux pétroliers. Plus encore, les incidents survenant au large et impliquant des navires-citernes chargés d'hydrocarbures sont les plus susceptibles de causer des incidents graves de pollution, même s'ils surviennent moins fréquemment que les déversements de moindre étendue signalés plus souvent dans les ports et terminaux.

Il y a plusieurs possibilités pour financer l'acquisition par un Etat de l'équipement et des navires pré-positionnés requis pour la lutte contre les déversements d'hydrocarbures, entre autres :

- budget national ;
- partenariat avec les institutions internationales ;
- partenariat avec d'autres Etats ;
- partenariat avec le secteur privé, en particulier l'industrie pétrolière ;
- partenariat avec les entreprises spécialisées dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures ; et
- Fonds nationaux spécifiques financés par une taxation ciblée de certaines activités commerciales, et/ou par l'accumulation d'amendes imposées aux contrevenants aux règles applicables.

Il est important de partager les informations relatives aux manières de financer l'équipement d'intervention en cas de pollution par hydrocarbures, particulièrement dans le cas des États côtiers qui peuvent manquer des fonds considérables nécessaires à l'achat et à l'entretien des équipements adaptés. Dans la mesure où la préparation et la lutte contre la pollution marine doivent être le souci constant de tous les États côtiers, et au vu des difficultés que certains États éprouvent à financer des équipements coûteux, et parfois périssables, pour la lutte contre la pollution par hydrocarbures ou SNPD, il est important que chaque Partie contractante, après avoir déterminé la meilleure manière de financer l'acquisition d'équipements et de navires pour la lutte contre la pollution contrôlés par l'État, partage ces informations, via le REMPEC, avec les autres États méditerranéens.

Les leçons tirées de l'incident de la plate-forme Deepwater Horizon ont mis en évidence l'importance d'entretenir à l'échelle nationale et régionale un inventaire des moyens disponibles pour accélérer le processus d'identification des équipements et des ressources humaines pouvant être prêtés à un tiers en cas d'urgence. Bien qu'on admette que l'inventaire existant de la capacité d'intervention dans la région ne soit pas assez détaillé pour fournir immédiatement des informations précises, l'inventaire du REMPEC a été passé en revue par le Groupe de travail technique méditerranéen (MTWG) dans le contexte du Projet du Système méditerranéen d'aide à la décision pour la sécurité maritime (MEDESS-4MS) pour améliorer l'accès à l'information à la suite d'un accident. Au niveau européen, la structure de l'inventaire européen des équipements d'intervention intégré au Système commun de communication et d'information d'urgence (CECIS) a été également passée en revue, et au niveau international, l'Organisation maritime internationale développe actuellement des Lignes directrices sur l'Offre d'assistance internationale, qui offrent entre autres des recommandations sur les inventaires de ressources matérielles. Sachant que la maintenance d'inventaires multiples peut s'avérer fastidieuse pour les Parties contractantes, en particulier celles qui s'associent à divers Accords régionaux, il faut s'efforcer de leur faciliter la tâche de mise à jour de ces inventaires.

Si de nombreux efforts se sont concentrés sur les équipements pour la lutte en cas de pollution par hydrocarbures, les équipements pour la lutte en cas de pollution par SNPD en revanche demeurent pratiquement inexistantes et représentent une gageure. Il faut mettre l'accent sur [le projet révisé de] la Stratégie régionale pour évaluer la capacité de lutte en cas de pollution par SNPD, sur le modèle des efforts fournis par l'AESM dans ce domaine.



Afin de réaliser l'objectif spécifique :

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) de partager ou échanger, à *court terme*, des informations concernant leurs pratiques nationales respectives pour le financement de l'acquisition d'équipements pour la lutte contre les déversements de produits polluants, en vue d'assister les Etats riverains de la Méditerranée dans l'identification des méthodes de financement existantes pour l'acquisition dudit équipement;
- b) d'établir, à *moyen terme*, des réserves nationales publiques et privées d'équipements pré-positionnés pour la lutte contre les pollutions par hydrocarbures et SNPD et de maintenir à jour leur inventaire au niveau national et régional par l'intermédiaire du REMPEC ;

*De demander au Secrétariat:*

- c) de fournir assistance aux Etats qui le demandent dans l'identification du niveau minimal requis concernant les équipements pré-positionnés pour la lutte contre les déversements, qui sont contrôlé par l'Etat ;
- d) de diffuser aux Parties contractantes les informations concernant les possibilités offertes pour le financement de l'acquisition de ces équipements, et de continuer à leur fournir assistance à cet égard, si besoin est.
- e) d'alimenter le système d'information régional et de maintenir à jour l'inventaire des équipements pré-positionnés pour la lutte; et
- f) d'envisager d'éventuelles synergies entre le Système d'Information Régional avec le CECIS pour faciliter l'accès à l'information à tout moment et particulièrement en cas d'urgence, et de faciliter la mise à jour de ces bases de données grâce à un système interconnecté.

#### **4.18 Encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de recherche et de développement et faciliter le transfert des technologies.**

Le protocole Prévention et Situation Critique de la convention de Barcelone souligne qu'il est nécessaire de procéder à un échange d'informations en matière de recherche et de développement de nouvelles technologies. La convention OPRC de 1990 et son protocole OPRC-SNPD de 2000 appellent explicitement les Parties à ces instruments juridiques internationaux à participer activement aux efforts de recherche et de développement.

Il a été remarqué qu'en général et à quelques rares exceptions près, les États côtiers méditerranéens qui communiquent les résultats de leurs activités de R&D liées à la lutte contre les incidents de pollution du milieu marin ou même qui participent à des forums internationaux utiles tels que le Forum de R&D de l'OMI, Interspill, l'IOSC (conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures), etc. sont rares.

D'autre part, il ressort des contacts directs avec les personnes participant à des réunions et des cours de formation organisés par le REMPEC, que les institutions scientifiques, techniques et éducatives et les opérateurs du secteur du transport maritime, en mer Méditerranée, sont impliqués dans des activités de R&D touchant à des domaines divers intéressant la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle. La tâche d'encourager les institutions et l'industrie à prendre une part active aux activités et programmes OPRC et OPRC-HNS R&D et d'en présenter les résultats lors de forums internationaux ne devrait pas peser trop lourdement sur les Administrations, mais les États concernés bénéficieraient incontestablement des résultats de ces activités et programmes.

En s'acquittant de son mandat en vertu de la Stratégie régionale de 2005 et pour mieux faire connaître les résultats des activités de R&D entreprises en Méditerranée, le REMPEC s'est efforcé d'encourager la participation d'instituts de recherche régionaux et de représentants de l'industrie aux événements organisés sur ces questions. Le REMPEC a également facilité la diffusion de ces résultats auprès des Parties contractantes via son réseau de Correspondants. Le REMPEC s'est en particulier investi dans le Projet MEDESS-4MS destiné à renforcer la sécurité maritime en réduisant les risques et impacts associés aux déversements d'hydrocarbures. Par ailleurs, le REMPEC a signé un Mémoire d'entente avec le Réseau méditerranéen d'océanographie opérationnelle (MOON) portant sur un Accord de collaboration en cas d'intervention d'urgence pour la région méditerranéenne. Le Centre a participé à plusieurs ateliers régionaux, afin de donner un aperçu de la situation en mer Méditerranée.

En vue d'atteindre l'objectif spécifique de la promotion de la participation des institutions méditerranéennes compétentes aux activités de R&D et de faciliter le transfert de technologies dans la région,

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) d'exhorter leurs institutions techniques et scientifiques respectives et l'industrie à s'impliquer activement dans les activités et programmes de R&D liés à la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle;
- b) d'encourager leurs institutions et leurs industries nationales respectives à présenter les résultats de leurs activités et de leurs programmes de recherche et développement dans les forums internationaux ;
- c) de présenter les activités nationales de R&D en utilisant la page créée par le REMPEC sur son site internet dans la section des Profils pays;

*De demander au Secrétariat:*

- d) de continuer à fournir assistance aux institutions et industries régionales à identifier les domaines de recherche nécessitant un renforcement des technologies et des techniques de pointe utilisées pour la préparation à la lutte et la lutte en cas de déversement ;

- e) de continuer à fournir assistance concernant la diffusion et l'échange des résultats des activités et des programmes nationaux de R&D à l'intérieur et à l'extérieur de la région méditerranéenne ;
- f) de faciliter la participation des institutions de recherche nationales et régionales et des industries dans les forums internationaux pertinents en vue de faire mieux connaître les résultats des activités de recherche et développement de la région méditerranéenne ; et
- g) dans la mise en œuvre des requêtes ci-dessus, de coopérer avec d'autres Accords régionaux et avec l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents.

#### **4.19 Améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus décisionnel en cas d'incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision.**

L'issue positive ou non des mesures prises pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures et d'autres Substance Nocives et Potentiellement Dangereuses (SNPD) dépend, dans une large mesure, de la qualité et de la rapidité de la décision d'intervenir.

D'autre part, l'échec d'un État côtier à prendre des mesures rapides contre l'imminence d'un incident grave de pollution marine dans ses eaux territoriales pourrait se traduire non seulement par une catastrophe écologique nationale, mais aussi par la destruction des côtes des pays voisins.

Bien que de telles décisions doivent être prises par les autorités nationales compétentes et leurs responsables en tenant compte des circonstances spécifiques de chaque situation d'urgence particulière en cas de pollution du milieu marin ainsi que d'un certain nombre de facteurs techniques, socio-économiques et politiques, le processus de prise de décision peut être accéléré, rectifié ou simplifié de manière significative grâce à certains outils d'aide à la décision tels que des cartes de vulnérabilité, des modèles de prévision des déversements et des bases de données.

Fidèle à son mandat dans le cadre de la Stratégie régionale de 2005, le REMPEC s'est efforcé de travailler en coopération avec des institutions scientifiques régionales et des programmes et projets spécifiques dédiés à ces activités.

Le Projet MEDESS-4MS, cofinancé par le Fonds européen de développement régional (ERDF) et mis en application en coopération avec le REMPEC, fournit un outil permettant à tous les pays méditerranéens de comparer les modèles opérationnels de prévision des déversements les plus appropriés pour une zone donnée de la région et d'évaluer l'impact potentiel d'un déversement sur les ressources socio-économiques et environnementales rassemblées dans un système d'informations géographique, comprenant entre autres des données mises à jour sur la capacité d'intervention nationale. En outre, des centres océano-météorologiques de six pays méditerranéens ont signé un accord avec le REMPEC via le Système mondial d'observation des océans du Réseau méditerranéen d'océanographie opérationnelle (MONGOOS, anciennement MOON) qui fournit sur demande des prévisions sur les déversements dans tous les pays méditerranéens.

Le Centre a par ailleurs développé et/ou mis à jour les outils suivants dans le cadre du MTWG, qui a aussi contribué, avec le Plan Bleu et le CAR/ASP à la collecte de données dans le cadre du Projet MEDESS-4MS mentionné ci-dessus, ou d'autres projets :

- un Système d'information géographique (SIG) sur les flux du transport maritime en mer Méditerranée ;
- un Système intégré d'information méditerranéen d'aide à la décision sur le transport des substances chimiques (MIDSIS-TROCS) ;
- un outil d'aide à la décision en matière de gestion des déchets ; et
- d'autres outils utilisés de longue date sont constamment mis à jour, notamment la Base de données Alertes et Accidents du REMPEC.

En ce qui concerne cette dernière, depuis sa mise en place, la Base de données Alertes et Accidents du REMPEC repose sur diverses sources d'informations comprenant entre autres les Correspondants nationaux du REMPEC, le Centre de connaissance maritime de l'OMI, le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre), la presse locale, etc. Bien que le REMPEC s'efforce de vérifier et d'harmoniser les informations récoltées, le développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données s'impose et devra s'inscrire dans la lignée du Programme de contrôle de l'EcAp.

Afin de concrétiser l'objectif spécifique d'une amélioration du niveau de qualité, de rapidité et d'efficacité du processus de prise de décision en cas d'intervention d'urgence,

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) de stimuler continuellement le développement et l'amélioration d'outils régionaux spécifiques d'aide à la décision en encourageant la participation active des programmes et institutions scientifiques nationaux, et en fournissant au REMPEC les ensembles de données pertinents et toute autre information éventuelle disponible dans les différents pays ;
- b) de prendre une part active, à travers une approche menée par les pays, à la mise en application du programme de travail du MTWG défini par les réunions des correspondants du REMPEC ;
- c) d'encourager les instituts océano-météorologiques nationaux à rejoindre le Système mondial d'observation des océans du Réseau méditerranéen d'océanographie opérationnelle et à contribuer à la maintenance des outils méditerranéens ci-dessus en mettant régulièrement à jour les données ;
- d) de contribuer au développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données qui s'inscrive dans la continuité du Programme de contrôle de l'EcAp ;

*De demander au Secrétariat:*

- e) de continuer à revoir et mettre à jour régulièrement, de développer et mettre à la disposition des autorités nationales compétentes des Parties contractantes de nouveaux outils informatiques d'aide à la décision, en tenant compte des initiatives nationales ou régionales dans ce domaine ;
- f) de faciliter la coordination et la mise en œuvre du programme de travail du Groupe de travail technique méditerranéen ;
- g) pour s'acquitter des tâches ci-dessus, d'explorer les éventuelles interactions et la mise en commun des outils d'aide à la décision disponibles au niveau méditerranéen et européen, y compris ceux développés par d'autres Accords régionaux ou dans le cadre d'autres initiatives régionales ;
- h) de soutenir le développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données qui s'inscrive dans la lignée du Programme de contrôle de l'EcAp ; et
- i) d'intégrer tout développement sur les outils d'aide à la décision correspondant aux objectifs spécifiques 20, 21 et 22.

#### **4.20 Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nuisibles.**

L'existence dans chaque pays d'un noyau d'experts spécialisés dans la préparation à la lutte et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et de SNPD est considérée, conjointement avec l'existence d'une organisation nationale, de plans d'urgence, d'une stratégie de lutte et d'équipements pour la lutte, comme l'un des pré-requis essentiels pour initier, diriger correctement et réaliser avec succès des interventions d'urgence en cas de pollution marine

On considère qu'il est possible de garantir la durabilité requise dans le domaine de la formation à l'échelon national en formant un petit nombre de formateurs qualifiés dans chaque pays qui, à leur tour, pourraient continuer à assurer la formation nécessaire de leurs compatriotes. Il est fait particulièrement référence à la formation de personnel de lutte national au niveau d'intervenants directs et de personnel d'exécution chargé des opérations de nettoyage (niveau 1) et des superviseurs et commandants sur place (niveau 2). D'autre part, il est entendu que la formation de niveau 3 (administrateurs gouvernementaux et cadres supérieurs séniors) devra rester au niveau régional et continuer à être assurée et coordonnée par le REMPEC. De la même manière, les formations hautement spécialisées dans des domaines spécifiques à la préparation à la lutte et à l'intervention en cas de pollution du milieu marin devront également rester du ressort du Centre. La finalité à long terme de cet Objectif spécifique devrait, pour chaque Partie contractante, se traduire par la garantie d'une autosuffisance en matière de formation générale pour la lutte contre les déversements, ainsi qu'une formation continue des intervenants nationaux.

Depuis la création au début des années 1980 du programme de formation du REMPEC, plus de 3 500 personnes ont été formées grâce à des activités de formation correspondant à différents niveaux, toutes comprises dans le programme. En dépit de cette réalisation notable, un nombre important de personnes formées de cette manière ne travaillent plus pour leurs administrations nationales respectives (changement de poste, retraite ou autres), aussi la nécessité de reprendre les activités de formation est-elle régulièrement évoquée par les Correspondants du REMPEC.

Pour s'acquitter de son mandat dans le cadre de la Stratégie régionale de 2005, le REMPEC organise régulièrement des formations couvrant différents sujets et visant une palette aussi variée que possible de participants. Le Centre a aussi organisé des réunions d'informations et de prise de décisions, portant en particulier sur :

- le projet Préparation à la gestion et au nettoyage des littoraux et de la faune pollués par les hydrocarbures (POSOW), qui comprend la formation des formateurs et le développement de matériel pédagogique approprié ;
- des formations régionales sur des questions hautement spécialisées comme par exemple les ateliers sur la capacité régionale de lutte et la coordination contre les déversements majeurs d'hydrocarbures en mer Méditerranée (MEDEXPOL) ; et
- des formations sur des questions précises comme l'utilisation de dispersants, la gestion des débris, l'évaluation des littoraux souillés, la prise en charge de la faune polluée, l'élaboration de modèles de dérive des hydrocarbures, l'évaluation des risques, etc.

Le Centre devra donc concentrer ses efforts sur la formation des formateurs et proposer des formations hautement spécialisées sur des questions précises, au niveau régional.

Une communication régulière, des exercices de simulation et de mise en situation réelle revêtent une importance cruciale, non seulement pour évaluer les connaissances acquises au cours des formations et tester la capacité d'intervention locale, nationale et régionale, mais également pour valoriser la coopération et la mise en commun des ressources entre les autorités nationales compétentes, le REMPEC et les mécanismes d'intervention européens (c'est-à-dire l'AESM et le Mécanisme de protection civile de l'UE), et les secteurs privés.

Afin de réaliser l'objectif spécifique :

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) de mettre en place, à *court terme* et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, des programmes de formation nationaux pour la lutte contre les incidents impliquant des hydrocarbures et autres SNPD, reposant entre autres sur les modèles de programmes de formation de l'OMI de niveaux 1 et 2, pour former respectivement le personnel d'exécution et de supervision en vue d'assurer une formation continue de ce personnel ;
- b) de diffuser les connaissances acquises durant les formations de formateurs et de reproduire ces formations au niveau local et national ;
- c) d'organiser régulièrement des exercices pour tester leur capacité de lutte en coopération avec toutes les parties concernées et dans la mesure du possible en faisant participer les états côtiers voisins pour améliorer la coopération bilatérale et sous-régionale ;

*De demander au Secrétariat:*

- d) d'aider les Parties contractantes qui en font la demande à développer et mettre en application leurs programmes de formation nationaux ;
- e) de continuer à mettre en œuvre et donner les cours de « formation de formateurs », s'inspirant en particulier des travaux menés dans le cadre des Projets POSOW ;
- f) de continuer à axer les cours de formation régionaux sur des questions spécifiques hautement spécialisées, lesquelles seront régulièrement identifiées dans le cadre de réunions des correspondants nationaux du REMPEC ;
- g) de prendre en compte, lors de la préparation et de l'accompagnement des programmes de formation nationaux, les modèles de formation appropriés mis à jour par le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR) de l'OMI ; d'autres Accords régionaux, et l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents ;
- h) d'encourager la tenue régulière d'exercices pour tester la capacité de lutte nationale et sous-régionale en coopération avec toutes les parties concernées ; et
- i) d'explorer la possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme de coopération technique intégré de l'OMI et de mobiliser des ressources et moyens externes, entre autres, en provenance du secteur privé, et du Mécanisme de protection civile de l'UE.

#### **4.21 Réviser les recommandations, principes et lignes directrices actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique.**

Depuis 1987, diverses réunions ordinaires des Parties contractantes à la convention de Barcelone ont adopté toute une série de recommandations, principes et lignes directrices concernant la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle ainsi que la prévention de la pollution par les navires. Tous ces documents entendaient faciliter la mise en œuvre du protocole Prévention et situation critique.

Bon nombre de développements aux niveaux régional et mondial doivent être révisés, mis à jour ou amendés, conformément aux recommandations, principes et lignes directrices que les Parties contractantes ont adoptés par le passé. Ces développements portent notamment sur l'introduction de nouveaux instruments juridiques régionaux et mondiaux, le développement des technologies, une meilleure compréhension des questions liées à la pollution accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nocives et potentiellement dangereuses et enfin sur l'expérience acquise à travers et les initiatives prises à la suite d'accidents de pollution majeurs récents. Ces recommandations, principes et lignes directrices doivent être constamment passés en revue afin d'être maintenus à jour et de rester pertinents.

En plus de maintenir les ressources évoquées ci-dessus à jour, le fait de permettre un mouvement transfrontalier d'équipements et de personnel spécialisés en cas d'urgence pourrait faire toute la différence dans l'intervention et la limitation des conséquences souvent désastreuses d'un incident de pollution grave. Les Parties contractantes devraient donc entreprendre de rationaliser leurs procédures nationales respectives pour l'entrée, la sortie et la circulation sur leur territoire de personnels et d'équipements spécialisés pouvant s'avérer nécessaires en cas d'urgence.

Pour s'acquitter de son mandat dans le cadre de la stratégie régionale de 2005, le REMPEC s'est efforcé de dresser dans la section des Profils Pays de son site Web les arrangements transfrontaliers existants au sujet desquels certains États ont fourni des informations. Les informations demeurent insuffisantes et de ce fait, les Parties contractantes devront, de toute urgence, fournir au Centre les informations requises. Par ailleurs, le REMPEC a révisé les lignes directrices pertinentes et en a produit de nouvelles, qui ont été adoptées, et travaille constamment au développement et à la mise à disposition des informations disponibles, dans la mesure du possible.

Cependant, les Lignes directrices et Principes méditerranéens doivent être passés en revue conformément aux développements internationaux et européens les plus récents (c'est-à-dire les Lignes Directrices sur l'Offre d'assistance internationale (OMI) et le soutien de la nation d'accueil en vertu du Mécanisme de protection civile de l'UE). Dans le contexte du passage en revue des Principes et Lignes directrices méditerranéens, des procédures, des conditions et des synergies claires devront être établies et validées pour garantir une coordination efficace entre les services méditerranéens (Unité d'assistance méditerranéenne (MAU) : 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 FEDERCHIMICA (Fédération italienne de l'industrie chimique), la Fondation Sea Alarm, le Système mondial d'observation des océans du Réseau méditerranéen d'océanographie opérationnelle (MONGOOS), l'assistance régionale, le soutien de l'OMI, etc.) et les mécanismes européens d'intervention et d'assistance (soit le Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC), les services de lutte contre la pollution de l'AESM et le CECIS).

En vue d'atteindre l'objectif spécifique de révision des recommandations, principes et lignes directrices actuels et d'en développer de nouveaux pour faciliter la coopération internationale et l'assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique,

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) de revoir, à *court terme* et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, les recommandations, principes et lignes directrices concernant la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle ainsi que la prévention de la pollution par les navires, qui ont été adoptés depuis 1987 ;



- b) d'identifier, à *court terme* et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, tous les principes, recommandations et lignes directrices devant être révisés, mis à jour et/ou amendés ;
- c) d'indiquer, à *court terme* et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, les recommandations, principes et lignes directrices supplémentaires devant être adoptés au niveau régional en vue de faciliter la mise en œuvre du protocole Prévention et Situation Critique dans le domaine de la coopération internationale et de l'assistance mutuelle ;
- d) de faciliter plus avant l'assistance mutuelle en simplifiant, à *court terme* et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, leurs procédures nationales respectives pour l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement pouvant être requis en cas d'urgence et informera le REMPEC en conséquence ;

*De demander au Secrétariat:*

- e) de finaliser l'élaboration, dès que les informations requises sont mises à disposition, d'un inventaire de leurs procédures nationales applicables concernant l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement pouvant être fournis dans le cadre d'une assistance mutuelle en cas d'urgence, et de préparer des recommandations pour l'amélioration de celles des procédures nationales qui pourraient entraver gravement une telle assistance ;
- f) de préparer, à *court terme*, en coopération avec les Correspondants nationaux du REMPEC, les textes révisés, mis à jour et/ou amendés des recommandations, principes et lignes directrices régionaux pertinents, et de les proposer pour adoption aux réunions des Parties contractantes ;
- g) de développer, selon le besoin, en coopération avec les Correspondants nationaux du REMPEC, de nouveaux principes, recommandations et lignes directrices, s'il y a lieu, et de les proposer pour adoption aux réunions des Parties contractantes.
- h) dans la mise en œuvre des tâches ci-dessus, de coopérer avec l'OMI, d'autres Accords régionaux, l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action et le Mécanisme de protection civile de l'UE, en prenant en compte tout nouveau développement sur la coopération internationale et l'assistance mutuelle, comme indiqué dans l'avant dernier paragraphe de l'introduction du présent objectif spécifique ; et
- i) d'explorer la possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme de coopération technique intégré de l'OMI et de mobiliser des ressources et moyens externes, entre autres, en provenance du secteur privé, et du Mécanisme de protection civile de l'UE.

#### **4.22 Renforcer la capacité de chaque État côtier individuel à répondre efficacement aux incidents de pollution du milieu marin à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional.**

Le protocole Prévention et Situation Critique à la convention de Barcelone ainsi que la convention OPRC 90 et son protocole OPRC-SNPD de 2000 reconnaissent l'importance des accords sous-régionaux, bilatéraux et multilatéraux visant une coopération dans la préparation et la lutte en cas de pollution marine accidentelle, comme outils indispensables pour renforcer les capacités nationales des États qui participent à de tels accords.

Dans la région méditerranéenne, les plans d'urgence sous-régionaux et les accords pour leur application constituent des mécanismes d'assistance mutuelle, reposant sur le cadre fourni par le protocole Prévention et Situation Critique. En facilitant la mise en œuvre du protocole, ces mécanismes permettent aux autorités nationales compétentes des Parties contractantes de coopérer étroitement en coordonnant et en intégrant leurs capacités nationales respectives, en vue d'intervenir efficacement lors d'incidents pour lesquels leurs capacités individuelles ne suffisent pas.

Afin de créer les conditions nécessaires pour aboutir au développement d'accords sous-régionaux, il est nécessaire que les États individuels mettent en place un plan national d'urgence et/ou un système de préparation et d'intervention, il s'agit là d'une exigence fondamentale de protection contre les conséquences potentiellement désastreuses d'un incident de pollution grave. Il est donc impératif que toutes les Parties contractantes disposent de ces plans et systèmes. À cet égard, le REMPEC, en vertu de son mandat dans le cadre de la Stratégie régionale de 2005, a accompagné un certain nombre de pays dans le développement de leurs plans d'urgence nationaux et a proposé son aide à trois pays qui n'ont pour l'instant aucun plan d'urgence national prêt à l'emploi.

Au niveau sous-régional, le REMPEC a constamment et activement aidé les Parties contractantes à préparer et à mettre en application leurs accords et plans d'urgence sous-régionaux, notamment le sud-est de la Méditerranée (Chypre, Égypte et Israël), le sud-ouest de la Méditerranée (Algérie, Maroc et Tunisie), et la Mer Adriatique (Croatie, Italie et Slovénie), et participé aux activités dans le cadre du RAMOGEPOL (France, Monaco et Italie) et du Plan Lyon (France et Espagne). Les accords et plans d'urgence sous-régionaux existants prévoient la coopération dans la prévention d'incidents maritimes, qui devrait permettre de réduire encore le risque de pollution marine accidentelle, et qui pourra être incluse dans les accords sous-régionaux à venir. Le Centre a également contribué à la mise en œuvre du Projet POSOW, impliquant la Croatie, Chypre, la France, la Grèce, l'Italie, Malte, la Slovénie et l'Espagne, et destiné 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 ; le Centre est impliqué dans la seconde phase du projet, étendu à l'Algérie, à l'Égypte, au Liban, à la Libye, au Maroc, à la Tunisie et à la Turquie .

Lorsque tous les États côtiers de la Méditerranée auront mis en place leurs systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte, y compris par l'adoption de plans d'urgence nationaux, la voie sera tracée pour la conclusion d'accords sous-régionaux entre tous les pays de la région. La participation active de chaque pays à un ou plusieurs accords bilatéraux ou multilatéraux de ce type devrait renforcer de manière significative le niveau de préparation pour la lutte en cas d'incidents majeurs de pollution du milieu marin dans la région. Cependant, il pourrait s'avérer nécessaire d'évaluer les différences entre les plans devant à terme être reliés à d'autres via des accords bilatéraux et/ou sous-régionaux.

La plupart des plans d'urgence ayant été développés pour faire face aux déversements d'hydrocarbures, il pourrait s'avérer nécessaire de les mettre à jour pour y inclure les mesures d'intervention en cas de déversement de SNPD. En outre, compte-tenu des développements constants dans le domaine de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental et du fond marin et son sous-sol, et conformément à l'article 16 du Protocole Offshore qui applique, *mutatis mutandis*, les mesures prévues par le Protocole Prévention et Situation critique, les Plans d'urgence nationaux des États côtiers méditerranéens impliqués dans des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières et gazières devront être révisés pour intégrer les activités offshore.

En vue d'atteindre l'objectif spécifique de renforcement des capacités de lutte de chaque État côtier à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence sous-régionaux,

*Les Parties contractantes conviennent :*

- a) d'évaluer, préparer, réviser et adopter, à *court terme* si les mesures qui s'imposent n'ont pas déjà été prises, les plans d'urgence nationaux, et d'établir des systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte en cas de déversements d'hydrocarbures et de SNPD par des navires, dans le but de créer les conditions nécessaires pour le développement d'accords sous-régionaux ;
- b) de négocier et de s'efforcer de conclure et mettre en œuvre, à *court terme* des accords sous-régionaux couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne et qui prendront en compte les plans d'urgence sous régionaux pertinents ;

*De demander au Secrétariat:*

- c) de continuer d'aider les Parties contractantes qui n'ont pas encore adopté de plans d'urgence nationaux ou qui manifestent le besoin de réviser leurs plans d'urgence nationaux pour y intégrer des composants relatifs aux SNPD et/ou aux activités offshore, dans le développement ou la mise à jour et la mise en œuvre de systèmes de préparation à la lutte et de lutte nationaux ;
- d) de faciliter l'évaluation de plans d'urgence et de systèmes de lutte nationaux, grâce à un procédé d'auto-évaluation ou d'évaluation par des pairs pour comparer leurs capacités d'intervention face aux risques existants de déversements d'hydrocarbures et de SNPD par des navires, et d'évaluer les différences entre les plans nationaux afin de définir les mesures appropriées pour assurer la compatibilité des arrangements opérationnels en vue de conclure des accords bilatéraux et/ou sous-régionaux ;
- e) de continuer d'assister les Parties contractantes qui le demandent à préparer ou réviser des plans d'urgence sous-régionaux et à rédiger des accords liés à leur application ;
- f) dans le cadre de la mise en œuvre des tâches ci-dessus, d'utiliser les conseils et le matériel mis à disposition par d'autres Accords régionaux, par l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action et par le Mécanisme de protection civile de l'UE ;
- g) d'explorer la possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme de coopération technique intégré de l'OMI et de mobiliser des ressources et moyens externes, entre autres, en provenance du secteur privé, et du Mécanisme de protection civile de l'UE.



**STRATEGIE REGIONALE POUR LA PREVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES (2016-2021)**

**ANNEXE I: BUTS À ATTEINDRE**

**Note du Secrétariat:** une « priorité à court terme » implique que la tâche en question soit menée à bien avant fin 2018, en opposition à une « priorité à moyen terme » qui devra, elle, être achevée avant fin 2020

**A Engagements des Parties contractantes**

Objectif spécifique	But (critère de succès)	Priorité
1 Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes qui sont relatives à la protection de l'environnement marin (voir Annexe II)	a) Tous les Etats méditerranéens ont ratifié la Convention MARPOL et ses six annexes, ont assuré leurs transpositions dans le droit national et ont coopéré par l'intermédiaire du REMPEC pour garantir l'application de toutes leurs dispositions ; b) Tous les Etats méditerranéens ont ratifié et mis en œuvre les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI et se sont assurés dans le même temps leur transposition dans le droit national, ainsi que l'application de toutes leurs dispositions	Court terme  Court terme
2 Contrôle et gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire le transfert d'espèces aquatiques envahissantes.	a) Toutes les Parties contractantes ont appliqué les Lignes directrices de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes et ont fait part à l'OMI de l'expérience acquise au cours de cette mise en œuvre ; b) Toutes les Parties contractantes ont communiqué les Lignes directrices aux acteurs de l'industrie maritime et à toute autre partie concernée	Moyen terme  Continue
3 Veiller à l'efficacité des administrations maritimes	a) Toutes les Parties contractantes ont élaboré un Plan d'Action National (PAN) leur permettant de pleinement mettre en œuvre [du projet révisé] de la Stratégie régionale en temps voulu et de manière exhaustive; b) Toutes les Parties contractantes se sont efforcées d'améliorer, sur la base du PAN, l'efficacité de leurs administrations maritimes conformément aux recommandations et Lignes directrices de l'OMI applicables ; c) Toutes les Parties contractantes se préparent à se soumettre au Programme d'audit des États membres de l'OMI en se basant sur le Code III et sur le Cadre et les procédures pour le Programme d'audit;	Court terme  Court terme  Court terme
4 Renforcer le Mémoire d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen)	a) Toutes les Parties contractantes ont maintenu le mandat du REMPEC selon lequel le Centre doit, dans les circonstances où cela serait possible, proposer son assistance au MoU méditerranéen sur le contrôle par l'État du Port afin d'améliorer son efficacité et, si on lui en fait la demande, de faciliter la coordination entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen ; b) Toutes les Parties contractantes ont rendu disponibles les ressources nécessaires ainsi que les moyens permettant au MoU méditerranéen de fonctionner de façon efficace ;	Continue  Court terme

5 Mise à disposition d'installations de réception portuaires	<p>a) Toutes les Parties contractantes ont envisagé les mesures relatives au coût lié à l'utilisation des installations de réception portuaires, permettant leur utilisation dès leur mise en place moyennant des frais suffisamment raisonnables pour ne pas dissuader les exploitants de les utiliser ;</p> <p>b) En ce qui concerne les ordures de navire:</p> <p>c) En ce qui concerne les déchets contenant des hydrocarbures:</p> <p>d) En ce qui concerne les substances liquides nocives :</p> <p>e) En ce qui concerne les eaux usées :</p> <p>f) En ce qui concerne les substances qui appauvrissent la couche d'ozone et les résidus de l'épuration des gaz d'échappement :</p> <p>g) En ce qui concerne les eaux de ballast et les sédiments:</p>	<p>Court terme</p> <p>Court terme</p> <p>Court terme</p> <p>Court terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Court terme</p>
6 Livraison des déchets provenant des navires	<p>a) Toutes les Parties contractantes ont mis en place un système de notification au prochain port d'escale des navires faisant état de la présence à bord d'eaux de cale, de résidus d'hydrocarbures, de résidus de substances nocives et potentiellement dangereuses, d'eaux usées, d'ordures, de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et de résidus d'épuration des gaz d'échappement ;</p> <p>b) Tous les États méditerranéens ont appliqué des réglementations nationales donnant pouvoir aux autorités maritimes d'exiger, des Capitaines de navires, lorsqu'elles le jugent nécessaire, de décharger les déchets qui sont à bord dans des installations de réception portuaires désignées avant de lever l'ancre.</p>	<p>Court terme</p> <p>Court terme</p>
7 Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites	<p>a) Toutes les Parties contractantes ont établi des systèmes et procédures pour le contrôle et la surveillance nationale et sous régionale, y compris, lorsque cela est faisable, une surveillance aérienne régulière individuelle et coordonnée des eaux soumises à la juridiction des Parties contractantes et ont rendu compte des résultats obtenus aux réunions habituelles des Correspondants du REMPEC ;</p> <p>b) Toutes les Parties contractantes se sont efforcés d'établir des systèmes sous-régionaux, y compris les procédures de survol des eaux soumises à la juridiction d'un État voisin, si les Parties en conviennent, pour la surveillance aérienne des zones de la Méditerranée sensibles du point de vue environnemental et/ou à risque élevé ;</p>	<p>Court terme</p> <p>Court terme</p>
8 Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites	<p>a) Tous les États méditerranéens se sont assurés de l'existence d'un cadre juridique national (législation) comme base des poursuites contre les auteurs de rejets illicites, pour des violations à la convention MARPOL ou de tout cadre juridique national qui la met en œuvre ;</p> <p>b) Toutes les Parties contractantes ont pris une part active au Réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL en Méditerranée dans le cadre de la Convention de Barcelone, conformément à ses termes de référence ;</p>	<p>Court terme</p> <p>Court terme</p>
9 Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance	<p>a) Les Parties contractantes ont mis en œuvre les Lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée, en conjonction avec les dispositions applicables de la Convention MARPOL et avec le Plan régional de gestion des débris marins ;</p>	<p>Court terme</p>

	b) Toutes les Parties contractantes ont rendu compte des mesures qu'elles ont prises pour mettre en œuvre lesdites Lignes Directrices ;	Le cas échéant
10 Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime	a) Toutes les Parties contractantes ont proposé à l'OMI, là où cela s'avère nécessaire, des systèmes appropriés d'organisation du trafic supplémentaires en Méditerranée pour adoption possible en conformité avec le droit international ; b) Toutes les Parties contractantes ont envisagé d'établir, lorsque les circonstances s'y prêtent, et sans que cela porte atteinte au droit souverain des États, des Plans d'aménagement du territoire maritime sous leur juridiction, en s'assurant de leur cohérence et leur coordination à travers la région méditerranéenne ;	Si nécessaire  Dans la mesure du possible
11 Un meilleur contrôle du trafic maritime	a) Toutes les Parties contractantes ont identifié les zones méditerranéennes où le contrôle du trafic maritime pourrait être amélioré en mettant en place un régime basé sur l'utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS), en combinaison avec les services de séparation du trafic (VTS) et les systèmes de compte rendus obligatoire des navires, et en finalisant les procédures d'approbation le plus tôt possible par la suite ; b) Toutes les Parties contractantes renforcent de manière continue la coopération technique entre centres VTS des pays voisins et, selon le besoin, échangent des informations sur les navires en utilisant le système d'identification automatique (AIS) et autres systèmes connexes dans la zone de surveillance commune ;	Court terme  Continue
12 Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs)	a) Toutes les Parties contractantes ont déterminé, avec le soutien du REMPEC et du CAR/ASP, si certaines zones maritimes dans leur juridiction nécessitent la protection dont bénéficient les zones classées ZMPV et si tel est le cas, ont amorcé la procédure de demande de classement auprès de l'OMI ;	Moyen terme
13 Réduction des nuisances sonores dues aux navires	a) Toutes les Parties contractantes ont exhorté les concepteurs et armateurs de navires de chaque pays, ainsi que les opérateurs de navires battant leur pavillon de mettre en place des stratégies de réduction des nuisances sonores à bord de leurs navires, à sur la base des Lignes directrices de l'OMI pour la réduction de la pollution sonore sous-marine générée par la navigation commerciale, afin de faire face à son impact négatif sur la vie marine.	Moyen terme
14. Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle	a) Toutes les Parties contractantes ont identifié les procédures appropriées décrites par les Lignes directrices de l'OMI et la législation et les lignes directrices européennes pertinentes, complétées par les Lignes directrices et principes préparés par le REMPEC, afin de faciliter la prise de décisions au moment de désigner un lieu de refuge pour les navires en détresse ; b) Tous les États méditerranéens ont formulé des plans traitant des navires en détresse, y compris l'équipement et les moyens appropriés, en tant que de besoin, et définissent les modalités de l'intervention en fonction de sa nature et du risque encouru ;	Court terme  Moyen terme

15 Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée en tout ou partie comme une zone de contrôle des émissions de SOx en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et d'appliquer efficacement les mesures d'économie d'énergie existantes	<p>a) Toutes les Parties contractantes ont examiné s'il est opportun de classer en tant que Zone de contrôle des émissions de SOx (SOx ECA) certaines zones de la Méditerranée identifiées à cet effet, ainsi prendre en considération la possibilité de désigner l'ensemble de la mer Méditerranée comme Zone de contrôle des émissions de SOx (SOx ECA)</p> <p>b) Les Parties contractantes, une fois une décision prise et l'Annexe VI de la Convention MARPOL ratifiée, ont soumis à l'OMI une proposition visant à classer en SOx ECA la ou les zone(s) de la mer Méditerranée ;</p> <p>c) Toutes les Parties contractantes ont pris part aux débats pertinents de l'OMI sur d'éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique pour la navigation internationale;</p>	<p>Court terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Si nécessaire</p>
16 Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée afin d'aider les navires, y compris les pétroliers en difficulté	<p>a) Toutes les Parties contractantes ont adopté les Lignes directrices relatives au remorquage d'urgence, et, le cas échéant, ont passé des accords avec les États côtiers voisins qui leur permettraient de mettre en commun les équipements de remorquage d'urgence;</p>	<p>Court terme</p>
17 Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, sous le contrôle direct des États méditerranéens	<p>a) Toutes les Parties contractantes ont partagé ou échangé des informations concernant leurs pratiques nationales respectives pour le financement de l'acquisition d'équipements pour la lutte contre les déversements de produits polluants en vue d'assister les États riverains de la Méditerranée dans l'identification des méthodes de financement existantes pour l'acquisition dudit équipement</p> <p>b) Toutes les Parties contractantes ont établi des réserves nationales publiques et privées d'équipements pré-positionnés pour la lutte contre les pollutions par hydrocarbures et SNPD et ont maintenu à jour leur inventaire au niveau national et régional par l'intermédiaire du REMPEC ;</p>	<p>Court terme</p> <p>Moyen terme</p>
18 Encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de recherche et de développement et faciliter le transfert des technologies.	<p>a) Toutes les Parties contractantes exhortent leurs institutions techniques et scientifiques respectives et l'industrie à s'impliquer activement dans les activités et programmes de R&amp;D liés à la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle;</p> <p>b) Toutes les Parties contractantes encouragent leurs institutions et leurs industries nationales respectives à présenter les résultats de leurs activités et de leurs programmes de recherche et développement dans les forums internationaux ;</p> <p>c) Toutes les Parties contractantes présentent les activités nationales de R&amp;D en utilisant la page créée par le REMPEC sur son site internet dans la section des Profils pays.</p>	<p>Continue</p> <p>Continue</p> <p>Continue</p>



<p>19 Améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus décisionnel en cas d'incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision.</p>	<p>a) Toutes les Parties contractantes stimulent continuellement le développement et l'amélioration d'outils régionaux spécifiques d'aide à la décision en encourageant la participation active des programmes et institutions scientifiques nationaux, et en fournissant au REMPEC les ensembles de données pertinents et toute autre information éventuelle disponible dans les différents pays ;</p> <p>b) Toutes les Parties contractantes prennent une part active, à travers une approche menée par les pays, à la mise en application du programme de travail du MTWG défini par les réunions des correspondants du REMPEC ;</p> <p>c) Toutes les Parties contractantes encouragent les instituts océano-météorologiques nationaux à rejoindre le Système mondial d'observation des océans du Réseau méditerranéen d'océanographie opérationnelle et à contribuer à la maintenance des outils méditerranéens ci-dessus en mettant régulièrement à jour les données ;</p> <p>d) Toutes les Parties contractantes contribuent au développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données, qui s'inscrit dans la continuité du Programme de surveillance de l'EcAp.</p>	<p>Continue</p> <p>Si nécessaire</p> <p>Continu</p> <p>Si nécessaire</p>
<p>20 Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nuisibles.</p>	<p>a) Toutes les Parties contractantes ont mis en place des programmes de formation nationaux pour la lutte contre les incidents impliquant des hydrocarbures et autres SNPD, reposant entre autres sur les modèles de programmes de formation de l'OMI de niveaux 1 et 2, pour former respectivement le personnel d'exécution et de supervision en vue d'assurer une formation continue de ce personnel ;</p> <p>b) Toutes les Parties contractantes diffusent les connaissances acquises durant les formations de formateurs et reproduisent ces formations au niveau local et national ;</p> <p>c) Toutes les Parties contractantes organisent régulièrement des exercices pour tester leur capacité de lutte en coopération avec toutes les parties concernées et dans la mesure du possible en faisant participer les états côtiers voisins pour améliorer la coopération bilatérale et sous-régionale ;</p>	<p>Court terme</p> <p>Continue</p> <p>Continue</p>
<p>21 Réviser les recommandations, principes et lignes directrices actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique.</p>	<p>a) Toutes les Parties contractantes ont revu les recommandations, principes et lignes directrices concernant la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle ainsi que la prévention de la pollution par les navires;</p> <p>b) Toutes les Parties contractantes ont identifié tous les principes, recommandations et lignes directrices devant être révisés, mis à jour et/ou amendés ;</p> <p>c) Toutes les Parties contractantes ont indiqué les recommandations, principes et lignes directrices supplémentaires devant être adoptés au niveau régional en vue de faciliter la mise en œuvre du protocole Prévention et Situation Critique dans le domaine de la coopération internationale et de l'assistance mutuelle ;</p> <p>d) Toutes les Parties contractantes ont facilité leurs procédures nationales respectives pour l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement pouvant être requis en cas d'urgence;</p>	<p>Court terme</p> <p>Court terme</p> <p>Court terme</p> <p>Court terme</p>

<p>22 Renforcer la capacité de chaque État côtier individuel à répondre efficacement aux incidents de pollution du milieu marin à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional.</p>	<p>a) Toutes les Parties contractantes ont préparé et adopté les plans d'urgence nationaux, et établi des systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte en cas de déversements d'hydrocarbures et de SNPD par des navires;</p> <p>b) Toutes les Parties contractantes ont négocié et se sont efforcées de conclure et mettre en œuvre des accords sous-régionaux couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne et qui prendront en compte les plans d'urgence sous régionaux pertinents ;</p>	<p>Court terme</p> <p>Court terme</p>
---	---	--

## B Demandes adressées au Secrétariat (REMPEC)

**Note du Secrétariat:** Un niveau de priorité n'a pas été assigné aux demandes adressées au Secrétariat (REMPEC) dans la mesure où la plupart d'entre elles ne peuvent être effectuées qu'une fois la demande correspondante ait été reçue de la part des Parties contractantes et, par conséquent, que le même niveau de priorité lui soit attribué. En général, il est supposé que les tâches confiées au Secrétariat seront traitées dans les plus brefs délais, à condition que les ressources humaines et financières nécessaires soient mises à dispositions.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
1 Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes qui sont relatives à la protection de l'environnement marin (voir Annexe II)	<p>c) et d) Le REMPEC a fourni aux Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance en vue de ratifier et mettre en œuvre les Conventions internationales arrêtées dans les sous-paragraphes (a) et (b) ci-dessus [cf partie A relative aux engagements des Parties contractantes] ;</p> <p>e) Le REMPEC a étudié la possibilité de s'appuyer sur le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI pour atteindre les objectifs susmentionnés.</p>
2 Contrôle et gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire le transfert d'espèces aquatiques envahissantes	<p>c) Le REMPEC a fourni aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance pour atteindre les objectifs visés aux alinéas (a) et (b) ci-avant [cf partie A relative aux engagements des Parties contractantes].</p>
3 Veiller à l'efficacité des administrations maritimes	<p>d) Le REMPEC a aidé les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à élaborer le Plan d'Action National (PAN) permettant d'évaluer leurs progrès, d'orienter leurs efforts de mise en œuvre [du projet révisé] de la Stratégie régionale au cas par cas et d'évaluer leurs capacités nationales afin d'identifier les améliorations éventuellement nécessaires ;</p> <p>e) Le REMPEC a aidé les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à améliorer l'efficacité de leurs administrations maritimes à la lumière des avancées de l'OMI, en particulier de l'IMSAS ;</p> <p>f) Le REMPEC a aidé les États côtiers méditerranéens à se préparer à se soumettre au Programme d'audit des États membres de l'OMI après avoir exploré les dispositifs d'assistance technique auxquels certains d'entre eux pourraient prétendre dans le cadre du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI et d'autres initiatives ;</p> <p>g) Le REMPEC a contribué à approfondir les connaissances et l'expertise des agents chargés du contrôle par l'État du pavillon en mettant en place un programme de formation aux instruments internationaux applicables, en particulier la Convention MARPOL, pour garantir la formation adéquate des inspecteurs sur les navires.</p>

4 Renforcer le Mémorandum d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen)	<p>c) Le REMPEC a proposé au comité du MoU méditerranéen de prendre part à ses réunions;</p> <p>d) Le REMPEC s'est associé aux activités de formation du contrôle par l'Etat du port concernant les questions environnementales, y compris les conventions relatives aux systèmes anti-salissures et à la gestion des eaux de ballast lorsque cela est approprié, en collaboration avec les institutions de formation reconnues de la région ;</p> <p>e) Le REMPEC a travaillé en association avec les MoUs relatifs aux contrôles par l'État du port, sur l'organisation et l'analyse du suivi des campagnes d'inspections renforcées sur les défaillances liées à la convention MARPOL.</p>
5 Mise à disposition d'installations de réception portuaires	<p>h) Le REMPEC a donné des conseils bien structurés relatifs à, entre autres, l'évaluation du type, des spécifications, et de la capacité de l'équipement nécessaire à avoir dans les principaux ports afin de traiter efficacement les déchets d'exploitation et mélanges des navires. Cette assistance peut également couvrir les aspects de préparation de lignes directrices ou de modèle de formulaire de plan d'opérations. Tout cela devrait être basé sur des travaux déjà réalisés dans ce domaine et de la dernière édition du Manuel complet de l'OMI sur les installations de réception portuaires, ainsi que du Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires et des nouvelles exigences incorporées depuis 2005 aux instruments obligatoires pertinents, afin d'aider les Parties contractantes à atteindre cet objectif ;</p> <p>i) Le REMPEC a contribué à la mise en œuvre du Plan régional pour la gestion des déchets en mer, au besoin, en particulier à travers l'élaboration des lignes directrices spécifiques portant sur la fixation de prix raisonnables pour les prestations des installations de réception portuaires ou, selon le cas, l'application d'un régime sans redevance spéciale, en consultation avec les diverses institutions et initiatives régionales et internationales compétentes.</p>
6 Livraison des déchets provenant des navires	<p>c) Le REMPEC a formulé des recommandations sur la question.</p>
7 Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites	<p>c) Le REMPEC a analysé, autant que faire se peut, à travers une consultation directe des Parties contractantes, les raisons motivant le faible respect de cet objectif par un nombre de Parties contractantes;</p> <p>d) Le REMPEC a organisé et a pris part à toutes nouvelles activités relatives à cette question dans lesquelles le Centre est impliqué;</p> <p>e) Le REMPEC a facilité l'organisation d'opérations de surveillance aérienne coordonnées ou individuelles contre les rejets illicites de polluants ;</p> <p>f) Le REMPEC a exploré la possibilité d'étendre les services CleanSeaNet proposés par l'AESM à toutes les Parties contractantes de la Convention de Barcelone et au REMPEC ;</p> <p>g) Le REMPEC doit coopérer avec d'autres Accords régionaux et avec l'AESM.</p>
8 Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites	<p>c) Le REMPEC a soutenu les Parties contractantes, et a rempli le rôle de secrétaire du MENELAS, et a fourni aux Parties contractantes le rapport de ses activités lors de chaque réunion ordinaire ;</p> <p>d) Le REMPEC a maintenu le système d'informations du MENELAS ;</p> <p>e) Le REMPEC a collaboré avec le secrétariat PNUE/PAM à une exploitation accrue d'éventuelles synergies dans le cadre des Mers régionales.</p>
9 Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance	<p>c) Le REMPEC a soutenu les États méditerranéens dans la mise en œuvre des Lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée</p> <p>d) Le REMPEC tient un registre de tous les rapports soumis par les Parties contractantes et soumet régulièrement des rapports de synthèse lors des réunions des Parties contractantes.</p>

<p>10 Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime</p>	<p>c) Le REMPEC a aidé les Parties contractantes qui en font la demande, individuellement ou collectivement, dans l'identification d'aires maritimes susceptibles de nécessiter la mise en place d'un système d'acheminement et dans la préparation de la documentation requise pour amorcer la procédure auprès de l'OMI ; d) Le REMPEC a soutenu les Parties contractantes dans leurs efforts vers l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime.</p>
<p>11 Un meilleur contrôle du trafic maritime</p>	<p>c) Le REMPEC a négocié avec les organisations et agences concernées au nom des Parties contractantes, l'aide financière internationale nécessaire à l'établissement du régime mentionné au sous-paragraphe a) de cet Objectif spécifique;</p>
<p>12 Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs)</p>	<p>b) Le REMPEC a amorcé la procédure d'identification des zones qui, après examen par les Correspondants du REMPEC, pourraient faire l'objet d'un classement ZMPV en tenant compte également, le cas échéant, d'éventuelles synergies avec des actions entreprises pour l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime mentionnés à l'objectif spécifique 10 ; c) Le REMPEC soutient les États côtiers méditerranéens dans la conduite d'études pertinentes nécessaires et la préparation des demandes éventuelles relatives, qui seront soumises à l'OMI pour la désignation de ZMPVs; d) Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir une aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme intégré de coopération technique de l'OMI.</p>
<p>13 Réduction des nuisances sonores dues aux navires</p>	<p>b) Le REMPEC a offert aux États côtiers méditerranéens l'aide et les conseils dont ils ont besoin pour réaliser cet objectif spécifique.</p>
<p>14 Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle</p>	<p>c) Le REMPEC a fourni son assistance aux pays pour définir des procédures et formuler des plans comme spécifié dans cet objectif spécifique et de les aider à réunir des fonds provenant, entre autres, du Programme intégré de coopération technique de l'OMI.</p>
<p>15 Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée en tout ou partie comme une zone de contrôle des émissions de SOx en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et d'appliquer efficacement les mesures d'économie d'énergie existantes</p>	<p>d) Le REMPEC a préparé une étude portant sur la participation des Parties contractantes, destinée à évaluer la faisabilité des alternatives évoquées au sous-paragraphe a) de cet objectif spécifique ; e) Le REMPEC a aidé les États côtiers méditerranéens, individuellement ou collectivement, à présenter à l'OMI une proposition de classement en SOx ECA la ou des zone(s) de la mer Méditerranée; f) Le REMPEC a apporté aux Parties contractantes des informations pertinentes sur les éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique de la navigation internationale ; g) Le REMPEC a évalué les systèmes existants de collecte de données et de rapports sur la consommation en carburants des navires de la région méditerranéenne et de mener des études pilotes sur les activités volontaires de « Collecte de données et de préparation de rapports » ; h) Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir de l'assistance aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme intégré de coopération technique de l'OMI.</p>

<p>16 Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée afin d'aider les navires, y compris les pétroliers en difficulté</p>	<p>b) Le REMPEC a assisté les Parties contractantes qui en font la demande dans la préparation et la mise en œuvre des accords mentionnés au sous-paragraphe a) de cet objectif spécifique.</p> <p>c) Le REMPEC a évalué la capacité des Etats riverains de la Méditerranée en termes de capacités de remorquage d'urgence, et a fourni assistance aux Parties contractantes qui en ont fait la demande.</p>
<p>17 Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, sous le contrôle direct des États méditerranéens</p>	<p>c) Le REMPEC a fourni assistance aux Etats qui le demandent dans l'identification du niveau minimal requis concernant les équipements pré-positionnés pour la lutte contre les déversements, qui sont contrôlé par l'Etat ;</p> <p>d) Le REMPEC a diffusé aux Parties contractantes les informations concernant les possibilités offertes pour le financement de l'acquisition de ces équipements, et a les a aidé à cet égard, si nécessaire ;</p> <p>e) Le REMPEC a entretenu le système d'information régional et a maintenu à jour l'inventaire des équipements pré-positionnés pour la lutte;</p> <p>f) Le REMPEC a envisagé d'éventuelles synergies entre le Système d'Information Régional et le CECIS et a facilité la mise à jour de ces bases de données grâce à un système interconnecté.</p>
<p>18 Encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de recherche et de développement et faciliter le transfert des technologies.</p>	<p>d) Le REMPEC a fourni assistance aux institutions et industries régionales dans l'identification des domaines de recherche nécessitant un renforcement des technologies et des techniques de pointe utilisées pour la préparation à la lutte et la lutte en cas de déversement ;</p> <p>e) Le REMPEC a fourni assistance concernant la diffusion et l'échange des résultats des activités et des programmes nationaux de R&amp;D à l'intérieur et à l'extérieur de la région méditerranéenne ;</p> <p>f) Le REMPEC a facilité la participation des institutions de recherche nationales et régionales et des industries dans les forums internationaux pertinents ;</p> <p>g) Le REMPEC a coopéré avec d'autres Accords régionaux et avec l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents.</p>
<p>19 Améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus décisionnel en cas d'incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision.</p>	<p>e) Le REMPEC a revu et mis à jour régulièrement, et a développé et mis à la disposition des autorités nationales compétentes des Parties contractantes de nouveaux outils informatiques d'aide à la décision, en tenant compte des initiatives nationales ou régionales dans ce domaine;</p> <p>f) Le REMPEC a facilité la coordination et la mise en œuvre du programme de travail du Groupe de travail technique méditerranéen ;</p> <p>g) Le REMPEC a exploré les éventuelles interactions et la mise en commun des outils d'aide à la décision disponibles au niveau méditerranéen et européen ;</p> <p>h) Le REMPEC a soutenu le développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données qui s'inscrive dans la lignée du Programme de contrôle de l'EcAp ;</p> <p>i) Le REMPEC a intégré tout développement sur les outils d'aide à la décision correspondant aux objectifs spécifiques 20,21 et 22.</p>
<p>20 Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nuisibles.</p>	<p>d) Le REMPEC a aidé les Parties contractantes à développer et mettre en application leurs programmes de formation nationaux ;</p> <p>e) Le REMPEC a organisé des cours de « formation de formateurs », s'inspirant en particulier des travaux menés dans le cadre des Projets POSOW;</p> <p>f) Le REMPEC a axé les cours de formation régionaux sur des questions spécifiques hautement spécialisées;</p> <p>g) Le REMPEC a pris en compte les modèles de formation appropriés mis à jour par le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR) de l'OMI ; d'autres Accords régionaux, et l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents ;</p> <p>h) Le REMPEC a encouragé la tenue régulière d'exercices pour tester la capacité de lutte nationale et sous-régionale en coopération</p>

	<p>avec toutes les parties concernées ;</p> <p>i) Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme de coopération technique intégré de l'OMI et a mobilisé des ressources et moyens externes, entre autres à travers le secteur privé, le Mécanisme de protection civile de l'UE et d'autres mécanismes de financement.</p>
<p>21 Réviser les recommandations, principes et lignes directrices actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique.</p>	<p>e) Le REMPEC a élaboré un inventaire des procédures nationales applicables concernant l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement pouvant être fournis dans le cadre d'une assistance mutuelle en cas d'urgence, et a préparé des recommandations pour l'amélioration des procédures nationales qui pourraient entraver gravement une telle assistance ;</p> <p>f) Le REMPEC a préparé les textes révisés, mis à jour et/ou amendés des recommandations, principes et lignes directrices régionaux pertinents, et les a proposé pour adoption aux réunions des Parties contractantes ;</p> <p>g) Le REMPEC a proposé de nouveaux principes, recommandations et lignes directrices, pour adoption aux réunions des Parties contractantes, s'il y avait lieu ;</p> <p>h) Le REMPEC a collaboré avec l'OMI, d'autres Accords régionaux, l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents et le Mécanisme de protection civile de l'UE, en prenant en compte tout nouveau développement sur la coopération internationale et l'assistance mutuelle ;</p> <p>i) Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme de coopération technique intégré de l'OMI et de mobiliser des ressources et moyens externes.</p>
<p>22 Renforcer la capacité de chaque État côtier individuel à répondre efficacement aux incidents de pollution du milieu marin à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional.</p>	<p>c) Le REMPEC a aidé les Parties contractantes qui n'ont pas encore adopté de plans d'urgence nationaux ou qui manifestent le besoin de réviser leurs plans d'urgence nationaux pour y intégrer des composants relatifs aux SNPD et/ou aux activités offshore, dans le développement ou la mise à jour et la mise en œuvre de systèmes de préparation à la lutte et de lutte nationaux ;</p> <p>d) Le REMPEC a facilité l'évaluation de plans d'urgence et de systèmes de lutte nationaux, grâce à un procédé d'auto-évaluation ou d'évaluation par des pairs pour comparer leurs capacités d'intervention face aux risques existants de déversements d'hydrocarbures et de SNPD par des navires, et a évalué les différences entre les plans nationaux afin de définir les mesures appropriées pour assurer la compatibilité des arrangements opérationnels en vue de conclure des accords bilatéraux et/ou sous-régionaux ;</p> <p>e) Le REMPEC a assisté les Parties contractantes à préparer ou réviser des plans d'urgence sous-régionaux et à rédiger des accords liés à leur application ;</p> <p>f) Le REMPEC a utilisé les conseils et le matériel mis à disposition par d'autres Accords régionaux, par l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents et par le Mécanisme de protection civile de l'UE ;</p> <p>g) Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir de l'assistance aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme de coopération technique intégré de l'OMI et a mobilisé d'autres ressources et moyens externes.</p>





## ANNEXE II

### LISTE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES ET DE LA LEGISLATION EUROPEENNE PERTINENTES

#### CONVENTIONS INTERNATIONALES ET AUTRES INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

**Note du Secrétariat:** Le statut des conventions et autres instruments obligatoires énumérées ci-dessous reflète la situation en mars 2015. Lors de la mise en œuvre du [projet révisé] de la Stratégie régionale, les Parties contractantes et le REMPEC devraient s'efforcer d'appliquer les instruments pertinents **tels que modifiés** au moment de la mise en œuvre.

#### 1. Conventions internationales relatives à la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires:

- Convention internationale sur les lignes de charge, 1966 (LL 1966);
- Protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, 1988;
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS, 1974) ;
- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, modifiée par les protocoles de 1978 et 1997 s'y rattachant (MARPOL) et ses annexes;
- Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978 (STCW) modifié en 1995 (STCW 1995);
- Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72) telle que modifiée ;
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (TONNAGE, 1969) ;
- Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, 2001 ;
- Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004;
- Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009;
- Protocole de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières ; et
- Convention de l'OIT sur la marine marchande (normes minima), 1976 (N° 147), et le Protocole de 1996 s'y rattachant.

#### 2. Conventions internationales relatives à la lutte contre la pollution :

- Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) ;
- Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-SNPD) ;
- Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 1969 (INTERVENTION 1969) et son protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, 1973 (PROTOCOLE INTERVENTION 1973);
- Convention internationale de 1989 sur l'assistance (SALVAGE 1989); et
- Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

#### 3. Conventions internationales relatives à la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages de la pollution :

- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1992);

- Convention internationale de 1992 portant sur la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992);
- Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant sur la création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- Protocole de 1996 portant sur la convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ;
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ; et
- Protocole de 2010 à la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD).

## LÉGISLATIONS DE L'UNION EUROPÉENNE PERTINENTES

Directive 2005/33/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juillet 2005 modifiant la Directive 1999/32/CE du 26 avril 1999 en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (*JO L 191 du 22.7.2005*)

Directive 2008/56/CE du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre «stratégie pour le milieu marin») (*JO L 164 du 25.06.2008*)

Directive 2009/15/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (*JO L 131 du 28.5.2009*)

Directive 2009/16/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (*JO L 131 du 28.5.2009*), modifiée par:

- Directive 2013/38/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 août 2013, (*JO L 218 du 14.8.2013*) ; et
- Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement Européen et du Conseil, du 20 novembre 2013 (*JO L 330 du 10.12.2013*).

Directive 2009/17/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (*JO L 131 du 28.5.2009*)

Directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port (*JO L 196 du 7.8.1996*)

Règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement Européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil (*JO L 64 du 4.3.2006*)

Directive 2014/89/UE du Parlement Européen et du Conseil du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime, que tous les États membres devraient transposer avant la fin de l'année 2016, en vue d'établir leurs Plans d'aménagement du territoire maritime (MSP) d'ici 2021 (*JO L 257 du 28.8.2014*)

Directive 2014/90/UE du Parlement Européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil (*JO L 257 du 28.8.2014*)

Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté (*JO L 14 du 20.1.2000*)

Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison - Déclaration de la Commission (*JO L 332 du 28.12.2000*) modifiée par :

- Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 novembre 2002 (*JO L 324 du 29.11.2002*) ;
- Directive 2007/71/CE de la Commission, du 13 décembre 2007 (*JO L 329 du 14.12.2007*) ; et
- Règlement (CE) n° 1137/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 22 octobre 2008 (*JO L 311 du 21.11.2008*).

Directive 2008/106/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 323, 3.12.2008)

Directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers (JO L 13 du 16.1.2002), modifiée par :

- Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 novembre 2002 (JO L 324 du 29.11.2002) ; et
- Règlement (CE) n° 1137/2008 du Parlement Européen et du Conseil, du 22 octobre 2008 (JO L 311 du 21.11.2008).

Règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque (JO L 172 du 30.6.2012)

Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002), modifiée par :

- Directive 2009/17/CE, du 23 April 2009 (JO L 131 du 28.5.2009) ;
- Directive 2009/18/CE, du 23 April 2009 (JO L 131 du 28.5.2009) ;
- Directive 2011/15/UE de la Commission, du 23 février 2011 (JO L 49 du 24.2.2011) ; et
- Directive 2014/100/UE de la Commission, du 28 Octobre 2014 (JO L 308 du 29.10.2014).

Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement Européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208, 05.08.2002), modifié par :

- Règlement (CE) n° 1644/2003 du Parlement Européen et du Conseil, du 22 juillet 2003 (JO L 245 du 29.09.2003) ;
- Règlement (CE) n° 724/2004 du Parlement Européen et du Conseil, du 31 mars 2004 modifiant le Règlement (CE) n° 1406/2002 (JO L 123 du 29.04.2004) ;
- Règlement (CE) n° 1891/2006, du 18 décembre 2006 (JO L 394 du 30.12.2006) ; et
- Règlement (UE) n° 100/2013, du Parlement Européen et du Conseil du 15 janvier 2013 (JO L 39 du 09.2.2013).

Décision n° 2002/762/CE du Conseil, du 19 septembre 2002 autorisant les États membres à signer et à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention « Hydrocarbures de soute »), ou à y adhérer (JO L 256 du 25.09.2002)

Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (JO L 324 du 29.11.2002), modifié par

- Règlement (CE) n° 415/2004 de la Commission, du 5 mars 2004 (JO L 68 du 06.03.2004) ;
- Règlement (CE) n° 93/2007 de la Commission, du 30 janvier 2007 (JO L 22 du 31.1.2007) ;
- Règlement (CE) n° 596/2009, du 18 juin 2009 (JO L 188 du 18.7.2009) ; et
- Règlement (UE) n° 530/2012, du 13 juin 2012 (JO L 172 du 30.6.2012).

Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 novembre 2002, portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires (JO L 324 du 29.11.2002), modifiée par :

- Directive 2008/106/CE, du 19 novembre 2008 (JO L 323 du 3.12.2008) ;
- Directive 2009/45/CE, du 6 mai 2009 (JO L 163 du 25.6.2009) ; et
- Directive 2014/90/UE, du 23 juillet 2014 (JO L 257 du 28.8.2014).

Décision du Conseil (2002/971/CE) du 18 novembre 2002 autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS), ou à y adhérer (JO L 337 du 13.12.2002)

Règlement (CE) n° 782/2003 du Parlement Européen et du Conseil du 14 avril 2003 interdisant les composés organostanniques sur les navires (*JO L 115 du 9.5.2003*), modifié par :

- Règlement (CE) n° 536/2008 de la Commission, du 13 juin 2008 (*JO L 156 du 14.06.2008*) ; et
- Règlement (CE) n° 219/2009 de la Commission, du 11 mars 2009 (*JO L 87 du 31.3.2009*).

Décision du Conseil (2004/246/CE) du 2 mars 2004 autorisant les États membres à signer ou à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le protocole de 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou à y adhérer, et autorisant l'Autriche et le Luxembourg à adhérer, dans l'intérêt de la Communauté européenne, aux instruments de référence (*JO L 78 du 16.3.2004*), modifiée par :

- *Décision du Conseil, du 24 septembre 2004 adaptant la décision 2004/246/CE (JO L 303 du 30.9.2004).*

Directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (*JO L 327 du 27.11.2012*)





### ANNEXE III

## [PROJET RÉVISÉ] DE LA STRATEGIE REGIONALE POUR LA PREVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES (2016-2021)

### Estimation des coûts de la mise en œuvre [du projet révisé] de la Stratégie régionale

#### Notes du Secrétariat:

1. Les estimations de coûts figurant au tableau ci-dessous ont été évaluées sur la base de l'estimation provisoire des moyens nécessaires à la mise en œuvre du Plan d'action du Protocole Offshore et à partir des données et hypothèses formulées dans l'étude de 2005 sur l'estimation du coût de la mise en œuvre de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires en Méditerranée. Les coûts estimés représentent des estimations approximatives et, par conséquent, ne devraient pas être considérés comme représentant un budget de mise en œuvre à proprement parler, qui, si nécessaire, devrait être établi au cours d'un exercice distinct.
2. Les moyens estimés nécessaires pour le Secrétariat (REMPEC) partent du principe que le Centre dispose d'un personnel suffisant. La mise en œuvre [du projet révisé] de la Stratégie régionale devrait exiger du personnel supplémentaire dédié, de préférence financé par un projet ou des bailleurs de fonds externes, ou une succession de fonctionnaires détachés par les États. Le présent coût estimatif de la mise en œuvre [du projet révisé] de la Stratégie régionale ne comprend pas les coûts liés au personnel supplémentaire.
3. Lorsque l'activité concernée est considérée comme faisant partie des responsabilités habituelles d'une Administration ou du REMPEC, le coût estimé est donné comme nulle, une fois les employés supplémentaires engagés.
4. Aucune tentative n'a été faite pour quantifier le coût de la fourniture d'installations de réception portuaires adéquates car cela varie grandement d'un pays à l'autre et dépend de nombreuses variables (on pourrait faire référence à l'étude relative à l'estimation du coût de la mise en œuvre de la Stratégie régionale pour prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires en Méditerranée - REMPEC / WG.25/6).
5. Les services de consultants experts externes et l'organisation de séminaires et d'activités de formation régionaux ont été jugés nécessaires pour la mise en œuvre rapide et complète des objectifs spécifiques 3, 5, 6, 9, 12, 14, 15, 17, 19, 20 and 21.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
<b>1 Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes qui sont relatives à la protection de l'environnement marin.</b>	a) Les Parties contractantes ratifient et mettent en œuvre, <i>à court terme</i> , la Convention MARPOL et ses six annexes, assurent leur transposition dans le droit national, en particulier l'Annexe V révisée (Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires) et l'Annexe VI (Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires) et ses amendements, et coopèrent par l'intermédiaire du REMPEC pour garantir l'application de toutes leurs dispositions ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Les Parties contractantes ratifient et mettent en œuvre, <i>à court terme</i> , les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI et assurent dans le même temps leur transposition dans le droit national, ainsi que l'application de toutes leurs dispositions;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	c) Le Secrétariat fournit aux Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance en vue de respecter les priorités arrêtées dans les sous-paragraphe (a) et (b) ci-dessus ;	Temps du personnel.	Nul
	d) Le Secrétariat aide les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à ratifier et à mettre en œuvre la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004, en parallèle avec la Stratégie méditerranéenne de gestion des eaux de ballast des navires et du Projet de Partenariat GloBallast dans la région méditerranéenne, en collaboration avec le Centre d'activités régionales pour les Aires spécialement protégées (CAR/ASP) ;	Temps du personnel	Nul
	e) Le Secrétariat étudie la possibilité de s'appuyer sur le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI pour atteindre les objectifs susmentionnés.	Temps du personnel	Nul



OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
<b>2 Contrôle et gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire le transfert d'espèces aquatiques envahissantes.</b>	a) Les Parties contractantes appliquent, à <i>moyen terme</i> , les Lignes directrices de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes lors de l'adoption des mesures de réduction du risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par le biais de l'encrassement biologique, ainsi que font part à l'OMI de l'expérience acquise au cours de cette mise en œuvre ;	Action appropriée de l'administration maritime, avec soutien additionnel	Nul
	b) Les Parties contractantes communiquent les Lignes directrices aux acteurs de l'industrie maritime et à toute autre partie concernée, et les invitent à coopérer à l'atténuation des risques concernés ;	Idem.	Nul
	c) Le Secrétariat offre aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande les conseils et l'assistance utiles pour atteindre les objectifs visés aux alinéas (a) et (b) ci-avant.	Temps du personnel	Nul
<b>3 Veiller à l'efficacité des administrations maritimes.</b>	a) Les Parties contractantes élaborent, à <i>court terme</i> , en collaboration avec le REMPEC au besoin, un Plan d'Action National (PAN) leur permettant d'évaluer leurs progrès, orientent leurs efforts de mise en œuvre [du projet révisé] de la Stratégie régionale au cas par cas et mènent une évaluation nationale de leurs capacités pour identifier les améliorations éventuellement nécessaires ;	Action appropriée de l'administration maritime  Séminaire régional	Nul  75,000 <sup>20</sup>
	b) Les États méditerranéens s'efforcent, pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, d'améliorer à <i>court terme</i> l'efficacité de leurs administrations maritimes sur la base du PAN susmentionné en auto-évaluant leurs capacités et leurs efficacités à donner plein effet à la Convention MARPOL et aux autres conventions applicables en suivant les recommandations de la Résolution de l'OMI relative à l'auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon et les autres recommandations et Lignes directrices de l'OMI applicables ;	Idem.	Nul

<sup>20</sup> Estimation du coût d'un séminaire de deux jours organisé à Malte, avec deux participants par pays présents comprenant un soutien consultatif externe

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
	c) Les États méditerranéens se préparent, à <i>court terme</i> et pour ceux qui ne l'ont pas déjà fait, à se soumettre au Programme d'audit des États membres de l'OMI dans le cadre de leurs efforts de protection du milieu marin et après avoir mené l'auto-évaluation mentionnée à l'alinéa a) ci-avant et pris les mesures d'amélioration nécessaires, en se basant sur le Code III et sur le Cadre et les procédures pour le Programme d'audit des États membres de l'OMI, une fois ceux-ci pleinement institutionnalisés et ledit Code rendu obligatoire en vertu de la Convention MARPOL et des autres conventions applicables, a priori en 2016 ;	Idem.	Nul
	d) Le Secrétariat aide les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à élaborer le Plan d'Action National (PAN) mentionné à l'alinéa a) ci-avant pour pouvoir évaluer leurs progrès, oriente leurs efforts de mise en œuvre [du projet révisé] de la Stratégie régionale au cas par cas et évalue leurs capacités nationales afin d'identifier les améliorations éventuellement nécessaires ;	Temps du personnel et déplacement <sup>21</sup>  Soutien Consultatif Externe	Voir note de bas de page <sup>2</sup>  210,000 <sup>22</sup>
	e) Le Secrétariat continue d'aider les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à améliorer l'efficacité de leurs administrations maritimes à la lumière des avancées de l'OMI, en particulier de l'IMSAS ;	Idem.	Idem.
	f) Le Secrétariat aide les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à se préparer à se soumettre au Programme d'audit des États membres de l'OMI après avoir exploré les dispositifs d'assistance technique auxquels certains d'entre eux pourraient prétendre dans le cadre du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI et d'autres initiatives ;	Idem.	Idem.

<sup>21</sup> Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre [du Projet révisé] de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

<sup>22</sup> Un budget relatif au support technique a été estimé à une valeur de 10,000 euros par pays.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
	g) Le Secrétariat continue à approfondir les connaissances et l'expertise des agents chargés du contrôle par l'État du pavillon en mettant en place, par l'intermédiaire du REMPEC, un programme de formation aux instruments internationaux applicables, en particulier la Convention MARPOL, pour garantir la formation adéquate des inspecteurs sur les navires.	Temps du personnel  Soutien Consultatif Externe	Nul  15,000
<b>4 Renforcer le Mémoire d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen).</b>	a) Les Parties contractantes maintiennent le mandat du REMPEC selon lequel le Centre doit, dans les circonstances où cela serait possible, proposer son assistance au MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du Port afin d'améliorer son effectivité et, si on lui en fait la demande, facilite la coordination entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Les Parties contractantes rendent disponibles, à <i>court terme</i> , les ressources nécessaires ainsi que les moyens permettant au MoU méditerranéen de fonctionner de façon efficace ;	Idem.	Nul
	c) Le Secrétariat continue à prendre part aux réunions du comité du MoU méditerranéen;	Temps du personnel et déplacement <sup>23</sup>	Voir note de bas de page <sup>4</sup>
	d) Le Secrétariat s'associe aux activités de formation du contrôle par l'Etat du port concernant les questions environnementales, y compris les conventions relatives aux systèmes anti-salissures et à la gestion des eaux de ballast lorsque cela est approprié, en collaboration avec les institutions de formation reconnues de la région ; et	Idem.	Idem.
	e) Le Secrétariat travaille en association avec les MoUs relatifs aux contrôles par l'État du port, et en particulier avec le MoU de Paris, sur l'organisation et l'analyse du suivi des campagnes d'inspections renforcées sur les défaillances liées à la convention MARPOL ;	Idem.	Idem.

<sup>23</sup> Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre [du Projet révisé] de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
<b>5 Mise à disposition d'installations de réception portuaires.</b>	a) (des activités b) à g)) mettre en place, à <i>court terme</i> à l'exception des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et les résidus de l'épuration des gaz d'échappement qui seront considérés à <i>moyen terme</i> , sauf disposition contraire ou si les mesures préalables appropriées n'ont pas encore été prises, des installations de réception adéquates dans leurs ports et d'envisager des procédures de facturation des prestations desdites installations permettant leur utilisation dès leur mise en place moyennant des frais suffisamment raisonnables pour ne pas dissuader les exploitants de les utiliser ;	Action appropriée de l'administration maritime, en collaboration avec d'autres organismes	Voir note de bas de page <sup>4</sup>
	h) Le Secrétariat donne des conseils clairs relatifs à, entre autres, l'évaluation du type, des spécifications, et de la capacité de l'équipement nécessaire à avoir dans les principaux ports afin de traiter efficacement les déchets d'exploitation et mélanges des navires sur la base des travaux déjà réalisés dans ce domaine et de la dernière édition du Manuel complet de l'OMI sur les installations de réception portuaires, ainsi que du Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires et des nouvelles exigences incorporées depuis 2005 aux instruments obligatoires pertinents, afin d'aider les Parties contractantes à atteindre cet objectif ;	Temps du personnel  Soutien Consultatif Externe  Séminaire régional	Nul  15,000 <sup>24</sup>  60,000 <sup>25</sup>
	i) Le Secrétariat, en parallèle de l'élaboration des recommandations mentionnées à l'alinéa h) ci-avant, facilite la mise en œuvre du Plan régional pour la gestion des déchets en mer, au besoin, en particulier l'élaboration des Lignes directrices spécifiques à la fixation de prix raisonnables pour les prestations des installations de réception portuaires ou, selon le cas, à l'application d'un régime sans redevance spéciale, en consultation avec les diverses institutions et initiatives régionales et internationales compétentes.	Temps du personnel  Soutien Consultatif Externe	Nul  75,000 <sup>26</sup>

<sup>24</sup> Consultant externe prépare les conseils requis, et fournit l'assistance relative à la tenue d'un séminaire régional.

<sup>25</sup> Estimation du coût d'un séminaire de deux jours organisé à Malte, avec deux participants par pays présents comprenant un Soutien Consultatif Externe.

<sup>26</sup> Consultant externe qui fournit l'assistance relative à la préparation de lignes directrices spécifiques, et à fournir l'assistance technique concernant jusqu'à 10 ports principaux de la région.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
<b>6 Livraison des déchets provenant des navires.</b>	a) Les Parties contractantes mettent en place, à <i>court terme</i> et si les mesures appropriées n'ont pas déjà été prises, un système de notification au prochain port d'escale des navires faisant état de la présence à bord d'eaux de cale, de résidus d'hydrocarbures, de résidus de substances nocives et potentiellement dangereuses, d'eaux usées, d'ordures, de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et de résidus d'épuration des gaz d'échappement .	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Tous les États méditerranéens appliquent, à <i>court terme</i> , des réglementations nationales donnant pouvoir aux autorités maritimes d'exiger, des Capitaines de navires, lorsqu'ils le jugent nécessaire, de décharger les déchets qui sont à bord dans des installations de réception portuaires désignées avant de lever l'ancre.	Idem.	Nul
	c) Le Secrétariat formule des recommandations sur la question pour les Parties contractantes qui en font la demande, associées si possible à celles préconisées par l'objectif spécifique relatif à la mise en place des installations de réception portuaires, et qui tiennent compte, selon le cas, du Plan régional pour la gestion des déchets en mer.	Temps du personnel et Soutien Consultatif Externe conformément à l'activité 5 h) susmentionnée	Nul
<b>7 Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites.</b>	a) Les Parties contractantes établissent, à <i>court terme</i> et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, des systèmes et procédures pour le contrôle et la surveillance nationale et sous régionale, y compris, lorsque cela est faisable, une surveillance aérienne régulière individuelle et coordonnée des eaux soumises à la juridiction des Parties contractantes et rendent compte des résultats obtenus aux réunions habituelles des Correspondants du REMPEC ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Les Parties contractantes s'efforcent à <i>court terme</i> , d'établir des systèmes sous-régionaux, y compris les procédures de survol des eaux soumises à la juridiction d'un État voisin, si les Parties en conviennent, pour la surveillance aérienne des zones de la Méditerranée sensibles du point de vue environnemental et/ou à risque élevé ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
	c) Le Secrétariat analyse autant que faire se peut, à travers une consultation directe des Parties contractantes, les raisons motivant le peu de respect de cet objectif par nombre des Parties contractantes ;	Temps du personnel	Nul
	d) Le Secrétariat continue à organiser et à prendre part, dans la mesure des fonds et des ressources humaines disponibles, à toutes nouvelles activités relatives à cette question dans lesquelles le Centre devrait être impliqué, en tirant profit de l'expérience acquise au fil des activités menées en faveur du contrôle et de la surveillance étatiques ;	Temps du personnel et déplacement <sup>27</sup>	Voir note de bas de page <sup>8</sup>
	e) Le Secrétariat permet l'organisation d'opérations de surveillance aérienne coordonnées ou individuelles contre les rejets illicites de polluants ;	Temps du personnel	Nul
	f) Le Secrétariat explore la possibilité d'étendre les services CleanSeaNet proposés par l'AESM à toutes les parties contractantes de la Convention de Barcelone et au REMPEC ;	Temps du personnel	Nul
	g) Le Secrétariat, lors de la mise en œuvre des requêtes ci-dessus, coopère avec d'autres Accords régionaux et avec l'AESM.	Temps du personnel	Nul
<b>8 Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites.</b>	a) Tous les États méditerranéens s'assurent, à <i>court terme</i> de l'existence d'un cadre juridique national (législation) comme base des poursuites contre les auteurs de rejets illicites, pour des violations à la convention MARPOL ou de tout cadre juridique national qui la met en œuvre ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Les Etats méditerranéens prennent part activement, à <i>court terme</i> , au Réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL en Méditerranée dans le cadre de la Convention de Barcelone et conformément à ses termes de référence ;	Idem.	Nul
	c) Le Secrétariat continue de soutenir les Parties contractantes, de remplir le rôle de secrétaire du MENELAS, et de fournir aux Parties contractantes le rapport de ses activités lors de chaque réunion ordinaire ;	Temps du personnel	Nul

<sup>27</sup> Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre [du Projet révisé] de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
	d) Le Secrétariat assume la responsabilité du système d'informations du MENELAS ;	Temps du personnel and maintenance informatique	6,000 <sup>28</sup>
	e) Le Secrétariat travaille avec le secrétariat PNUE/PAM à une exploitation accrue d'éventuelles synergies dans le cadre des Mers régionales, notamment le Réseau d'Enquêteurs et de Procureurs de la mer du Nord (NSN), le Réseau des Procureurs sur la Criminalité environnementale de la mer Baltique (ENPRO) et l'AESM dans le cadre du MENELAS.	Temps du personnel et déplacement <sup>29</sup>	Voir note de bas de page <sup>10</sup>
<b>9 Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance.</b>	a) Les Parties contractantes mettent en œuvre, à <i>court terme</i> , les Lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée, en conjonction avec les dispositions applicables de la Convention MARPOL et avec le Plan régional de gestion des débris marins ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Les Parties contractantes rendent compte des mesures qu'elles ont prises pour mettre en œuvre lesdites Lignes Directrices ;	Idem.	Nul
	c) Le Secrétariat accompagne les États méditerranéens dans la mise en œuvre des Lignes directrices évoquées au sous-paragraphe a) ci-dessus, en prenant en considération les dispositions applicables de la Convention MARPOL et du Plan régional de gestion des débris marins ;	Temps du personnel  Séminaire régionale ainsi que consultation externe	Nul  75,000 <sup>30</sup>
	d) Le Secrétariat consigne dans un registre tous les rapports soumis par les Parties contractantes en vertu du sous-paragraphe b) ci-dessus et soumet régulièrement des rapports de synthèse lors des réunions des Parties contractantes.	Temps du personnel	Nul

<sup>28</sup> Un budget correspond à la maintenance du site internet s'élevant à 2,000 euros par an pour une période de six ans (2016-2021) a été estimé.

<sup>29</sup> Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre [du Projet révisé] de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

<sup>30</sup> Estimation du coût d'un séminaire de deux jours organisé à Malte, avec deux participants par pays présents comprenant un Soutien Consultatif Externe.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
<b>10 Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime.</b>	a) Les Parties contractantes proposent à l'OMI, là où cela s'avère nécessaire, des systèmes appropriés d'organisation du trafic supplémentaires en Méditerranée pour adoption possible en conformité avec le droit international;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Les Parties contractantes envisagent d'établir, lorsque les circonstances s'y prêtent, et sans que cela porte atteinte au droit souverain des États, des MSP sous leur juridiction en étroite collaboration avec les autorités nationales compétentes concernées et en coopération avec les autres États côtiers méditerranéens afin d'assurer la cohérence et la coordination de leurs MSP à travers la région méditerranéenne ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	c) Le Secrétariat aide les Parties contractantes qui en font la demande, individuellement ou collectivement, dans l'identification d'aires maritimes susceptibles de nécessiter la mise en place d'un système d'acheminement et dans la préparation de la documentation requise pour amorcer la procédure auprès de l'OMI ;	Temps du personnel	Nul
	d) Le Secrétariat soutient, en étroite coopération avec les autres composantes du PAM, les Parties contractantes qui en font la demande dans leurs efforts vers l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime (MSP).	Temps du personnel et déplacement <sup>31</sup>	Voir note de bas de page <sup>12</sup>
<b>11 Un meilleur contrôle du trafic maritime</b>	a) Les Parties contractantes identifient, à <i>court terme</i> , les zones méditerranéennes où le contrôle du trafic maritime pourrait être amélioré en mettant en place un régime basé sur l'utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS), en combinaison avec les services de séparation du trafic (VTS) et les systèmes de compte rendus obligatoire des navires, et finalisent les procédures d'approbation le plus tôt possible par la suite;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul

<sup>31</sup> Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre [du Projet révisé] de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.



OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
	b) Les Parties contractantes renforcent de manière continue la coopération technique entre centres VTS des pays voisins et, selon le besoin, échangent des informations sur les navires en utilisant le système d'identification automatique (AIS) et autres systèmes connexes dans la zone de surveillance commune ;	Idem.	Nul
	c) Le Secrétariat négocie, à <i>court terme</i> , avec les organisations et agences concernées au nom des Parties contractantes qui en font la demande, l'aide financière internationale nécessaire à l'établissement du régime mentionné au sous-paragraphe a) ci-dessus, en prenant aussi en compte, le cas échéant, d'éventuelles synergies avec des actions entreprises pour l'établissement de MSP mentionnés à l'objectif spécifique 10 ;	Temps du personnel	Nul
<b>12 Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs)</b>	a) Les Parties contractantes déterminent, à <i>moyen terme</i> et avec le soutien du REMPEC et du CAR/ASP, si certaines zones maritimes dans leur juridiction nécessitent la protection dont bénéficient les zones classées ZMPV et si tel est le cas, amorcent la procédure de demande de classement auprès de l'OMI ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Le Secrétariat amorce, à la demande des Parties contractantes et en conjonction avec le CAR/ASP, la procédure d'identification des zones qui, après examen par les Correspondants du REMPEC, pourraient faire l'objet d'un classement ZMPV en tenant compte également, le cas échéant, d'éventuelles synergies avec des actions entreprises pour l'établissement de MSP mentionnés à l'objectif spécifique 10 ;	Temps du personnel	Nul
	Le Secrétariat assiste, en coopération avec l'OMI, les États côtiers méditerranéens qui en font la demande, à mener les études pertinentes nécessaires et prépare les demandes éventuelles y relatives, qui seront soumises à l'OMI pour la désignation de ZMPVs, dans le strict respect des lignes directrices pertinentes de l'OMI;	Temps du personnel  Soutien Consultatif Externe	Nul  15,000
	c) Le Secrétariat explore la possibilité d'obtenir une aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme intégré de coopération technique de l'OMI.	Temps du personnel	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
<b>13 Réduction des nuisances sonores dues aux navires.</b>	a) Les Parties contractantes sensibilisent, à <i>moyen terme</i> , les concepteurs et armateurs de navires de chaque pays, ainsi que les opérateurs de navires battant leur pavillon pour les encourager à mettre en place des stratégies de réduction des nuisances sonores à bord de leurs navires, à travers la dissémination des conseils présentés par les Lignes directrices de l'OMI pour la réduction de la pollution sonore sous-marine générée par la navigation commerciale, afin de faire face à son impact négatif sur la vie marine ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Le Secrétariat offre aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande l'aide et les conseils dont ils ont besoin pour réaliser l'objectif mentionné au sous-paragraphe (a) ci-dessus.	Temps du personnel	Nul
<b>14 Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle.</b>	a) Les Parties contractantes identifient, à <i>court terme</i> , à l'échelle nationale, les procédures appropriées décrites par les Lignes directrices de l'OMI et les la législation et les lignes directrices européennes pertinentes, complétées par les Lignes directrices et principes préparés par le REMPEC, afin de faciliter la prise de décisions au moment de désigner un lieu de refuge pour les navires en détresse ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Tous les Etats méditerranéens formulent, à <i>moyen terme</i> , des plans traitant des navires en détresse, y compris l'équipement et les moyens appropriés, en tant que de besoin, et définissent les modalités de l'intervention en fonction de sa nature et du risque encouru ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	c) Le Secrétariat continue à fournir son assistance aux pays qui la demandent, pour définir des procédures et formuler des plans comme spécifié dans les sous objectifs a) et b) précédents, et de les aider à réunir des fonds provenant, entre autres, du Programme intégré de coopération technique de l'OMI.	Temps du personnel  Soutien Consultatif Externe	Nul  15,000

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
<b>15 Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée en tout ou partie comme une zone de contrôle des émissions de SOx en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et d'appliquer efficacement les mesures d'économie d'énergie existantes.</b>	a) Les Parties contractantes examinent, à <i>court terme</i> , s'il est opportun de classer en tant que Zone de contrôle des émissions de SOx (SOx ECA) certaines zones de la Méditerranée identifiées à cet effet, ainsi prendre en considération la possibilité de désigner l'ensemble de la mer Méditerranée comme Zone de contrôle des émissions de SOx (SOx ECA);	Action appropriée de l'administration maritime et du Secrétariat	Nul
	b) Les Parties contractantes, une fois une décision prise et l'Annexe VI de la Convention MARPOL ratifiée, soumettent à l'OMI, à <i>moyen terme</i> , une proposition visant à classer en SOx ECA la ou les zone(s) de la mer Méditerranée identifiée(s) au sous-paragraphe a) ci-dessus ;	Idem.	Nul
	c) Les Parties contractantes prennent part aux débats pertinents de l'OMI sur d'éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique pour la navigation internationale, en particulier sur le développement d'un système de collecte des données sur la consommation en carburant des navires, entre autres en informant le Secrétariat de l'existence de systèmes de collecte de données et de rapports sur ces dernières pour la consommation en carburant des navires ;	Idem.	Nul
	d) Le Secrétariat prépare, à <i>court terme</i> , une étude portant sur la participation des Parties contractantes, destinée à évaluer la faisabilité des alternatives évoquées au sous-paragraphe a) ci-dessus ;	Temps du personnel Soutien Consultatif Externe	Nul  15,000
	e) Le Secrétariat aide les États côtiers méditerranéens qui en font la demande, individuellement ou collectivement, à présenter à l'OMI une proposition de classement en SOx ECA la ou des zone(s) de la mer Méditerranée identifiée(s) au sous-paragraphe a) ci-dessus ;	Temps du personnel  Séminaire régional	Nul  60,000 <sup>32</sup>

<sup>32</sup> Estimation du coût d'un séminaire de deux jours organisé à Malte, avec deux participants par pays présents

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
	f) Le Secrétariat apporte aux Parties contractantes qui en font la demande des informations pertinentes sur les éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique de la navigation internationale ;	Temps du personnel	Nul
	g) Le Secrétariat évalue les systèmes existants de collecte de données et de rapports sur la consommation en carburants des navires de la région méditerranéenne et mène des études pilotes sur les activités volontaires de « Collecte de données et de préparation de rapports »;	Temps du personnel	Nul
	h) Le Secrétariat explore la possibilité d'obtenir de l'assistance aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme intégré de coopération technique de l'OMI.	Temps du personnel	Nul
<b>16 Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée afin d'aider les navires, y compris les pétroliers en difficulté</b>	a) Les Parties contractantes envisagent, à <i>court terme</i> et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, de passer des accords avec les États côtiers voisins qui leur permettraient de mettre en commun les équipements de remorquage d'urgence et les stratégies d'aide aux navires en détresse dans la Méditerranée, en se référant au besoin aux lignes directrices relatives au remorquage d'urgence ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Le Secrétariat assiste les Parties contractantes qui en font la demande dans la préparation et la mise en œuvre des accords mentionnés au sous-paragraphe a) ci-dessus.	Temps du personnel	Nul
	c) Le Secrétariat évalue la capacité des Etats riverains de la Méditerranée en termes de capacités de remorquage d'urgence, et fournit assistance aux Parties contractantes qui en font la demande.	Temps du personnel	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
<b>17 Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, sous le contrôle direct des États méditerranéens</b>	a) Les Parties contractantes partagent et échangent, à <i>court terme</i> , des informations concernant leurs pratiques nationales respectives pour le financement de l'acquisition d'équipements pour la lutte contre les déversements de produits polluants, en vue d'assister les Etats riverains de la Méditerranée dans l'identification des méthodes de financement existantes pour l'acquisition dudit équipement;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Les Parties contractantes établissent, à <i>moyen terme</i> , des réserves nationales publiques et privées d'équipements pré-positionnés pour la lutte contre les pollutions par hydrocarbures et SNPD et maintiennent à jour leurs inventaires au niveau national et régional par l'intermédiaire du REMPEC ;	Idem	Nul
	c) Le Secrétariat fournit assistance aux Etats qui le demandent dans l'identification du niveau minimal requis concernant les équipements pré-positionnés pour la lutte contre les déversements, qui sont contrôlé par l'Etat ;	Temps du personnel et consultation externe	210,000 <sup>33</sup>
	d) Le Secrétariat diffuse aux Parties contractantes les informations concernant les possibilités offertes pour le financement de l'acquisition de ces équipements, et continue à leur fournir assistance à cet égard, si besoin est.	Temps du personnel	Nul
	e) Le Secrétariat alimente le système d'information régional et maintient à jour l'inventaire des équipements pré-positionnés pour la lutte;	Temps du personnel et consultation externe	6,000 <sup>34</sup>
	f) Le Secrétariat envisage d'éventuelles synergies entre le Système d'Information Régional (SIR) et le CECIS pour faciliter l'accès à l'information à tout moment et particulièrement en cas d'urgence, et facilite la mise à jour de ces bases de données grâce à un système interconnecté.	Temps du personnel	Nul

<sup>33</sup> Un budget de soutien technique s'élevant à 10,000 euros par an a été estimé.

<sup>34</sup> Un budget de maintenance informatique s'élevant à 2,000 euros par an pour une durée de six ans (2016-2021) a été calculé.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
<b>18 Encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de recherche et de développement et faciliter le transfert des technologies.</b>	a) Les Parties contractantes exhortent leurs institutions techniques et scientifiques respectives et l'industrie à s'impliquer activement dans les activités et programmes de R&D liés à la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Les Parties contractantes encouragent leurs institutions et leurs industries nationales respectives à présenter les résultats de leurs activités et de leurs programmes de recherche et développement dans les forums internationaux ;	Idem.	Nul
	c) Les Parties contractantes présentent les activités nationales de R&D en utilisant la page créée par le REMPEC sur son site internet dans la section des Profils pays;	Idem.	Nul
	d) Le Secrétariat continue à fournir assistance aux institutions et industries régionales à identifier les domaines de recherche nécessitant un renforcement des technologies et des techniques de pointe utilisées pour la préparation à la lutte et la lutte en cas de déversement ;	Temps du personnel	Nul
	e) Le Secrétariat continue à fournir assistance concernant la diffusion et l'échange des résultats des activités et des programmes nationaux de R&D à l'intérieur et à l'extérieur de la région méditerranéenne ;	Temps du personnel	Nul
	f) Le Secrétariat facilite la participation des institutions de recherche nationales et régionales et des industries dans les forums internationaux pertinents en vue de faire mieux connaître les résultats des activités de recherche et développement de la région méditerranéenne.	Temps du personnel et déplacement <sup>35</sup>	Voir note de bas de page 16
	g) Le Secrétariat, lors de la mise en œuvre des requêtes ci-dessus, coopère avec d'autres Accords régionaux et avec l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents.	Temps du personnel	Nul

<sup>35</sup> Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre [du Projet révisé] de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
<b>19 Améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus décisionnel en cas d'incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision.</b>	a) Les Parties contractantes stimulent continuellement le développement et l'amélioration d'outils régionaux spécifiques d'aide à la décision en encourageant la participation active des programmes et institutions scientifiques nationaux, et en fournissant au REMPEC les ensembles de données pertinents et toute autre information éventuelle disponible dans les différents pays ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Les Parties contractantes prennent une part active, à travers une approche menée par les pays, à la mise en application du programme de travail du MTWG défini par les réunions des correspondants du REMPEC ;	Idem.	Nul
	c) Les Parties contractantes encouragent les instituts océano-météorologiques nationaux à rejoindre le Système mondial d'observation des océans du Réseau méditerranéen d'océanographie opérationnelle et à contribuer à la maintenance des outils méditerranéens ci-dessus en mettant régulièrement à jour les données ;	Idem.	Nul
	d) Les Parties contractantes contribuent au développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données qui s'inscrive dans la continuité du Programme de contrôle de l'EcAp.	Idem.	Nul
	e) Le Secrétariat continue à revoir et mettre à jour régulièrement, de développer et mettre à la disposition des autorités nationales compétentes des Parties contractantes de nouveaux outils informatiques d'aide à la décision, en tenant compte des initiatives nationales ou régionales dans ce domaines.	Temps du personnel Séminaire régional et consultation externe Développement informatique	Nul  75,000 <sup>36</sup> 150,000 <sup>37</sup>
	f) Le Secrétariat facilite la coordination et la mise en œuvre du programme de travail du Groupe de travail technique méditerranéen ;	Temps du personnel	

<sup>36</sup> Estimation du coût de deux cours de formation de deux jours tenue à Malte, avec deux participants par pays présents ainsi que l'aide consultant externe.

<sup>37</sup> Coût approximatif afférent aux développements informatiques

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
	g) Le Secrétariat, pour s'acquitter des tâches ci-dessus, explore les éventuelles interactions et la mise en commun des outils d'aide à la décision disponibles au niveau méditerranéen et européen, y compris ceux développés par d'autres Accords régionaux ou dans le cadre d'autres initiatives régionales ;	Temps du personnel	Nul
	h) Le Secrétariat soutient le développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données qui s'inscrive dans la lignée du Programme de contrôle de l'EcAp ;	Temps du personnel en lien avec l'activité e) susmentionnée	Nul
	i) Le Secrétariat intègre tout développement sur les outils d'aide à la décision correspondant aux objectifs spécifiques 20, 21, et 22.	Temps du personnel	Nul
<b>20 Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nuisibles.</b>	a) Les Parties contractantes mettent en place, à <i>court terme</i> et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, des programmes de formation nationaux pour la lutte contre les incidents impliquant des hydrocarbures et autres SNPD, reposant entre autres sur les modèles de programmes de formation de l'OMI de niveaux 1 et 2, pour former respectivement le personnel d'exécution et de supervision en vue d'assurer une formation continue de ce personnel ;	Action appropriée de l'administration maritime, comprenant les aspects de formation	Nul
	b) Les Parties contractantes diffusent les connaissances acquises durant les formations de formateurs et reproduisent ces formations au niveau local et national ;	Idem.	Nul
	c) Les Parties contractantes organisent régulièrement des exercices pour tester leur capacité de lutte en coopération avec toutes les parties concernées et dans la mesure du possible en faisant participer les états côtiers voisins pour améliorer la coopération bilatérale et sous-régionale ;	Action appropriée de l'administration maritime	Coût d'exercices réguliers <sup>38</sup>
	d) Le Secrétariat aide les Parties contractantes qui en font la demande à développer et mettre en application leurs programmes de formation nationaux ;	Temps du personnel	Nul
	e) Le Secrétariat continue à mettre en œuvre et donner les cours de « formation de formateurs », s'inspirant en particulier des travaux menés dans le cadre des Projets POSOW ;	Deux formations régionales et soutien consultatif externe	150,000 <sup>39</sup>

<sup>38</sup> Le coût des exercices réguliers pour tester la capacité de lutte n'a pu être quantifié, car ils impliquent différents ministères et administrations des États.

<sup>39</sup> Estimation du coût de deux cours de formation de deux jours tenue à Malte, avec deux participants par pays présents ainsi que l'aide consultant externe.



OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
	f) Le Secrétariat continue à axer les cours de formation régionaux sur des questions spécifiques hautement spécialisées, lesquelles seront régulièrement identifiées dans le cadre de réunions des correspondants nationaux du REMPEC ;	Trois formations régionales	180,000 <sup>40</sup>
	g) Le Secrétariat prend en compte, lors de la préparation et de l'accompagnement des programmes de formation nationaux, les modèles de formation appropriés mis à jour par le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR) de l'OMI ; d'autres Accords régionaux, et l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action Hydrocarbures et SNPD ;	Temps du personnel	Nul
	h) Le Secrétariat encourage la tenue régulière d'exercices pour tester la capacité de lutte nationale et sous-régionale en coopération avec toutes les parties concernées ;	Temps du personnel et déplacement <sup>41</sup>	Voir note de bas de page <sup>23</sup>
	i) Le Secrétariat explore la possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme de coopération technique intégré de l'OMI et mobilise des ressources et moyens externes, entre autres à travers le secteur privé, le Mécanisme de protection civile de l'UE et d'autres mécanismes de financement.	Temps du personnel	Nul
<b>21 Réviser les recommandations, principes et lignes directrices actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique.</b>	a) Les Parties contractantes revoient, à <i>court terme</i> et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, les recommandations, principes et lignes directrices concernant la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle ainsi que la prévention de la pollution par les navires, qui ont été adoptés depuis 1987 ;	Action appropriée de l'administration maritime et le Secrétariat	Nul

<sup>40</sup> Estimation du coût de trois formations régionales de deux jours tenue à Malte, avec deux participants par pays présents

<sup>41</sup> Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre [du Projet révisé] de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
	b) Les Parties contractantes identifient, à <i>court terme</i> et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, tous les principes, recommandations et lignes directrices devant être révisés, mis à jour et/ou amendés ;	Idem.	Nul
	c) Les Parties contractantes indiquent, à <i>court terme</i> et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, les recommandations, principes et lignes directrices supplémentaires devant être adoptés au niveau régional en vue de faciliter la mise en œuvre du protocole Prévention et Situation Critique dans le domaine de la coopération internationale et de l'assistance mutuelle ;	Idem.	Nul
	d) Les Parties contractantes facilitent plus avant l'assistance mutuelle en simplifiant, à <i>court terme</i> et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, leurs procédures nationales respectives pour l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement pouvant être requis en cas d'urgence et informera le REMPEC en conséquence ;	Idem.	Nul
	e) Le Secrétariat finalise l'élaboration, dès que les informations requises sont mises à disposition, d'un inventaire de leurs procédures nationales applicables concernant l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement pouvant être fournis dans le cadre d'une assistance mutuelle en cas d'urgence, et prépare des recommandations pour l'amélioration de celles des procédures nationales qui pourraient entraver gravement une telle assistance ;	Temps du personnel  Soutien Consultatif Externe, pour couvrir les activités e), f), g) à travers deux missions distinctes bien que connexes	Nul  30,000
	f) Le Secrétariat prépare, à <i>court terme</i> , en coopération avec les Correspondants nationaux du REMPEC, les textes révisés, mis à jour et/ou amendés des recommandations, principes et lignes directrices régionaux pertinents, et les propose pour adoption aux réunions des Parties contractantes ;	Idem.	Voir ci-dessus

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
	g) Le Secrétariat développe, selon le besoin, en coopération avec les Correspondants nationaux du REMPEC, de nouveaux principes, recommandations et lignes directrices, s'il y a lieu, et les propose pour adoption aux réunions des Parties contractantes.	Idem.	Voir ci-dessus
	h) Le Secrétariat, lors de la mise en œuvre des tâches ci-dessus, coopère avec l'OMI, d'autres Accords régionaux, l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents et le Mécanisme de protection civile de l'UE, en prenant en compte tout nouveau développement sur la coopération internationale et l'assistance mutuelle ;	Temps du personnel	Nul
	i) Le Secrétariat explore la possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme de coopération technique intégré de l'OMI et mobilise des ressources et moyens externes, entre autres à travers les donateurs externes, le secteur privé, et le Mécanisme de protection civile de l'UE.	Temps du personnel	Nul
<b>22 Renforcer la capacité de chaque État côtier individuel à répondre efficacement aux incidents de pollution du milieu marin à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional.</b>	a) Les Parties contractantes évaluent, préparent, révisent et adoptent, à <i>court terme</i> si les mesures qui s'imposent n'ont pas déjà été prises, les plans d'urgence nationaux, et établissent des systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte en cas de déversements d'hydrocarbures et de SNPD par des navires et autres structures et véhicules marins, dans le but de créer les conditions nécessaires pour le développement d'accords sous-régionaux ;	Action appropriée de l'administration maritime et le Secrétariat	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
	b) Les Parties contractantes négocient et s'efforcent de conclure, à <i>court terme</i> des accords sous-régionaux couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne ;	Idem.	Nul
	c) Le Secrétariat continue d'aider les Parties contractantes qui n'ont pas encore adopté de plans d'urgence nationaux ou qui manifestent le besoin de réviser leurs plans d'urgence nationaux pour y intégrer des composants relatifs aux SNPD et/ou aux activités offshore, dans le développement ou la mise à jour et la mise en œuvre de systèmes de préparation à la lutte et de lutte nationaux ;	Temps du personnel	Nul
	d) Le Secrétariat facilite l'évaluation de plans d'urgence et de systèmes de lutte nationaux, grâce à un procédé d'auto-évaluation ou d'évaluation par des pairs pour comparer leurs capacités d'intervention face aux risques existants de déversements d'hydrocarbures et de SNPD par des navires et autres structures et véhicules marins, et évalue les différences entre les plans nationaux afin de définir les mesures appropriées pour assurer la compatibilité des arrangements opérationnels en vue de conclure des accords bilatéraux et/ou sous-régionaux ;	Temps du personnel et déplacement <sup>42</sup>	Voir note de bas de page <sup>23</sup>
	e) Le Secrétariat continue d'assister les Parties contractantes qui le demandent à préparer ou réviser des plans d'urgence sous-régionaux et à rédiger des accords liés à leur application ;	Idem.	Idem.

<sup>42</sup> Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre [du Projet révisé] de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
	f) Le Secrétariat, lors de la mise en œuvre des tâches ci-dessus, utilise les conseils et le matériel mis à disposition par d'autres Accords régionaux, par l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents et par le Mécanisme de protection civile de l'UE ;	Temps du personnel	Nul
	g) Le Secrétariat explore la possibilité d'obtenir de l'assistance aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme de coopération technique intégré de l'OMI et mobilise des ressources et moyens externes, entre autres à travers les donneurs externes, le secteur privé, et le Mécanisme de protection civile de l'UE.	Temps du personnel	Nul
<b>RÉSUMÉ DES COÛTS DE MISE EN ŒUVRE DU [PROJET RÉVISÉ] DE LA STRATÉGIE RÉGIONALE DE 2016-2021, OUTRE LES COÛTS D'EMBAUCHE D'UN ADMINISTRATEUR DE PROGRAMME DEDIE POUR CHAQUE ADMINISTRATION</b>			
<b>Budget de déplacement pour le Secrétariat 2016-2021</b>	Déplacement requis, <i>inter alia</i> , pour les activités de 3 d) à f); 4 c) à e); 7 d); 8 e); 10 d); 18 f); 20 h) et 22 d) et e)		90,000
<b>Soutien Consultatif Externe</b>	Coût approximatif des consultants externes engagés dans les activités de 3 d) à g); 5 h) et i); 6 c); 9 c); 12 c); 14 c); 15 d); 17 c) et e); 19 e); 20 e) et 21 e) à g)		600,000
<b>Séminaires et activités de formation</b>	Coût approximatif afférents à l'organisation de séminaires régionaux pour les activités 3 a) à c); 5 h); 9 c); 15 e); 19 e); et 20 a) et b) et e) à f), incluant les coûts de soutien externe, le cas échéant.		675,000
<b>Maintenance informatique</b>	Estimation du coût du développement et de la maintenance informatique liées aux activités 8 d) et 19 e).		162,000
<b>TOTAL</b>			<b>1,527,000</b>





**APPENDICE II**

**LISTE REVISEE DES  
CONVENTIONS INTERNATIONALES ET  
DE LA LEGISLATION EUROPEENNE**





## ANNEXE II

### LISTE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES ET DE LA LEGISLATION EUROPEENNE

#### CONVENTIONS INTERNATIONALES ET AUTRES INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

**Note du Secrétariat:** Le statut des conventions et autres instruments obligatoires énumérées ci-dessous reflète la situation en mars 2015. Lors de la mise en œuvre du [projet révisé] de la Stratégie régionale, les Parties contractantes et le REMPEC devraient s'efforcer d'appliquer les instruments pertinents **tels que modifiés** au moment de la mise en œuvre.

#### 1. Conventions internationales relatives à la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires:

- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge; (LL 1966);
- Protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, 1988;
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS, 1974) ;
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et 1997 y relatif (MARPOL) et ses annexes;
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle qu'amendée en 1995 (STCW 1995);
- Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72) telle que modifiée ;
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (TONNAGE, 1969) ;
- Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires;
- Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires;
- Convention internationale de Hong Kong de 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires;
- Protocole de Londres de 1996 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (dit Protocole de 1996) ; et
- Convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (Convention OIT n° 147) et protocole de 1996 à la convention.

#### 2. Conventions internationales relatives à la lutte contre la pollution :

- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC);
- Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-SNPD);
- Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et protocole de 1973 relatif à l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures; (Protocole Intervention 1973);
- Convention internationale de 1989 sur l'assistance (SALVAGE 1989); et
- Convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves.

#### 3. Conventions internationales relatives à la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages de la pollution :

- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1992);

- Convention internationale de 1992 portant sur la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992);
- Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant sur la création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- Protocole de 1996 portant sur la convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ;
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ; et
- Protocole de 2010 à la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances novices et potentiellement dangereuses (Convention SNPD).

## **LÉGISLATIONS DE L'UNION EUROPÉENNE PERTINENTES**

Directive 2008/56/CE du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre «stratégie pour le milieu marin») (*JO L 164 du 25.06.2008*)

Directive 2009/15/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (*JO L 131 du 28.5.2009*)

Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires

Directive 2009/16/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (*JO L 131 du 28.5.2009*), modifiée par:

- *Directive 2013/38/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 août 2013 portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port (JO L 218 du 14.8.2013) ; et*

- *Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE (JO L 330 du 10.12.2013).*

Règlement (UE) n° 428/2010 de la Commission du 20 mai 2010 portant application de l'article 14 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les inspections renforcées de navires

Règlement (UE) n° 801/2010 de la Commission du 13 septembre 2010 portant modalités d'application de l'article 10, paragraphe 3, de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les critères relatifs à l'État du pavillon en matière de contrôle

Règlement (UE) n° 802/2010 de la Commission du 13 septembre 2010 portant application de l'article 10, paragraphe 3, et de l'article 27 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le respect des normes par les compagnies modifiée par le Règlement d'exécution (UE) no 1205/2012 de la Commission

Directive 2009/17/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (*JO L 131 du 28.5.2009*)

Directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port (*JO L 196 du 7.8.1996*)

Règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement Européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le

Règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil modifiée par Règlement (CE) n° 540/2008 de la Commission et le Règlement (CE) n° 1137/2008 (*JO L 64 du 4.3.2006*)

Directive 2014/90/UE du Parlement Européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil (*JO L 257 du 28.8.2014*)

Directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres et modifiée par la Directive 1999/19/CE de la Commission, la Directive 2002/35/CE de la Commission, la Directive 2002/84/CE et le Règlement (UE) n° 219/2009

Directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers (*JO L 13 du 16.1.2002*), modifiée par :

- Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 novembre 2002 (*JO L 324 du 29.11.2002*) ; et
- Règlement (CE) n° 1137/2008 du Parlement Européen et du Conseil, du 22 octobre 2008 (*JO L 311 du 21.11.2008*).

Règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque (*JO L 172 du 30.6.2012*)

Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (*JO L 208 du 5.8.2002*), modifiée par :

- Directive 2009/17/CE du 23 April 2009 (*JO L 131 du 28.5.2009*) ;
- Directive 2009/18/CE du 23 April 2009 (*JO L 131 du 28.5.2009*) ;
- Directive 2011/15/UE de la Commission, du 23 février 2011 (*JO L 49 du 24.2.2011*) ; et
- Directive 2014/100/UE de la Commission, du 28 Octobre 2014 (*JO L 308 du 29.10.2014*).

Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement Européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (*JO L 208, 05.08.2002*), modifié par :

- Règlement (CE) n° 1644/2003 du Parlement Européen et du Conseil, du 22 juillet 2003 (*JO L 245 du 29.09.2003*) ;
- Règlement (CE) n° 724/2004 du Parlement Européen et du Conseil, du 31 mars 2004 modifiant le Règlement (CE) n° 1406/2002 (*JO L 123 du 29.04.2004*) ;
- Règlement (CE) n° 1891/2006 du 18 décembre 2006 (*JO L 394 du 30.12.2006*) ; et
- Règlement (UE) n° 100/2013 du Parlement Européen et du Conseil du 15 janvier 2013 (*JO L 39 du 09.2.2013*).

Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions modifiée par la Directive 2009/123/CE

Décision du Conseil (2002/762/CE) du 19 septembre 2002 autorisant les États membres à signer et à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention « Hydrocarbures de soute »), ou à y adhérer (*JO L 256 du 25.09.2002*)

Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (*JO L 324 du 29.11.2002*), modifié par

- Règlement (CE) n° 415/2004 de la Commission, du 5 mars 2004 (*JO L 68 du 06.03.2004*) ;
- Règlement (CE) n° 93/2007 de la Commission, du 30 janvier 2007 (*JO L 22 du 31.1.2007*) ;

- Règlement (CE) n° 596/2009, du 18 juin 2009 (JO L 188 du 18.7.2009) ; et
- Règlement (UE) n° 530/2012, du 13 juin 2012 (JO L 172 du 30.6.2012).

Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires (JO L 324 du 29.11.2002), modifiée par :

- Directive 2008/106/CE, du 19 novembre 2008 (JO L 323 du 3.12.2008) ;
- Directive 2009/45/CE, du 6 mai 2009 (JO L 163 du 25.6.2009) ; et
- Directive 2014/90/UE, du 23 juillet 2014 (JO L 257 du 28.8.2014).

Décision du Conseil (2002/971/CE) du 18 novembre 2002 autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD), ou à y adhérer

Décision du Conseil (2004/246/CE) du 2 mars 2004 autorisant les États membres à signer ou à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le protocole de 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou à y adhérer, et autorisant l'Autriche et le Luxembourg à adhérer, dans l'intérêt de la Communauté européenne, aux instruments de référence (JO L 78 du 16.3.2004), modifiée par :

- Décision du Conseil (2004/664/CE) du 24 septembre 2004 (JO L 303 du 30.9.2004).

Directive 2009/20/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes

Directive 79/115/CEE du Conseil, du 21 décembre 1978, relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers opérant dans la mer du Nord et dans la Manche

Décision du Conseil (92/143/CEE) du 25 février 1992, au sujet des systèmes de radionavigation destinés à être utilisés en Europe

Règlement (CEE) n° 2158/93 de la Commission, du 28 juillet 1993, concernant l'application des amendements à la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi qu'à la convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires aux fins du règlement (CEE) n° 613/91 du Conseil

## **Navires à passagers**

Directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté modifiée par la Directive 2002/84/EC et le Règlement n° 1137/2008

Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse modifiée par la Directive 2002/84/CE, le Règlement (CE) n° 219/2009 et la Directive 2009/18/CE

Directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers modifiée par la Directive 2005/12/CE de la Commission et le Règlement n° 1137/2008

Directive 2009/45/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (refonte) modifiée par la Directive 2010/36/EU de la Commission

Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

Décision de la Commission du [...] établissant un formulaire harmonisé pour les rapports conformément au règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil

Décision du Conseil (2012/22/UE) du 12 décembre 2011 concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, à l'exception des articles 10 et 11 dudit protocole

Décision du Conseil (2012/23/UE) du 12 décembre 2011 concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, en ce qui concerne les articles 10 et 11 dudit protocole

Décision d'application de la Commission du 23 février 2012 relative aux notifications par l'Italie des mesures qu'elle envisage d'adopter conformément à l'Article 9(3) de la Directive 2009/45/CE du Parlement Européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (C(2012) 1118)

Décision d'exécution de la Commission (2013/795/UE) du 19 décembre 2013 relative à la notification par le Royaume-Uni de mesures dont il envisage l'adoption conformément à l'article 9, paragraphes 2 et 3, de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers [notifiée sous le numéro C(2013) 9225]

Règlement (CE) n° 789/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif au changement de registre des navires de charge et navires à passagers à l'intérieur de la Communauté et abrogeant le règlement (CEE) n° 613/91 du Conseil

## **Gens de la mer**

1. Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) modifiée par la Directive 2009/13/CE du Conseil
2. Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté (*JO L 14 du 20.1.2000*)
3. Directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 concernant la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les États membres et modifiant la directive 2001/25/CE
4. Directive 2008/106/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (*JO L 323, 3.12.2008*)
5. Directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006

## **Environnement**

1. Directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (*L 327/1 du 27.11.2012*)
2. Directive 2014/89/UE du Parlement Européen et du Conseil du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime, que tous les États membres devraient transposer avant la fin de l'année 2016, en vue d'établir leurs Plans d'aménagement du territoire maritime (MSP) d'ici 2021
3. Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison - Déclaration de la Commission (JO L 332 du 28.12.2000) modifiée par :
  - Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 novembre 2002 (*JO L 324 du 29.11.2002*) ;
  - Directive 2007/71/CE de la Commission, du 13 décembre 2007 (*JO L 329 du 14.12.2007*) ; et
  - Règlement (CE) n° 1137/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 22 octobre 2008 (*JO L 311 du 21.11.2008*).
4. Règlement (CE) n° 782/2003 du Parlement Européen et du Conseil du 14 avril 2003 interdisant les composés organostanniques sur les navires (JO L 115 du 9.5.2003), modifié par :
  - Règlement (CE) n° 536/2008 de la Commission, du 13 juin 2008 (*JO L 156 du 14.06.2008*) ; et
  - Règlement (CE) n° 219/2009 de la Commission, du 11 mars 2009 (*JO L 87 du 31.3.2009*).
5. Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE