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

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

REMPEC/WG.37/12
Date : 10 juin 2015

Malte, 15-17 juin 2015

Original: anglais

Point 12 de l'ordre du jour

**COOPERATION ENTRE LE REMPEC ET LA COMMISSION EUROPEENNE AINSI QU'AVEC
L'AGENCE EUROPEENNE POUR LA SECURITE MARITIME**

Note du Secrétariat :

RÉSUMÉ

Résumé :	Ce document fournit des informations concernant la coopération actuelle du REMPEC avec la Commission européenne ainsi qu'avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), ainsi que les moyens potentiels de renforcement de cette coopération.
Mesures à prendre :	Paragraphe 47
Documents de référence :	REMPEC/WG.28/9/2, REMPEC/WG.28/9/3, REMPEC/WG.32/8/1, REMPEC/WG.36/5, REMPEC/WG.36/7, REMPEC/WG.37/4, REMPEC/WG.37/8, REMPEC/WG.37/9, REMPEC/WG.37/14/1, REMPEC/WG.37/14/2, REMPEC/WG.37/15.

Contexte

1 Les missions et objectifs du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), du Mécanisme de protection civile de l'Union Européenne (UE) et de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) sont les suivants :

- **Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle**

2 L'Organisation maritime internationale (OMI) est l'agence spécialisée des Nations Unies qui développe, administre et met en œuvre le régime réglementaire international pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires. Une importante préoccupation, tant pour l'OMI que pour le secteur mondial du transport maritime, est l'absence d'un cadre réglementaire unique et harmonisé au niveau international pour la prévention de la pollution causée par les navires : les autorités nationales, provinciales voire locales possèdent et appliquent leurs propres réglementations, avec pour conséquence le risque d'importantes disparités. Le secteur du transport maritime est par essence international et ses activités impliquent la traversée de différentes juridictions. Les disparités entre les réglementations peuvent donc les rendre difficiles à respecter et engendrer des coûts importants pour le commerce et le transport maritime. Pour être efficace, le transport maritime international a besoin de normes agréées au niveau international et il s'agit là de la raison fondamentale de la création de l'OMI en 1958, alors dénommée Organisation

intergouvernementale maritime consultative (OMCI) (OMCI). À l'heure actuelle, l'OMI compte 171 États et trois membres associés parmi ses membres.

3 Le « Centre régional de lutte contre les hydrocarbures en Méditerranée » (ROCC) a été initialement créé en 1976 par décision des Parties contractantes à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (« Convention de Barcelone de 1976¹ »), avec pour mandat de renforcer les capacités des États côtiers méditerranéens et de faciliter la coopération entre ces derniers afin de lutter contre la pollution marine massive par des hydrocarbures, en développant notamment les capacités nationales de lutte contre la pollution par des hydrocarbures et par la mise en place d'un système d'information régional en vue de faire face aux situations critiques de pollution marine. Le mandat du Centre a été élargi au fil des années, conformément aux décisions des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, afin de prendre en compte l'émergence de nouvelles problématiques ainsi que les développements mondiaux, en mettant plus spécialement l'accent sur les mesures de prévention de la pollution par les navires. En 1989, le Centre a été rebaptisé REMPEC. Celui-ci est administré par l'OMI en coopération avec le Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE / PAM).

4 En 2001, dans la perspective de l'adoption du nouveau 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 (« Protocole prévention et situation critique » de 2002), les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont réaffirmé l'implication du Centre dans les activités de prévention, de la préparation à la lutte et de la lutte contre la pollution marine.

5 L'objectif du REMPEC est de contribuer à prévenir et réduire la pollution par les navires, et de lutter contre la pollution en cas de situation critique. À cet égard, le REMPEC a pour mission de porter assistance aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone dans le respect de leurs obligations en vertu de l'article 4, paragraphe 1, des articles 6 et 9 de la Convention de Barcelone, du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (« Protocole situation critique » de 1976) et du Protocole prévention et situation critique de 2002, ainsi que dans la mise en œuvre la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2005-2015)². Le Centre a également pour vocation de porter assistance aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui le demandent à mobiliser l'aide régionale et internationale en cas de situation critique en vertu du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol (« Protocole offshore »).

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

6 Le Mécanisme de protection civile de l'UE a été mis en place en 2001 et sa dernière révision remonte à la décision n°1313/2013/UE. Il a pour objectif de faciliter la coordination dans le domaine de la protection civile, afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de prévention, de préparation à la lutte et de lutte face aux catastrophes d'origine naturelle ou humaine. Le mécanisme de l'UE peut être activé en cas de situation critique au sein de l'UE et en-dehors, afin de compléter les moyens de lutte du pays touché. Lorsqu'une demande d'assistance d'un État membre de l'UE, d'un pays tiers, des Nations Unies ou de l'une de ses agences est reçue par le Centre de coordination des interventions d'urgence (ERCC), la Commission européenne peut déployer une équipe d'experts sur place et coordonner les offres d'assistance des pays membres du mécanisme de l'UE et de l'AESM. Le mécanisme de l'UE peut également apporter une assistance financière dans le cadre d'actions de prévention et de préparation spécifiques à des pays candidats et candidats potentiels ne participant pas au mécanisme de l'UE ainsi qu'à des pays relevant de la Politique européenne de voisinage.

¹ Après sa modification en 1995, la Convention de Barcelone de 1976 a été rebaptisée Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« Convention de Barcelone »).

² En vertu du point 11 de l'ordre du jour, la réunion est invitée à adopter le projet révisé de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), après son éventuelle modification durant la réunion, et à la soumettre à l'approbation de la prochaine réunion des Points focaux du PAM, pour ensuite la soumettre à l'adoption de la 19^{ème} réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses protocoles, provisoirement prévue en Grèce en février 2016. Ses objectifs clés recoupent 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 (PNUE/PAM) pour la période 2016-2021 (Stratégie à moyen terme) et l'Approche écosystémique (EcAp)).

7 À travers la décision n°1313/2013/UE, le Parlement européen et le Conseil de l'UE ont notamment souligné ce qui suit :

- .1 Il convient que le mécanisme de l'UE tienne dûment compte du droit de l'UE applicable ainsi que des engagements internationaux dans ce domaine et qu'il tire parti des synergies existant avec des initiatives pertinentes de l'UE ;
- .2 En ce qui concerne les interventions de secours en réaction aux catastrophes survenant en dehors de l'UE, le mécanisme de l'UE devrait faciliter et soutenir les actions menées par les États membres de l'UE et l'UE dans son ensemble, afin de favoriser la cohérence des efforts internationaux dans le domaine de la protection civile. L'Organisation des Nations unies, dans les cas où elle est présente, joue un rôle de coordination globale des opérations de secours dans les pays tiers. Les secours fournis au titre du mécanisme de l'UE devraient être coordonnés avec cette organisation et les autres acteurs internationaux concernés afin d'optimiser l'utilisation des ressources disponibles et d'éviter tout double emploi. Il est indispensable d'améliorer la coordination des secours relevant de la protection civile dans le cadre du mécanisme de l'UE pour soutenir l'effort de coordination global et assurer une contribution étendue de l'UE aux opérations internationales de secours.; et
- .3 La présente décision couvre des actions de prévention, de préparation et de réaction en cas de pollution marine, à l'exclusion des actions relevant du règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime, à laquelle il est fait référence au paragraphe suivant.

- **Agence européenne pour la sécurité maritime**

8 L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) a été créée en 2002 par le règlement (CE) n°1406/2002, modifié par les règlements (CE) n°1644/2003, n°724/2004 et n°2038/2006 ainsi que par le règlement (UE) n°100/2013, avec pour objectif de garantir un niveau élevé, uniforme et efficace de sûreté maritime, de sécurité maritime, de prévention et de lutte contre la pollution causée par les navires, et de lutte contre la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières.

9 À travers la dernière modification apportée (c'est-à-dire le règlement n°100/2013), le Parlement européen et le Conseil de l'UE ont notamment souligné ce qui suit :

- .1 Il convient de définir les tâches de l'AESM avec clarté et précision afin d'éviter la duplication des tâches ;
- .2 Il convient que l'AESM agisse dans l'intérêt de l'UE, y compris lorsqu'elle est chargée d'agir en dehors du territoire des États membres dans ses domaines de compétence et d'apporter une assistance technique à certains pays tiers, en promouvant la politique de sécurité maritime de l'UE ;
- .3 Les activités de l'AESM, dans ce domaine, ne devraient pas affranchir les États côtiers de leurs responsabilités concernant la mise en place de dispositifs appropriés de lutte contre la pollution, et devraient respecter les accords de coopération existants conclus entre États membres de l'UE ou groupes d'États membres de l'UE ;
- .4 L'assistance fournie par l'AESM aux États membres de l'UE et à la Commission en ce qui concerne les travaux pertinents des organisations internationales et régionales qui relève de sa compétence devrait être sans préjudice de la relation entre ces organisations et les États membres de l'UE instaurée à la suite de leur adhésion à ces organisations ;
- .5 L'UE a notamment adhéré aux instruments suivants, qui établissent des organisations régionales, dont les activités sont également couvertes par les objectifs de l'AESM: la Convention de Barcelone de 1976, à la Convention de Barcelone et à un certain nombre de ses protocoles, qui établissent des organisations régionales dont les activités sont également couvertes par l'AESM. L'AESM devrait par conséquent

fournir une assistance technique aux États membres de l'UE et à la Commission pour qu'ils prennent part aux travaux pertinents de ces organisations régionales.;

- .6 Outre ces organisations régionales, il existe un certain nombre d'autres accords de coordination et de coopération régionaux, sous-régionaux et bilatéraux concernant la lutte contre la pollution. Lorsque l'AESM fournit une assistance concernant la lutte contre la pollution à des États tiers partageant un bassin maritime régional avec l'UE, l'AESM devrait agir en tenant compte de ces accords ; et
- .7 L'UE partage avec des pays voisins les bassins maritimes régionaux de la mer Méditerranée, de la mer Noire et de la mer Baltique. Sur demande de la Commission, l'AESM devrait fournir à ces pays une assistance concernant la lutte contre la pollution.

- **États côtiers méditerranéens**

10 Bien que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone soient considérées sans distinction, à savoir l'Albanie, l'Algérie, la Bosnie-Herzégovine, Chypre, la Croatie, l'Égypte, l'Espagne, la France, la Grèce, Israël, l'Italie, le Liban, la Libye, Malte, le Maroc, Monaco, le Monténégro, la République arabe syrienne, la Slovénie, la Tunisie, la Turquie et l'UE, elles sont divisées en cinq catégories selon la définition de l'UE, et Monaco n'appartient à aucune de ces catégories :

- .1 **États membres de l'UE** : Chypre, Croatie, Espagne, France, Grèce, Italie, Malte et Slovénie ;
- .2 **Pays candidats** : Albanie, Monténégro et Turquie ;
- .3 **Candidats potentiels**: Bosnie-Herzégovine ; et
- .4 **Pays relevant de la politique européenne de voisinage**: Algérie, Égypte, Israël, Liban, Libye, Maroc, République arabe syrienne et Tunisie³.

Justification du renforcement de la coopération en région méditerranéenne en matière de préparation et d'intervention face à la pollution marine.

11 Comme exposé aux sections suivantes, il ressort de ce qui précède ainsi que des expériences passées et actuelles que la coopération entre le REMPEC et la Commission européenne, en particulier via le Mécanisme de protection civile de l'UE, et l'AESM, est essentielle afin d'éviter les redondances et de tirer le meilleur parti de l'assistance offerte à l'ensemble des États côtiers méditerranéens.

12 À cet égard, les paragraphes qui suivent synthétisent les enseignements tirés des expériences passées et exposent les recommandations formulées par les États côtiers méditerranéens lors de divers événements relatifs à la coopération dans la région méditerranéenne.

13 Comme le souligne le document REMPEC/WG.28/9/3 consacré aux enseignements tirés de la catastrophe environnementale marine d'ampleur considérable survenue à l'été 2006 dans l'Est de la Méditerranée, la nature de l'assistance apportée (conseil, expertise, ressources humaines, équipement, soutien financier, etc.) est variable, de même que ses origines (bilatérales, internationales, organisations intergouvernementales, ONG, entreprises privées, particuliers, etc.). Cette assistance contribue certes aux opérations de lutte, par l'apport d'une expertise, d'équipements et de ressources humaines, qui sont, entre autres, nécessaires à la conduite d'opérations de nettoyage sur de grandes étendues de côtes, pour la protection de différents sites, pour la récupération des hydrocarbures en mer (ce qui nécessite des équipements lourds et des moyens coûteux), etc.

14 Toutefois, une mobilisation massive peut également créer des difficultés et une confusion due à la complexité de la coordination d'interventions multinationales et multi-organisationnelles ainsi qu'à la quantité d'informations fournies par les différentes sources, ce qui exige une méthodologie rigoureuse de filtrage et de diffusion de ces informations. À la lumière de cet incident et compte tenu

³ Bien que la Libye et la République arabe syrienne soit considérées comme des pays relevant de la Politique européenne de voisinage, celles-ci demeurent extérieures à la plupart des structures de cette politique.

des nombreuses offres d'assistance, il a été jugé crucial de mettre en place, aussi rapidement que possible, une procédure de coordination afin d'éviter les redondances et accroître l'efficacité de l'assistance régionale, européenne et internationale. Comme l'indique le document REMPEC/WG.32/8/1, il convient de relever que des conclusions similaires ont été tirées des enseignements de la catastrophe pétrolière de la plateforme « Deepwater Horizon » survenue en avril 2010.

15 Ces expériences montrent qu'il est nécessaire d'examiner de manière plus approfondie les moyens qui permettent d'améliorer la coordination de l'assistance et d'accélérer sa rapidité d'exécution.

16 L'initiative Rosersberg lancée en 2007 par le Groupe consultatif sur les urgences environnementales (AGEE) créé par le PNUE et le Bureau de la coordination des affaires humanitaires (BCAH) avait pour objectif de renforcer les procédures internationales d'encadrement de la préparation à la lutte et de la lutte face aux urgences environnementales. Cette initiative Rosersberg a reconnu l'importance des accords et mécanismes régionaux pour la coordination régionale face à des situations d'urgence et a fortement recommandé l'utilisation des mécanismes existants, qui ont permis de créer un réseau de contacts nationaux pour la gestion des situations d'urgence.

17 La catastrophe environnementale marine survenue à l'été 2006 dans l'Est de la Méditerranée illustre l'importance de la coordination régionale. À cet égard, il convient de rappeler que dès les premiers jours de cet incident, et conformément aux dispositions du Protocole prévention et situation critique de 2002, le REMPEC a coordonné les opérations de lutte contre le déversement d'hydrocarbures au niveau régional en collaboration avec les autorités nationales compétentes (REMPEC/WG.28/9/2) tout en assurant la liaison avec le PNUE / PAM et en coopération étroite avec le PNUE, le BCAH, l'OMI, la Commission européenne, l'AESM et les autres partenaires.

18 Il convient également de rappeler que l'Atelier sur la capacité régionale de lutte et la coordination contre les déversements majeurs d'hydrocarbures en mer Méditerranée (MEDEXPOL 2013) organisé par le REMPEC à Athènes en Grèce du 10 au 12 décembre 2013, qui a au total attiré soixante-quinze (75) participants dont trente-neuf (39) représentants de dix-huit (18) Parties contractantes à la Convention de Barcelone (Albanie, Algérie, Croatie, Chypre, Égypte, UE, France, Grèce, Israël, Italie, Libye, Malte, Monaco, Monténégro, Maroc, Espagne, Tunisie et Turquie) ainsi que trente-six (36) représentants du secteur pétrolier et de sociétés de lutte, s'est penché sur les bases de données et mécanismes sous-régionaux, régionaux, européens, internationaux et du secteur privés. À la lumière de ces discussions, les participants ont notamment formulé les recommandations suivantes :

- .1 D'identifier les redondances/recouvrements/écarts entre l'UE et les régions au niveau, notamment:
 - Des inventaires, des activités et des rapports ; et
 - Des projets financés par divers biais, qui exigent une plus grande coordination au niveau européen et régional.
- .2 D'améliorer la coopération et les synergies entre les mécanismes européens et régionaux, notamment :
 - Coordination des interventions d'urgence (entre l'ERCC et le REMPEC, par exemple) ; et
 - Décision sur l'intégration des pays méditerranéens dans le CECIS.
- .3 D'organiser une réunion sur la coordination entre la Commission européenne et le PNUE / PAM afin de débattre des problématiques susvisées.

19 Il convient par ailleurs de rappeler que 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 à Malte les 11 et 12 mars 2015, s'est accordée sur 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 dénommée la « Stratégie régionale (2016-2021) », qui fait spécifiquement référence à la coopération avec l'AESM et le mécanisme de protection civile de l'UE.

20 À cet égard, après la présentation 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), dont l'objectif était de formuler des recommandations concernant les synergies potentielles en matière de protection de l'environnement marin et de contribuer, à travers la mise en œuvre de la Stratégie régionale (2016-2021), aux stratégies / initiatives / plans d'action sectoriels méditerranéens, européens et internationaux sur la protection du milieu marin, ladite réunion a approuvé les objectifs généraux de la Stratégie régionale (2016-2021), qui soulignent que plusieurs domaines d'action relevant des objectifs spécifiques présentent de fortes synergies avec le travail réalisé dans le cadre d'autres programmes du PNUE / PAM ainsi que par les organisations régionales et internationales compétentes. Lorsque cela est nécessaire, les actions menées par le REMPEC dans le cadre de la mission qui lui est confiée par la Stratégie régionale (2016-2021) devraient établir des liens avec le travail des autres entités compétentes en question et favoriser la coopération entre celles-ci. Ladite réunion a inclus les considérations de coopération avec l'AESM et le mécanisme de protection civile de l'UE comme exposé ci-dessous aux paragraphes .1 à .3 :

- .1 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 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'UE relatives à la protection de l'environnement méditerranéen que l'AESM a mises en œuvre ou met actuellement en œuvre.
- .2 Certaines des mesures préconisées par les Plans d'action de l'AESM (le Plan d'action hydrocarbures de l'EMSA, le Plan d'action SNDP et le Plan d'action Offshore de l'AESM) et les objectifs 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 la Stratégie régionale. Les objectifs spécifiques 7, 17, 18, 19, 20, 21 et 22 font référence à ces Plans d'action.
- .3 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.

21 En ce qui concerne l'Objectif spécifique 21 de la Stratégie régionale (2016-2021), la réunion susvisée a également souligné la nécessité d'examiner la série de principes et lignes directrices sur le thème « Coopération et assistance mutuelle » développés par le REMPEC depuis 1987 (repris au document REMPEC/WG.37/14/2) en prenant en compte les derniers développements internationaux et européens (par exemple, les lignes directrices sur l'offre d'assistance internationale de l'OMI et le soutien de la nation d'accueil en vertu du Mécanisme de protection civile de l'UE). La réunion susvisée a par ailleurs souligné que dans le contexte de cette révision, des procédures, des conditions et des synergies claires devraient être établies et convenues afin de garantir une coordination efficace entre l'assistance régionale méditerranéenne, le soutien de l'OMI et les mécanismes européens d'intervention et d'assistance, comme exposé au document REMPEC/WG.37/14/2.

22 À la lumière de ce qui précède, les paragraphes ci-dessous présentent les coopérations passées et actuelles entre le REMPEC et la Commission européenne, en particulier via le Mécanisme de protection civile de l'UE, et l'AESM, et proposent des moyens de renforcer la coopération, en prenant en compte les dispositions existantes entre l'UE et les organisations internationales.

Coopérations passées et actuelles du REMPEC avec la Commission européenne et l'AESM

23 Depuis sa création, l'UE, en qualité de Partie contractante à la Convention de Barcelone et à ses protocoles, a contribué au travail du PNUE / PAM et de ses composantes, notamment du REMPEC, en apportant un soutien à travers la définition de politiques, l'établissement d'obligations légales et l'élaboration de documents d'orientation couvrant la région méditerranéenne, mais

également un soutien technique et financier pour la mise en œuvre de ces politiques, obligations et documents couvrant la prévention, la préparation à la lutte et la lutte face à la pollution marine causée par les navires, et plus récemment dans le domaine de la sécurité des activités pétrolières et gazières en mer conformément à la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE.

24 En termes de financement, comme le souligne le document REMPEC/WG.37/9, il est reconnu que l'ensemble de la région méditerranéenne a bénéficié de différents projets financés par l'UE et mis en œuvre par le REMPEC. Alors que le Mécanisme de protection civile de l'UE a financé deux projets récents, dont le Projet de préparation à la gestion et au nettoyage des littoraux et de la faune polluée par les hydrocarbures (POSOW), le document REMPEC/WG.37/9 propose de soumettre conjointement aux États côtiers méditerranéens concernés une proposition de projet dans le contexte de l'appel à propositions 2016 pour des projets visant la prévention et la préparation à la lutte dans les domaines de la protection civile et de la pollution marine et de l'appel à propositions 2016 du mécanisme de protection civile de l'UE.

25 La coopération entre le REMPEC et l'AESM s'est révélée fructueuse à bien des égards, comme détaillé ci-dessous, notamment durant la mise en œuvre par le REMPEC du projet régional MEDA financé par l'UE et intitulé « *Coopération Euromed sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires – SAFEMED* », de 2006 à 2009 (SAFEMED I – MED 2005/109-573) et de 2010 à 2013 (SAFEMED II – MED 2007/147-568) ainsi que durant la mise en œuvre par l'AESM du projet SAFEMED III, qui couvre la période de juin 2013 à juin 2016.

26 Durant la mise en œuvre des projets SAFEMED I et SAFEMED II coordonnés par le REMPEC, l'AESM a été impliquée dans le cadre des consultations, du support technique et de l'assistance organisationnelle pour les activités suivantes :

SAFEMED I :

- .1 Identification des modèles standards pour l'administration de l'État de pavillon ;
- .2 Développement d'un cadre pour la surveillance adéquate des sociétés de classification ;
- .3 Préparation et organisation de la journée d'information sur les systèmes de suivi du trafic des navires (VTIMS, *Vessel Traffic Monitoring & Information Systems*) ;
- .4 Préparation d'une proposition visant à désigner la mer Méditerranée comme zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre (SOx ECA) en vertu de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ;
- .5 Assistance à la ratification et à la mise en œuvre de la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (Convention AFS) ;
- .6 Évaluation de la mise en œuvre du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (le Code ISPS) de l'OMI ;
- .7 Séminaire régional intitulé « L'influence de l'élément humain sur les accidents maritimes » ;

SAFEMED II :

- .8 Présentation des activités du projet SAFEMED II au Mémoire d'entente méditerranéen sur le contrôle par l'État du port (MED MoU) ;
- .9 Évaluation de faisabilité de la poursuite du développement des stations côtières du Système mondial de détresse et de sécurité en mer - SMDSM (*Global Maritime Distress and Safety System – GDMSS*), des stations de base ou réseaux nationaux des systèmes d'identification automatiques, et des installations et / ou systèmes maritimes de compte rendu des centres de surveillance du trafic maritime (VTS,

Vessel Traffic Services) et préparation des termes de référence pertinents pour les appels d'offres potentiels ;

- .10 Surveillance des performances de l'Etat du pavillon et amélioration de la surveillance des sociétés de classification ;
- .11 Promotion de la ratification de la Convention du travail maritime (Convention MLC) de 2006 de l'Organisation internationale du travail (OIT) ;
- .12 Fourniture d'équipements pour les stations de surveillance du trafic et de contrôle portuaire, les postes d'alerte et les stations de base des systèmes d'identification automatiques ;
- .13 Développement d'un programme de formation sur les procédures de contrôle par l'Etat du port pour les inspecteurs de l'Etat du port dans le cadre du MED MoU et formation des inspecteurs de l'Etat du port ;
- .14 Séminaire sur les Enquêtes accidents ; et
- .15 Atelier régional sur l'identification et le suivi des navires à longue distance (LRIT).

27 Depuis le lancement du projet SAFEMED III en juin 2013, le REMPEC et l'AESM ont débattu des problématiques suivantes :

- .1 Le suivi concernant le système d'information géographique (GIS, *Geographical Information System*) sur le trafic maritime en Méditerranée ; et
- .2 Le réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS) et ses activités connexes, comme détaillé dans le document REMPEC/WG.37/8.

28 La coopération entre le REMPEC, la Commission européenne et l'AESM est également discutée dans le cadre des réunions inter-secrétariat tenues annuellement entre les accords régionaux, la Commission européenne et l'AESM et organisées à tour de rôle. L'objectif de ces réunions est d'échanger des informations, une fois l'an, concernant les activités de préparation à la lutte et de lutte entre, d'une part, la Commission européenne représentée par sa direction générale de l'aide humanitaire et de la protection civile (DG ECHO) et l'unité de préparation à la lutte et de lutte de l'AESM et, d'autre part, les représentants d'accords régionaux, notamment la Commission pour la protection de l'environnement marin dans la Baltique (Commission de Helsinki ou HELCOM), la Commission de la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Commission OSPAR), 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), l'Accord de coopération pour la protection des côtes et des eaux de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution (Accord de Lisbonne), la Convention de Barcelone et la Convention pour la protection de la mer Noire contre la pollution (Convention de Bucarest). Lors de la 11^{ème} et dernière réunion inter-secrétariat tenue à Lisbonne le 12 février 2015, il a été convenu de mettre en place un groupe de correspondants afin de débattre des synergies éventuelles permettant de relier les bases de données existantes concernant les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures (par exemple, système MEDGIS-MAR - Système d'information géographique intégré méditerranéen pour l'évaluation du risque et la lutte contre la pollution maritime) et le système CECIS afin de faciliter la mise à jour de ces bases de données par les Parties contractantes aux accords régionaux susvisés.

29 Il convient par ailleurs de mentionner que tant la Commission européenne que l'AESM participent régulièrement à la mise en œuvre du programme de travail du Groupe de travail technique méditerranéen (MTWG) par l'intermédiaire de leurs correspondants du MTWG respectifs, comme détaillé dans le document REMPEC/WG.37/14/1.

30 Suite à la mise en place du Groupe technique consultatif pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine de l'AESM (CTG MPPR) en 2007, qui succédait au cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle créé par la décision 2850/2000 pour la période du 1^{er} janvier 2000 au 31 décembre 2006, le REMPEC a participé à plusieurs réunions du CTG MPPR et a contribué aux discussions.

31 D'un point de vue opérationnel, comme détaillé dans le document REMPEC/WG.28/9/2 sur l'intervention du REMPEC dans l'incident de pollution marine survenu dans l'Est de la Méditerranée durant l'été 2006, il convient de rappeler qu'étant donné l'augmentation de la charge de travail du REMPEC, due à la coordination des opérations de lutte requises suite à ce déversement d'hydrocarbures au Liban ainsi qu'au programme d'activités du Centre planifié à cette période, des ressources humaines externes ont été requises d'urgence afin de renforcer l'implication du REMPEC dans la gestion de ce déversement d'hydrocarbures. Sur demande du REMPEC, trois experts ont été successivement détachés auprès du Centre par Environnement Canada (28 août 2006 - 18 septembre 2006), la *Maritime and Coast Guard Agency* britannique (MCA) (26 septembre 2006 - 10 octobre 2006) et la Commission européenne via l'AESM (10 octobre 2006 - 30 octobre 2006). Durant cet incident, le REMPEC et le Centre de suivi et d'informations (Centre par la suite remplacé par l'ERCC) ont échangé une correspondance régulière afin d'apporter des mises à jour concernant les mesures prises aux niveaux européen et régional.

Coopération pour la préparation à la lutte et la lutte face à la pollution marine au niveau des Nations Unies et au niveau européen

- **Coopération entre l'Organisation maritime internationale et le Programme des Nations Unies pour l'environnement**

32 Dès la mise sur pied du PNUE, il a été reconnu que bien que ce dernier ait un rôle de catalyseur et de coordonnateur dans la définition des objectifs environnementaux généraux et dans la formulation des programmes en matière d'environnement, l'OMI est responsable de la mise en œuvre des conventions internationales portant sur la protection de l'environnement marin contre la pollution par les navires.

33 En conséquence, le PNUE et l'OMI ont signé un mémorandum d'entente (MoU) concernant la coopération entre les deux institutions le 9 novembre 1976. Les domaines d'intérêt et de coopération mutuels en matière de préparation à la lutte et de lutte face à la pollution accidentelle définis par ce mémorandum d'entente sont les suivants :

- .1 L'appui de l'entrée en vigueur et de la mise en œuvre des conventions internationales portant sur la prévention de la pollution marine par les navires ;
- .2 Le développement et la mise en œuvre de plans d'actions régionaux pour la protection de l'environnement marin (par exemple, le développement d'instruments légaux régionaux et l'organisation de programmes de lutte contre la pollution marine) ;
- .3 La prévention et la lutte contre les déversements d'hydrocarbures résultant d'accidents marins (par exemple, la préparation de plans d'urgence) ;
- .4 Le soutien aux gouvernements pour la préparation d'une législation marine pour la protection de l'environnement marin contre la pollution par les navires ; et
- .5 L'assistance technique et la formation en matière de prévention de la pollution marine par les navires, à travers des services de conseil, des ateliers et séminaires techniques et des programmes de formation nationaux et régionaux.

34 Depuis lors, l'OMI et le PNUE ont contribué à la mise en place de différents centres régionaux, par exemple, le REMPEC en 1976 et le Centre régional d'information et de formation pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine dans la région des Caraïbes (RAC/REMPEITC-Caribe) en 1995. L'OMI a régulièrement apporté un soutien financier et technique à la mise en œuvre des Programmes pour les mers régionales du PNUE. Le soutien apporté par l'OMI dans la région méditerranéenne depuis la dernière réunion des correspondants du REMPEC est présenté dans le document REMPEC/WG.37/4.

35 En ce qui concerne l'appui d'urgence, l'OMI a signé un mémorandum d'entente avec la *Joint UNEP/OCHA Environment Unit (JEU)* pour la coopération dans le cadre de l'intervention humanitaire en cas de catastrophe naturelle et d'autres situations d'urgence, par la coordination des efforts internationaux et la mobilisation de partenaires afin de venir en aide aux pays touchés qui demandent une assistance. Ce mémorandum d'entente est actuellement en cours d'examen par les parties et sera mis à jour dans un avenir proche.

- **Coopération entre les Nations Unies et l'Union européenne**

36 Conformément à la décision 2005/160/CE de la Commission du 27 octobre 2004 approuvant l'échange de lettres entre l'Office de coordination des affaires humanitaires des Nations Unies (BCAH) et la Commission européenne (alors la Commission des Communautés européennes) concernant leur coopération dans le cadre des mesures à prendre en cas de catastrophe (en cas d'intervention simultanée dans un pays touché par une catastrophe), des Procédures opérationnelles standard communes pour la coordination des mesures à prendre concernant la protection civile et les aspects humanitaires en cas de catastrophe ont été adoptées par le BCAH et la Commission européenne.

37 À cet égard, il est de plus reconnu que l'article 16 de la décision n°1313/2013/UE définit clairement le rôle des organisations de l'UE et des organisations internationales dans l'intervention en cas de catastrophe en-dehors de l'UE :

- .1 Lorsqu'une catastrophe survient ou menace de survenir en dehors de l'UE, le pays touché peut demander une aide par l'intermédiaire de l'ERCC. L'aide peut aussi être demandée par l'intermédiaire de l'Organisation des Nations unies et de ses agences ou d'une organisation internationale pertinente.
- .2 Les interventions menées en cas de catastrophe en dehors de l'UE peuvent être réalisées au titre d'une intervention de secours autonome ou d'une contribution à une intervention pilotée par une organisation internationale. La coordination de l'UE est entièrement intégrée dans la coordination globale assurée par le Bureau de la coordination des affaires humanitaires (BCAH) des Nations unies, et respecte le rôle de chef de file joué par cet organisme.

38 La JEU assiste les États membres de l'UE dans la préparation aux urgences environnementales et l'intervention en coordonnant les efforts internationaux et en mobilisant les partenaires afin de venir en aide aux pays touchés qui demandent une assistance. En combinant l'expertise environnementale du PNUE et du réseau d'aide humanitaire coordonné par le BCAH, la JEU garantit une approche intégrée de l'intervention en situation d'urgence environnementale. Le Centre pour les urgences environnementales (EEC) (<http://www.eecentre.org/>) est un outil en ligne élaboré par la JEU et conçu pour développer les compétences des intervenants nationaux en cas de situation d'urgence environnementale.

39 Conformément à l'article 2.5 du règlement (CE) n°1406/2002 notamment modifié par le règlement (UE) n°100/2013, l'AESM peut apporter une assistance en cas de pollution causée par des navires ainsi qu'en cas de pollution marine causée par des installations pétrolières et gazières qui affectent des pays tiers partageant un bassin régional avec l'UE, conformément au Mécanisme de protection civile de l'UE mis en place par la décision n°1313/2013/UE. Ces tâches sont effectuées en coordination avec les accords de coopération régionaux existants relatifs à la pollution marine.

40 Dans le contexte de la coopération entre la JEU et la Commission européenne, plusieurs opérations de lutte ont été menées afin de faire face à des déversements d'hydrocarbures, notamment lors du chavirage du ferry MV Princess of the Stars en 2008 en république des Philippines et lors du déversement d'hydrocarbures dans la région du Sundarbans en décembre 2014 au Bangladesh.

Initiatives proposées pour le renforcement de la coopération en région méditerranéenne en matière de préparation à la lutte et de lutte face à la pollution marine

41 À la lumière de ce qui précède et afin d'encadrer l'échange d'informations concernant les questions opérationnelles, techniques, scientifiques, légales et financières, tout en favorisant un dialogue axé sur une action coordonnée au niveau national, régional et mondial pour la mise en œuvre du Protocole prévention et situation critique de 2002, et avec pour objectif de venir en aide aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande en situation critique, soit directement soit par l'obtention d'une aide auprès des autres parties, ou lorsqu'il n'existe aucune possibilité d'assistance dans la région, par l'obtention d'une assistance internationale en-dehors de la région, conformément au mandat du REMPEC, le Secrétariat propose les moyens suivants afin de renforcer la coopération dans la région méditerranéenne :

42 Étant donné la complémentarité du MTWG et du CTG MPPR, qui visent tous deux à fournir une plateforme, respectivement entre les Parties contractantes à la Convention de Barcelone d'une part et les États membres de l'UE d'autre part, et à contribuer à l'amélioration de la préparation à la lutte et de la lutte face à la pollution accidentelle et délibérée par les navires, le Secrétariat propose de renforcer les synergies éventuelles entre ces deux groupes :

- .1 en modifiant les lignes directrices 2007 du MTWG, selon les modalités proposées à l'annexe II du document REMPEC/WG.37/14/1 ; et
- .2 en demandant à l'AESM de prendre note de tout développement pertinent du MTWG (par exemple, rapports d'avancement et programme de travail) durant les réunions du CTG MPPR, comme cela est déjà le cas pour la mise à jour concernant les activités menées par les groupes techniques d'autres accords régionaux, à savoir le Groupe de travail chargé des questions opérationnelles, techniques et scientifiques concernant les activités de lutte contre la pollution de l'Accord de Bonn (OTSOPA), le Groupe d'intervention de la Commission d'Helsinki (HELCOM Intervention), etc.

43 À cet égard, comme mentionné dans le document REMPEC/WG.37/14/1, et conformément à la proposition susvisée, la coopération entre le forum régional (MTWG) et le forum international (Sous-comité de l'OMI de la prévention de la pollution et l'intervention (PPR)) a démontré l'efficacité d'une contribution bilatérale grâce à laquelle :

- .1 le MTWG a reçu un soutien technique du Groupe technique du Comité de la protection de l'environnement marin de l'OMI sur la préparation à la lutte, la lutte et de coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC) / la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (OPRC-SNPD), dans le la mise en œuvre de son programme de travail, avec par exemple, le Système Maritime Intégré d'Information et d'Aide à la Décision sur le Transport des Substances Chimiques (MIDSIS-TROCS) ;
- .2 les résultats du MTWG ont été intégrés dans le contexte international (par exemple, les Lignes directrices pour la gestion des déchets issus de déversements d'hydrocarbures en Méditerranée et l'Outil d'aide à la décision associé ont servi de référence pour le développement de lignes directrices similaires par l'OMI) ; et
- .3 les lignes directrices techniques identifiées au niveau régional ont été intégrées dans le programme de travail de l'OMI (par exemple, les lignes directrices techniques sur les techniques d'évaluation et de récupération des hydrocarbures immergés).

44 Il convient de reconnaître l'importance d'échanges réguliers concernant les activités menées par les accords régionaux, la Commission européenne et l'AESM lors des réunions inter-secrétariat, et le Secrétariat propose, dans le cadre de ces réunions :

- .1 d'explorer les synergies éventuelles dans le cadre d'activités ou de projets conjoints futurs afin de bénéficier d'une coopération plus solide dans les domaines d'intérêt commun ; et
- .2 de débattre des synergies éventuelles entre les groupes techniques susvisés.

45 À la lumière des recommandations de l'atelier MEDEXPOL 2013, le Secrétariat propose également d'organiser un échange au niveau opérationnel entre, d'une part, les États côtiers méditerranéens et, d'autre part, les entités pertinentes telles que l'OMI, le PNUE, les représentants du PNUE / PAM, le BCAH, le REMPEC, la Commission européenne et l'AESM afin de débattre des accords de coopération et des synergies entre les mécanismes de l'UE et régionaux en incluant, notamment, l'inventaire des ressources, les procédures en situation critique, le déploiement d'experts, etc. en vue de l'organisation d'une réunion de haut niveau.

46 Enfin, comme le soulignent plusieurs objectifs spécifiques de la Stratégie régionale (2016-2021) rappelés ci-dessus, le Secrétariat propose d'initier des consultations avec l'OMI et le PNUE / PAM afin de définir aussitôt que possible la manière la plus appropriée de coopérer et de soutenir la mise en œuvre de ladite Stratégie à compter de 2016, à l'issue de son adoption par la

19^{ème} réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses protocoles, provisoirement prévue en Grèce en février 2016.

Actions demandées à la réunion

47 **Les participants à la réunion sont invités à :**

- .1 **Prendre note** des informations fournies dans ce document ; et
- .2 **Examiner** les propositions formulées par le Secrétariat aux paragraphes 42, 44 et 46 du présent document.