



Programme des Nations Unies pour l'environnement



UNEP(DEC)/MED IG.16/10
30 septembre 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS



PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE

Quatorzième réunion des Parties contractantes à la
Convention sur la protection du milieu marin et du littoral
de la Méditerranée et à ses Protocoles

Portoroz (Slovénie), 8-11 novembre 2005

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES

1. ÉNONCÉ DE MISSION DU REMPEC

Le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) a pour mission d'assister les États côtiers de la Méditerranée dans la mise en œuvre du protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution provenant des navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la Méditerranée (protocole Prévention et Situation Critique) en :

- **renforçant les capacités des États côtiers de la région méditerranéenne** en vue de prévenir la pollution du milieu marin, en veillant à une application effective dans le cadre des règles internationales pertinentes et en luttant contre/éliminant la pollution du milieu marin ;
- **développant la coopération régionale** dans le domaine de la prévention **et en facilitant la coopération** entre les États côtiers de la Méditerranée dans le cadre de la lutte contre les incidents de pollution marine ;
- **assistant les États côtiers de la Méditerranée qui le demandent** à développer leurs capacités nationales pour répondre aux incidents de pollution marine **et en facilitant l'échange d'informations, la coopération technologique et la formation** ; et
- **fournissant 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.

En vue de remplir cette mission, les Parties contractantes à la convention de Barcelone définissent les objectifs et fonctions du REMPEC.

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

La Stratégie ainsi que ses objectifs généraux et spécifiques ont été développés en gardant à l'esprit le cadre juridique, financier et institutionnel du système de Barcelone et, en particulier, les dispositions du protocole Prévention et Situation Critique ainsi que les objectifs et les fonctions du REMPEC en tant que centre régional chargé de la mise en œuvre dudit protocole. Par ailleurs, la Stratégie a été élaborée dans le cadre des scénariis présents et à venir escomptés caractérisant l'industrie maritime et la région méditerranéenne, dont en particulier :

- 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 ;
- les développements attendus dans le secteur du trafic maritime en Méditerranée, en particulier la proposition de Réseau de transport euro-méditerranéen ;
- 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 ;
- les développements politiques récents dans la région de la Méditerranée, en particulier l'élargissement de l'Union européenne vers le Sud ; et
- 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.

3. OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Tenant compte de l'énoncé de 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 :

- la prévention de la pollution provenant des navires ;
- la prévention des accidents maritimes ; et
- la préparation à la lutte contre les incidents majeurs de pollution.

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. Comme ce fut le cas depuis ses débuts, le rôle du REMPEC sera principalement d'assister les Parties contractantes afin de leur permettre de renforcer leurs capacités nationales et de faciliter les moyens de la coopération régionale ou sous-régionale.

Les buts de la mise en œuvre sont énumérés, sous forme de tableau, à l'**Annexe 1**. Il est évident que tous les buts ne peuvent pas être immédiatement atteints. Un calendrier provisoire pour la mise en œuvre de la stratégie figure à l'**Annexe 2**.

Il est envisagé que plusieurs domaines d'activité dans le cadre des objectifs spécifiques pourraient créer une synergie avec d'autres composants du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) ainsi qu'avec d'autres organisations régionales connexes et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). Lorsque cela s'avère nécessaire, le travail du REMPEC devrait permettre d'établir des liens avec celui de ces autres entités.

La mise en œuvre pleine et effective de la stratégie dépendra de trois facteurs:

- la volonté politique des Parties contractantes;
- la capacité du REMPEC à répondre aux demandes des Parties contractantes dans la coordination et l'organisation des activités; et
- la disponibilité de ressources financières adéquates.

La volonté politique des Parties contractantes à agir sur la prévention de la pollution provenant des navires a été confirmée par l'adoption du protocole Prévention et Situation Critique en janvier 2002. Toutefois, il est évident qu'il est nécessaire d'entreprendre des actions concrètes supplémentaires afin de donner un effet significatif aux engagements politiques et juridiques qu'implique la signature du protocole. Dans nombre de cas, l'absence d'application et de mise en œuvre est la conséquence de l'insuffisance des ressources humaines et financières affectées à ces activités. Pour garantir la réalisation des buts et objectifs de la Stratégie, il faut que toutes les Parties contractantes s'assurent que les gouvernements prennent la mesure de l'importance des questions traitées par le protocole et allouent des ressources suffisantes pour mener à bien les actions nécessaires. Les récents incidents de pollution sont de nature à recentrer les efforts des gouvernements sur l'importance à accorder au traitement de ces problèmes.

En second lieu, il est important d'accorder au REMPEC les ressources humaines et les équipements nécessaires pour qu'il puisse apporter son assistance aux Parties contractantes pour qu'elles puissent renforcer leurs capacités nationales et faciliter la coopération régionale. Il sera nécessaire de procéder à d'autres recrutements dans les dix prochaines années afin de permettre au REMPEC de mener à bien la mission que lui a confié la 12^{ème} Réunion ordinaire des Parties contractantes (Monaco, 2001). Au chapitre des solutions, on pourrait envisager le détachement de fonctionnaires des Parties contractantes auprès du Centre pour des périodes déterminées (deux ans, par exemple). Ces détachements de personnel ont également l'avantage de permettre aux fonctionnaires ainsi détachés de mieux connaître et comprendre les activités du REMPEC.

Troisièmement, la réalisation des activités décrites ci-dessous nécessitera certainement l'apport de ressources financières supplémentaires. Il est possible d'envisager la recherche de certains fonds auprès des agences spécialisées du système des Nations Unies (ex.: OMI) pour réaliser des activités qui aideront à remplir les mandats de ces organisations et agences. Grâce aux divers mécanismes

de financement de l'Union européenne (UE), il pourrait être possible d'obtenir un soutien financier pour des projets clairement définis et qui poursuivent les objectifs de cette dernière.

Le partenariat euro-méditerranéen pourrait en particulier permettre au REMPEC de s'impliquer dans la mise en œuvre de projets visant à réduire davantage l'écart entre le cadre réglementaire international sur la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin (**Annexe 3**), 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 de la législation européenne pertinente est reproduite à l'**Annexe 4**.

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, il existe un certain nombre de conventions internationales intéressant directement la prévention de la pollution par les navires. La plus importante est la convention internationale sur la prévention de la pollution par les navires, communément appelée convention MARPOL et ses six annexes. D'autres conventions pertinentes, essentiellement celles adoptées sous l'égide de l'OMI, sont citées à l'**Annexe 3**. Des lacunes persistent encore en ce qui concerne la ratification, par les États de la Méditerranée, des conventions internationales pertinentes. Pour combler ces lacunes, il est donc proposé que tous les États méditerranéens qui ne l'ont pas déjà fait, ratifient et assurent simultanément la mise en œuvre et l'application de celles-ci selon le calendrier figurant ci-dessous. Le REMPEC devra également fournir aux États côtiers méditerranéens qui le demandent conseils et assistance à cet égard.

De manière similaire, il est évident que les États méditerranéens n'ont pas tous ratifié les conventions maritimes internationales relatives à la prévention des accidents de pollution du milieu marin et à la lutte contre de tels incidents, telles que l'OPRC 1990, le protocole OPRC-SNPD de 2000 ainsi que la convention de 1969 sur l'intervention, et son protocole de 1973. On trouvera à l'**Annexe 3** la liste complète des conventions concernées. Afin d'assurer une base juridique complète pour la prévention de tels accidents en Méditerranée et les mesures de lutte contre ces accidents, il est important que les États méditerranéens prennent les mesures nécessaires afin d'assurer que ces conventions sont ratifiées et les faire appliquer à l'échelle nationale. Dans le cadre de son mandat actuel, le REMPEC continuera d'assister, sur ce point, tout État qui demande conseil à cet égard.

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

- a) de ratifier la convention MARPOL et ses annexes au plus tard en 2007, d'assurer leur transposition dans la législation nationale, et de coopérer à travers le REMPEC pour garantir un total respect de ses dispositions ;
- b) de ratifier les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI dès que possible mais de préférence d'ici 2008, et d'assurer leur transposition dans la législation nationale dans les mêmes délais ainsi que la totale conformité avec leurs dispositions ;

De demander au Secrétariat :

- c) de fournir aux Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance en vue de respecter les délais arrêtés dans les sous-paragraphe (a) et (b) ci-dessus.

4.2 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 directives y relatives de l'OMI.

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.

Les Parties contractantes conviennent :

- a) que tous les États méditerranéens (qui ne l'ont pas encore fait) s'efforcent de renforcer, sur la base d'un plan national, la performance de leurs administrations maritimes conformément aux lignes directrices¹ et recommandations de l'OMI au plus tard en 2010 ;
- b) que tous les États méditerranéens, dans leurs efforts pour la protection de l'environnement marin, devrait conduire, autant que possible, à intervalles réguliers, une auto-évaluation de leurs capacités et performances² en vue d'une application pleine et entière de MARPOL , en utilisant les orientations figurant dans les résolutions pertinentes de l'OMI traitant de l'auto-évaluation de la performance de l'Etat du pavillon et, une fois adoptés, avec le plan d'audit volontaire OMI-Etats membres et le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, qui devraient être adoptés par l'Assemblée de cette Organisation dans le courant de l'année 2005 ;

De demander au Secrétariat :

- c) d'améliorer les connaissances et l'expertise des inspecteurs en mettant au point, par le biais du REMPEC, un programme d'activités de formation relatif aux instruments internationaux pertinents, en particulier la convention MARPOL , en vue d'assurer la formation appropriée des inspecteurs de navires, à compter de 2006 ;
- d) d'assister, à travers le REMPEC, les États côtiers méditerranéens qui en font la demande au développement de plans nationaux pour le renforcement de leurs administrations nationales.

¹ La publication de l'OMI intitulée « MARPOL – How to do it » contient des informations utiles sur cette question.

² Résolution de l'Assemblée de l'OMI A.912(22).

4.3 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 Paris MoU 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 95/21/CE¹ de l'Union européenne, qui rend obligatoire le MoU de Paris pour les États membres de l'UE, détermine un seuil d'inspection de 25% des navires visitant les ports européens. Elle prévoit également un système de ciblage spécifique, ainsi que la possibilité d'interdire certains navires des ports européens. 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'élargissement de l'UE, suite auquel deux membres du MoU méditerranéen respectent désormais les dispositions de la Directive de l'UE, mérite que l'on y prête toute l'attention voulue. Le REMPEC pourrait contribuer à l'amélioration de l'efficacité du MoU méditerranéen et au renforcement de la coopération entre celui-ci et le MoU de Paris.

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 charger le REMPEC de 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, de faciliter la coordination entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen ;
- b) de rendre disponible les ressources nécessaires ainsi que les moyens permettant au MoU méditerranéen de fonctionner de façon efficace ;

De demander au Secrétariat :

- c) de proposer au comité du MoU méditerranéen de participer aux réunions de ce dernier en tant qu'observateur et, lorsque cela est possible, d'accueillir celles-ci;
- d) de s'associer 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
- e) de travailler en association avec les MoUs sur l'organisation et l'analyse du suivi des campagnes d'inspections renforcées sur les défaillances liées à la convention MARPOL ;
- f) de définir les modalités qui permettraient au REMPEC de soutenir les travaux du comité du MoU et d'en référer aux réunions de ses correspondants.

¹ Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port) telle qu'amendée.

4.4 Mise à disposition d'installations de réception portuaires

Une clause importante de la convention MARPOL, également reflétée dans le protocole Prévention et Situation Critique, dispose que tous les Etats Parties à la convention fournissent dans leurs ports des installations adéquates pour le type de navires qu'ils accueillent et pour les différents types de déchets et de résidus de marchandises provenant de ces navires. L'absence d'installations de réception appropriées dans les ports de la Méditerranée a été, pendant longtemps, source de préoccupation pour la communauté internationale et pour les États eux-mêmes. La question a fait l'objet de nombreuses études et a été traitée par un projet MEDA conduit par le REMPEC (2002 – 2004). A cet égard, la Résolution sur la mise en œuvre des résultats du projet MEDA adoptée par les participants au Séminaire régional sur les installations de réception portuaires pour la collecte d'ordures de navires, des eaux de cale et des déchets d'hydrocarbures en mer Méditerranée (Malte, 24 – 26 novembre 2004), organisé par REMPEC dans le cadre dudit Projet, devrait être prise en compte lors de la mise en œuvre de la Stratégie.

Un certain nombre de problèmes, liés à l'absence d'installations de réception portuaires adéquates en Méditerranée, ont été identifiés. Il y a 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 ; cette question a été traitée en particulier par le projet MEDA¹. Deuxièmement, qu'en est-il de l'élimination définitive des déchets, dans des conditions écologiques satisfaisantes ? 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/CE² de l'UE régit cette question et bien d'autres en ce qui concerne les États membres de l'Union.

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) d'envisager d'ici 2007 l'établissement de procédures relatives au coût d'utilisation des installations de réception, permettant leur utilisation, dès leur disponibilité, à un tarif raisonnable et non dissuasif quant à leur utilisation.

¹ 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).

² 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.

- b) En ce qui concerne les ordures de navire:
 - i) que tous les principaux ports devraient disposer d'installations de collecte des ordures de navire et des procédures et règles régissant leur élimination, au plus tard en 2010 ;
 - ii) que les procédures et règles de collecte et d'élimination des ordures de navire devraient être en place dans tous les principaux ports d'ici 2010 ;
- c) En ce qui concerne les déchets contenant des hydrocarbures:
 - 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 d'ici 2010 ;
 - 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'ici 2010 ;
- d) En ce qui concerne les substances liquides nocives :
 - i) tous les principaux ports devraient établir des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives d'ici 2010 ;
 - ii) les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives devraient être en place dans tous les principaux ports d'ici 2010;
- e) En ce qui concerne les eaux usées :
 - i) tous les principaux ports devraient établir des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées d'ici 2010 ;
 - ii) les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées devraient être en place dans tous les principaux ports d'ici 2010;
- f) En ce qui concerne les eaux de ballast et les sédiments:
 - i) les principaux terminaux pétroliers et chimiques devraient établir des procédures et règles de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de ballast d'ici 2012 ;
 - ii) 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 2012 ou d'ici sa date d'entrée en vigueur, si cette dernière intervient auparavant.

4.5 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) d'établir, d'ici 2007, un système de notification, à adresser au prochain port d'escale du navire, faisant état de la présence, à son bord, d'ordures de navire, d'eaux de cale et de résidus d'hydrocarbures ;
- b) que tous les États méditerranéens appliquent d'ici 2010, 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.

4.6 Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites

A l'exception des quelques États côtiers méditerranéens qui ont mis en place une surveillance aérienne des eaux se trouvant sous leur juridiction, il y a absence générale de contrôle et de surveillance des eaux de la Méditerranée – conditions indispensables pour la mise en œuvre effective de la convention MARPOL. Cette absence de surveillance permet – voire encourage – le rejet d'eaux de ballast ou des résidus d'hydrocarbures, parfois même des ordures de navire, sans crainte d'être inquiété. Le fait qu'un nombre limité d'États aient établi, au-delà de leurs eaux territoriales, une zone soumise à leur juridiction leur permettant d'appliquer les dispositions de la convention MARPOL aggrave cette situation.

Si elles entendent donner un sens au protocole Prévention et Situation Critique, les 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 pourrait être possible. Néanmoins, la surveillance aérienne devrait être toujours complétée par des patrouilles maritimes à bord de navires.

Outre la surveillance par aéronef et par les bateaux patrouilleurs, la surveillance de la Méditerranée par satellite est une option prometteuse dans l'effort d'amélioration de la prévention des rejets illicites. A long terme, le REMPEC pourrait recevoir et analyser les données satellitaires et transmettre à l'État côtier le plus proche des informations sur les faits de pollution du milieu marin. Pour réduire les coûts sur le budget du REMPEC, le personnel devant prendre en charge cette activité devrait être fourni par les Parties contractantes et serait détaché au REMPEC à tour de rôle. Ceci permettrait, en outre, d'améliorer les capacités du personnel détaché, d'accroître leurs connaissances et expertise ainsi que de renforcer la coopération régionale dans ce domaine.

Pour atteindre cet objectif spécifique d'amélioration du contrôle et de la surveillance des rejets illicites,

Les Parties contractantes conviennent:

- a) d'établir, d'ici 2010, des systèmes et procédures pour le contrôle et la surveillance nationale, y compris, lorsque cela est faisable, la surveillance aérienne des eaux soumises à la juridiction des Parties contractantes et de rendre compte des résultats obtenus aux réunions habituelles des Correspondants nationaux du REMPEC ;
- b) de s'efforcer d'établir d'ici 2010, 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) de conduire des projets pilotes en matière de contrôle et de surveillance des rejets illicites par les navires d'ici 2010 ;
- d) d'établir des Mémoires d'entente avec les agences ou les organes compétents prévoyant que le REMPEC deviendra le centre de liaison entre ces agences/organes et les États côtiers sur d'éventuels faits de pollution du milieu marin détectés par satellite.

4.7 Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites¹

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. Dans certains pays, le besoin se fait sentir de sensibiliser davantage les responsables de l'État à l'importance de cette question s'ils souhaitent prendre en charge sérieusement ce problème de rejets illicites par les navires. En dépit de la complexité du sujet, beaucoup de progrès ont été réalisés dans le cadre de l'Accord de Bonn et de 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.

Pour atteindre cet objectif spécifique d'amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites en Méditerranée:

Les Parties contractantes conviennent:

- a) que d'ici 2010 au plus tard, tous les États méditerranéens s'assurent 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 s'efforcer d'adopter des règles communes et d'harmoniser les sanctions d'ici 2015 pour garantir un égal traitement des auteurs de rejets illicites dans toute la région méditerranéenne ;
- c) de partager, d'ici 2011, les données recueillies en conformité avec leurs dispositions juridiques nationales, et de faciliter la reconnaissance mutuelle des preuves recueillies par d'autres États, afin de garantir des poursuites effectives contre les auteurs de rejets illicites ;
- d) d'établir, où et quand cela est possible, et sans préjudice du droit souverain des États, des zones sous leur juridiction permettant la mise en œuvre de la convention MARPOL quant à la poursuite des contrevenants. De telles zones peuvent être développées sur des bases régionale ou sous-régionale, de manière coordonnée et en conformité avec le droit international tel que défini par la CNUDM ;

De demander au Secrétariat :

- e) de conduire des projets pilotes dans ce domaine, y compris une compilation des dispositions légales et institutionnelles nationales, ainsi que de diffuser des informations destinées aux agents d'exécution ainsi qu'aux juristes /procureurs/magistrats sur les questions pertinentes et garantir ainsi le succès des poursuites judiciaires devant les tribunaux (ex. : procédures pour la collecte de données, soumissions de preuves devant les tribunaux, etc.) à l'effet de fournir, à tous les États méditerranéens, l'expertise nécessaire d'ici 2009.

¹ 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.

4.8 Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance

Tenant compte de la progression considérable des activités liées à la navigation de plaisance au cours des dernières décennies et les risques que fait peser l'expansion de cette navigation sur l'environnement et la sécurité maritime, le REMPEC a conduit des travaux dans ce domaine¹.

Le Centre a de plus participé 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). La 13^{ème} Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la convention de Barcelone (Catane, 11 – 14 novembre 2003), à laquelle un projet de texte consolidé avait été soumis, a examiné cette initiative et décidé de donner suite aux travaux préparatoires.

Une 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 s'est donc tenue à Monaco entre le 8 et le 10 décembre 2004, en vue de discuter de la faisabilité de l'instrument proposé, dans le système de Barcelone. La réunion a retenu, plutôt que celle d'un instrument contraignant, la forme d'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. Le texte complet de la Résolution est reproduit à l'**Annexe 5**.

Tenant compte de ce qui est ressorti de la réunion mentionnée 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) que des Lignes Directrices sur la prévention de la pollution provenant des activités de plaisance en Méditerranée doivent être préparées, une fois que la Résolution contenant la série de Principes devant être pris en compte pour le développement de celles-ci est adoptée par la 14^{ème} Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la convention de Barcelone prévue en novembre 2005 ;
- b) de mettre en oeuvre les dispositions existantes pertinentes de la convention MARPOL et, une fois adoptées, les Lignes Directrices visées au paragraphe a) ci-dessus ;
- c) de rendre compte des mesures qu'ils ont prises pour mettre en oeuvre lesdites Lignes Directrices ;

De demander au Secrétariat :

- d) de préparer, une fois que la Résolution contenant la série de Principes devant être pris en compte pour le développement de Lignes Directrices est adoptée par la 14^{ème} Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la convention de Barcelone, et en étroite coopération avec l'OMI les Lignes Directrices visées au paragraphe a) ci-dessus ;
- e) de soumettre les Lignes Directrices, une fois mises au point, à la 15^{ème} Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la convention de Barcelone pour adoption;
- f) d'assister les États méditerranéens dans la mise en oeuvre des dispositions pertinentes de la convention MARPOL et, une fois adoptées, des Lignes Directrices visées au paragraphe a) ci-dessus.

¹ Recommandations pour la prévention de la pollution & des conséquences environnementales néfastes liées aux navires de plaisance en méditerranée, REMPEC, 2000-2001.

4.9 Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime

Des systèmes d'organisation du trafic maritime ont déjà été mis en place en Méditerranée. Cependant, il ressort de discussions préliminaires, entamées avec certaines Parties contractantes à la convention de Barcelone, qu'il serait judicieux de créer des systèmes supplémentaires, au moins dans les passages étroits et dans les zones côtières les plus vulnérables.

Pour atteindre cet objectif spécifique de réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes supplémentaires,

Les Parties contractantes conviennent:

- a) de proposer à l'OMI, d'ici 2008, là où cela s'avère nécessaire, des systèmes appropriés d'organisation du trafic supplémentaires en Méditerranée pour adoption possible au plus tard en 2010, en conformité avec le droit international ;

De demander au Secrétariat:

- b) de s'assurer de l'identification, d'ici 2007, des principales voies de navigation des navires transportant des hydrocarbures ou des substances nuisibles et potentiellement dangereuses (SNPD).

4.10 Un meilleur contrôle du trafic maritime

Des systèmes de contrôle du trafic maritime 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 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.

Au niveau européen, la nécessité de superviser constamment les mouvements des navires a amené l'Union européenne à adopter la Directive 2002/59/CE¹ 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 Safe Sea Net. 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.

Outre l'amélioration de la surveillance du trafic des navires, il y a lieu également d'examiner les circonstances dans lesquelles les hydrocarbures et d'autres substances nuisibles et potentiellement dangereuses sont transportés en vrac dans des navires-citernes simple coque avant leur retrait progressif conformément au calendrier arrêté aux termes de la convention MARPOL, comme, à titre d'exemple, l'utilisation de navires simple coque pour le transport de certains types d'hydrocarbures.

Pour atteindre cet objectif spécifique d'amélioration du contrôle du trafic maritime en Méditerranée,

Les Parties contractantes conviennent :

- a) de passer en revue les conditions de transport des hydrocarbures et autres SNPD en particulier par les navires simple coque, afin d'envisager la possibilité d'arrêter, d'ici 2007, un régime méditerranéen conformément aux règles internationales ;
- b) d'identifier, d'ici 2010, 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 d'ici 2010 ;
- c) de renforcer la coopération technique entre centres VTS des pays voisins et, selon le besoin, d'échanger des informations sur les navires en utilisant le système d'identification automatique (AIS) dans la zone de surveillance commune ;

De demander au Secrétariat :

- d) de négocier avec les organisations et agences appropriées, pour le compte des Parties contractantes qui en font la demande, l'assistance financière internationale nécessaire pour mettre en place le régime visé au paragraphe b) ci-dessus d'ici 2014 ;
- e) de développer un programme de formation pour le personnel impliqué dans le transport et la manutention des SNPD en conformité avec les codes pertinents de l'OMI, en particulier le code IMDG d'ici 2015.

¹ 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.

4.11 Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs)

Comme on le sait, la Méditerranée a été désignée comme Zone spéciale aux termes des Annexes I et V de MARPOL. En outre, les Parties contractantes peuvent également classer des Zones maritimes particulièrement sensibles comme zones nécessitant une protection spéciale. En novembre 2001, l'OMI a adopté la Résolution A 927(22)¹ comportant des Directives pour l'identification et la désignation de Zones maritimes particulièrement vulnérables.

Une ZMPV est une zone qui nécessite une protection spéciale, sous l'égide de l'OMI, en raison de son importance, pour des raisons écologiques, socio-économique ou scientifique et parce qu'elle est susceptible d'être affectée par les activités maritimes internationales. Pour qu'une zone soit qualifiée de ZMPV, elle doit satisfaire un certain nombre de critères figurant dans les Directives de l'OMI. Si une ZMPV est acceptée par l'OMI, la zone identifiée bénéficiera de mesures de protection (ex. : comme zone à éviter) et sera identifiée comme telle sur les cartes de navigation.

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

De demander au Secrétariat :

- a) d'initier, d'ici 2007, le processus d'identification, en coordination avec les PAM/CARs compétents, des zones qui, sur proposition des Parties contractantes et après examen par les correspondants nationaux du REMPEC, pourraient être proposées pour désignation en tant que ZMPVs ;
- b) 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 y relatives, qui seront soumises à l'OMI pour la désignation de ZMPVs, dans le strict respect des lignes directrices pertinentes de l'OMI.²

¹ Résolution A.927(22) de l'OMI sur les directives pour la désignation de zones spéciales en vertu de MARPOL et directives pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables.

² Idem.

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

En réponse à un besoin opérationnel urgent sur le plan international, l'OMI a examiné, à l'échelle mondiale, le problème des lieux de refuge pour les navires en difficulté. En décembre 2003, l'OMI a adopté la Résolution A.949(23)¹ sur les directives concernant les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, mais où la vie humaine n'est pas en danger. (S'agissant de la sécurité de la vie humaine, ce sont les dispositions de la convention sur la recherche et le sauvetage maritime SAR qui s'appliquent.)

Les directives 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 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 (Résolution A.950(23)². Par conséquent, au niveau européen, conformément à la Directive européenne 2002/59/CE³, les États membres européens ont élaboré des plans pour l'accueil des navires en détresse dans leurs eaux territoriales.

Sur base de ce scénario, il serait bon que les États méditerranéens étudient en profondeur les modalités de création de lieux de refuge en Méditerranée. Ces États pourraient également envisager l'élaboration de directives, par exemple, sur le matériel supplémentaire dont il faudra doter ces lieux de refuge afin de faciliter les transferts de cargaisons dans des conditions environnementales saines.

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 de toute urgence, au niveau national, d'ici 2007, des procédures appropriées comme indiqué dans les lignes directrices pertinentes de l'OMI, visant à faciliter la prise de décision quant au choix d'un lieu de refuge pour un navire en détresse;
- b) que tous les États méditerranéens formulent 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 ;

De demander au Secrétariat :

- c) de fournir son assistance aux pays qui la demandent, pour définir des procédures et formuler de tels plans.

¹ Résolution A.949 (23) de l'OMI sur les directives concernant les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'une assistance.

² Résolution A.950 (23) de l'OMI sur les services d'assistance maritime (MAS).

³ 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.

4.13 Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée comme zone de contrôle des émissions de SOx aux termes de l'annexe VI de MARPOL

L'annexe VI de la convention MARPOL, adoptée par le protocole de 1997, régit la prévention de la pollution de l'atmosphère par 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 4.5% m/m. Cette même règle dispose cependant que dans certaines zones, qualifiées de « zones de contrôle des émissions de SOx », la teneur en soufre ne doit pas excéder 1.5% m/m. A ce jour, seules la mer Baltique et la Manche/mer du Nord ont été désignées comme « zone de contrôle des émissions de SOx ».

Il serait par conséquent opportun de proposer à l'OMI de désigner la mer Méditerranée comme « zone de contrôle des émissions de SOx ». Les critères et procédures pour la soumission à l'OMI d'une proposition pour la désignation d'une telle zone comprennent, en particulier, une étude d'impact sur l'environnement ainsi qu'une évaluation des impacts économiques sur les activités de transport maritime.

Pour atteindre cet objectif spécifique consistant à examiner la possibilité de faire désigner par l'OMI la mer Méditerranée comme « zone de contrôle des émissions de SOx » conformément à l'annexe VI de la convention MARPOL ,

Les Parties contractantes conviennent :

- a) d'examiner s'il convient de soumettre une proposition à l'OMI à partir de 2008 en vue de la désignation de la Méditerranée comme zone de contrôle SOx;

De demander au Secrétariat :

- b) de s'assurer de la préparation d'une étude d'ici 2007, sur la base des contributions des Parties contractantes, pour évaluer la faisabilité de la proposition citée au paragraphe a) ci-dessus ;
- c) d'assister les Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande dans la préparation de la proposition visée au paragraphe a) ci-dessus qui sera soumise à l'OMI.

4.14 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 de 1969 sur l'intervention, et son protocole de 1973, confèrent aux Etats Parties le pouvoir « d'intervenir » pour éviter la survenue d'un incident de pollution, y compris en imposant un remorquage si nécessaire. Le remorquage d'urgence est également visé par la règle II-1/3-4 de la convention SOLAS et la résolution MSC.35 (63) qui y est associée.

Les remorqueurs varient fortement en fonctionnalités et capacités. La plupart des ports disposent de remorqueurs pour escorter et manœuvrer les navires vers leurs postes de mouillage, mais leur potentiel d'utilisation en cas d'urgence est fort limité. Les remorqueurs d'accostage évoluent, en général, dans les eaux abritées et ne sont pas destinés à naviguer au large.

Pour atteindre cet objectif spécifique consistant à garantir que les capacités de remorquage adéquates sont disponibles partout en Méditerranée, les Parties contractantes conviennent:

Les Parties contractantes conviennent :

- a) d'adopter, d'ici 2011, des lignes directrices méditerranéennes sur le remorquage d'urgence y compris, le cas échéant, des accords sur le partage des capacités de remorquage entre États voisins ;

De demander au Secrétariat :

- b) d'évaluer, d'ici 2009, la capacité, le nombre et l'emplacement des remorqueurs dans tous les ports de la Méditerranée.

4.15 Prévention des accidents dans les ports de commerce et les terminaux pétroliers

Selon les statistiques relatives aux déversements (Statistiques de l'ITOPF; www.itopf.com), la plupart des incidents de pollution survient dans les aires portuaires ou les terminaux pétroliers et, même s'ils sont de petite ampleur, ils constituent néanmoins une menace pour l'environnement marin. Il est donc nécessaire de les prendre en considération.

Des systèmes de gestion de la sécurité à bord des navires ont déjà été adoptés. Il est ainsi suggéré que la région méditerranéenne joue un rôle de pionniers en adoptant un système analogue de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine dans les ports de commerce et les terminaux pétroliers. C'est là un projet à long terme qui couvrirait de nombreuses questions comme les procédures d'exploitation, la sécurité et la formation du personnel, le matériel recommandé, etc., le but général étant l'amélioration de la sécurité dans les ports et la réduction des incidents de pollution.

Pour atteindre cet objectif spécifique de prévention des accidents dans les ports,

Les Parties contractantes conviennent:

- a) de préparer et d'adopter, d'ici 2015, un Système complet de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine dans les ports de commerce et terminaux pétroliers, qui contienne toutes les conditions liées aux procédures, à la formation du personnel et au matériel requis ;
- b) que tous les États méditerranéens rendent compte, à partir de 2015, des mesures qu'ils auront prises pour mettre en œuvre le système de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine ;

De demander au Secrétariat :

- c) d'évaluer, d'ici 2010, les capacités en termes de sécurité des ports de commerce et des terminaux pétroliers méditerranéens ;
- d) de préparer des lignes directrices sur la mise en œuvre du Système de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine et de communiquer celles-ci aux Parties contractantes.

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

Un problème auquel beaucoup d'Etats Parties 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. 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 que chaque Partie contractante décide individuellement de la voie la plus appropriée pour le financement de l'acquisition de l'équipement et des navires requis contrôlés par l'Etat pour la lutte contre les déversements d'hydrocarbures.

Les Parties contractantes conviennent :

- a) de fournir au REMPEC d'ici 2006 des informations détaillées concernant leurs pratiques nationales respectives pour le financement de l'acquisition d'équipements pour la lutte contre les déversements de produits polluants, y compris en particulier des informations concernant le fonctionnement de tout Fonds existant spécifiquement alloué, entre autres, aux activités liées à la préparation et à la lutte contre la pollution marine ;
- b) d'établir d'ici 2010 des stocks, au niveau national, d'équipements pré-positionnés pour la lutte contre les déversements, qui sont contrôlés par l'Etat ;

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.

4.17 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.

Pour mieux faire connaître les résultats des activités de R&D entreprises dans la région méditerranéenne, le REMPEC s'efforcera d'encourager la participation d'instituts de recherche ainsi que d'industries régionales à des événements pertinents. Le REMPEC facilitera également l'échange de ces résultats entre les Parties contractantes à travers son réseau de correspondants nationaux. Par ailleurs, le REMPEC pourrait indiquer à ces derniers les domaines éventuels nécessitant davantage de R&D afin d'inciter les institutions méditerranéennes compétentes à participer et contribuer de manière plus active aux efforts dans ce domaine.

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'encourager 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 ;

De demander au Secrétariat:

- c) d'aider les institutions et les 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 l'intervention en cas de déversement ;
- d) de faciliter 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 ;
- e) 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.

4.18 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 le déversement ou la libération d'autres substances nuisibles et potentiellement dangereuses (SNPD) dépend, dans une large mesure, de la qualité et de la rapidité de la décision d'intervenir.

Bien que de telles décisions doivent être prises par les autorités 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.

Il existe une grande variété d'outils de ce type conçus par des entités commerciales ou des institutions scientifiques. Toutefois, ils sont rarement développés pour une région géographique spécifique.

En vue d'assurer la disponibilité de données cohérentes et non conflictuelles à toutes les Parties contractantes et afin de les doter d'outils d'aide à la décision, développés sur la base des caractéristiques spécifiques de la région méditerranéenne, le REMPEC s'efforcera de coopérer avec des institutions scientifiques de la région ainsi qu'avec les programmes et projets spécifiques traitant d'activités dans ce domaine.

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 faciliter le développement d'outils d'aide à la décision régionaux spécifiques à travers une participation active de leurs institutions et programmes scientifiques nationaux dans ce développement ainsi qu'en rendant disponibles d'ici 2007 leurs données et autres informations utiles, qui pourraient exister dans leurs pays respectifs ;
- b) de coopérer en vue de sélectionner un modèle de prédiction du comportement des nappes d'hydrocarbures le plus approprié qui pourrait être utilisé par les Etats côtiers méditerranéens, et d'adapter ce modèle pour son utilisation dans les eaux qui sont soumises à leurs juridictions respectives ;

De demander au Secrétariat :

- c) de revoir et mettre à niveau 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 particulier des cartes de vulnérabilité, des modèles de prévision de déversements et des bases de données, en tenant compte des initiatives nationales ou régionales dans ce domaines.

4.19 Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et d'intervention en cas de pollution marine accidentelle par des hydrocarbures et d'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 d'intervention, comme l'un des pré-requis essentiels pour initier, diriger correctement et réaliser avec succès des interventions d'urgence en cas de pollution marine.

Depuis la mise sur pied au début des années 1980 du programme de formation du REMPEC, plus de 2300 personnes ont été formées, selon les différents niveaux proposés par le programme. En dépit de cette réalisation notoire, un nombre significatif de personnes formées ne sont plus à la disposition de leurs administrations nationales respectives en raison de changements de postes, de départs à la retraite ou autres. Par ailleurs, les correspondants nationaux du REMPEC ont souligné à maintes reprises qu'il était nécessaire d'assurer davantage de formations.

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 et cadres supérieurs) devra rester au niveau régional et continuer à être assurée et coordonnée par le Centre. Enfin, 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 REMPEC.

Dès lors, le Centre axera ses efforts de formation sur la formation de formateurs (a) et sur des formations hautement spécialisées dans des domaines spécifiques au niveau régional (b).

Afin de garantir une autosuffisance en matière de formation générale pour la lutte contre les déversements, ainsi qu'une formation continue des intervenants nationaux,

Les Parties contractantes conviennent :

- a) de mettre en place d'ici 2008, des programmes de formation nationaux pour la lutte contre les incidents impliquant des hydrocarbures et autres SNPD, reposant en particulier sur les modèles de programmes de formation OPRC 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 ;

De demander au Secrétariat :

- b) de préparer et d'intégrer, dans le programme de formation régional, des cours de « formation de formateurs », s'inspirant en particulier des travaux menés par le Groupe technique OPRC/OPRC-SNPD de l'OMI;
- c) d'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 ;
- d) de prendre en considération, dans la préparation des programmes de formation pour la région méditerranéenne, les modèles de cours de formation qui pourraient être développés dans le futur par le groupe technique OPRC/OPRC-SNPD de l'OMI.

4.20 Réviser les recommandations, principes et directives 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 directives portant sur la préparation à la lutte, l'intervention et l'assistance mutuelle en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que sur la prévention de la pollution par les navires. Tous ces documents entendaient faciliter la mise en œuvre du protocole Situation Critique.

Bon nombre de développements aux niveaux régional et mondial doivent être révisés, mis à jour ou amendés, conformément aux recommandations, principes et directives 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 (en particulier l'Erika, le levoli Sun et le Prestige).

En vue d'atteindre l'objectif spécifique de révision des recommandations, principes et directives 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 d'ici 2007 les recommandations, principes et directives actuelles portant sur la préparation, l'intervention et l'assistance mutuelle en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que sur la prévention de la pollution par les navires, qui ont été adoptés depuis 1987 ;
- b) d'identifier d'ici 2007 tous les principes, recommandations et directives devant être révisés, mis à jour et/ou amendés ;
- c) d'indiquer d'ici 2008 quelles recommandations, principes et directives supplémentaires doivent 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 d'ici 2010 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 ;

De demander au Secrétariat :

- e) de compiler d'ici 2009 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 d'ici 2015, en coopération avec les Correspondants nationaux du REMPEC, les textes révisés, mis à jour et/ou amendés des recommandations, principes et directives régionaux actuels, et de les proposer pour adoption aux réunions des Parties contractantes ;
- g) de développer d'ici 2015, en coopération avec les Correspondants nationaux du REMPEC, de nouveaux principes, recommandations et directives, s'il y a lieu, et de les proposer pour adoption aux réunions des Parties contractantes.

4.21 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 l'intervention 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.

Depuis le début des années 90, le REMPEC a activement aidé les Parties contractantes à préparer des plans d'urgence et des accords sous-régionaux pour leur mise en œuvre. Aujourd'hui, des plans d'urgence sous-régionaux et des accords comme RAMOGEPOL (France, Monaco et Italie), Sud-Est méditerranéen (Chypre, Egypte et Israël), Plan Lyon (France et Espagne) ont été adoptés et deux autres devraient également suivre sous peu (Sud-Ouest méditerranéen – Algérie, Maroc et Tunisie, Adriatique – Croatie, Italie et Slovénie). Le plan pour la mer Adriatique comporte également des dispositions relatives à une coopération en matière de prévention des incidents maritimes, laquelle devrait réduire davantage le risque de pollution marine accidentelle et pourrait également figurer dans de futurs accords sous-régionaux.

Lorsque tous les États côtiers de la Méditerranée auront mis en place leurs systèmes nationaux de préparation à la lutte et d'intervention, 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 des interventions en cas d'incidents majeurs de pollution du milieu marin dans la région.

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

Les Parties contractantes conviennent :

- a) de préparer et d'adopter, si cela n'est pas déjà fait, des plans d'urgence nationaux et de mettre en place des systèmes nationaux de préparation à la lutte et d'intervention, au plus tard d'ici 2008 en vue de créer les conditions nécessaires au développement d'accords sous-régionaux ;
- b) de négocier et de s'efforcer de conclure des accords sous-régionaux d'ici 2015 couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne ;

De demander au Secrétariat :

- c) de continuer d'assister les parties contractantes qui n'ont pas adopté de plan d'urgence national, dans le développement et la mise en œuvre de leurs systèmes nationaux de préparation et de lutte ;
- d) d'assister les Parties contractantes qui le demandent à préparer des plans d'urgence sous-régionaux et à rédiger des accords liés à leur application.

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES NAVIRES

Annexe 1: BUTS A ATTEINDRE

A) Engagements des Parties contractantes

Objectif spécifique	But (critère de succès)
1. Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes (voir Annexe 3).	a) Tous les États méditerranéens ont ratifié MARPOL et ses annexes d'ici 2007, et assuré leur transposition dans la législation nationale et coopéré avec le REMPEC pour assurer l'application entière de leurs dispositions; b) Tous les États méditerranéens ont ratifié les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI dès que possible, et de préférence d'ici 2008, et ont assuré leur transposition dans la législation nationale dans les mêmes délais ainsi que l'application entière de leurs dispositions.
2. Veiller à l'efficacité des administrations maritimes.	a) Tous les États méditerranéens se sont efforcés de renforcer, sur la base d'un plan national, la performance de leurs administrations maritimes conformément aux lignes directrices et recommandations de l'OMI au plus tard en 2010 ; b) Tous les États méditerranéens ont conduit, à intervalles réguliers, une autoévaluation de leurs capacités et performances en vue d'une application pleine et entière de MARPOL, en utilisant les orientations figurant dans les résolutions pertinentes de l'OMI traitant de l'autoévaluation de la performance de l'Etat du pavillon et, une fois adoptés, avec le plan d'audit volontaire OMI-Etats membres et le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI.
3. Renforcer le Mémoire d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne.	a) Le REMPEC est chargé de proposer son assistance pour l'amélioration de l'effectivité du MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du port et, si on lui en fait la demande, de faciliter la coordination entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen ; b) Les ressources nécessaires ainsi que les moyens permettant au MoU méditerranéen de fonctionner de façon efficace sont rendu disponibles.
4. Mise à disposition d'installations de réception portuaires.	a) Toutes les Parties contractantes ont envisagé d'ici 2007 l'établissement de procédures relatives au coût d'utilisation des installations de réception ; b) en ce qui concerne les ordures de navire: i) tous les principaux ports* disposent d'installations de collecte des ordures de navire et de procédures régissant leur élimination d'ici 2010 ; ii) les procédures et règles de collecte et d'élimination des ordures de navire sont en place dans tous les principaux ports d'ici 2010. c) en ce qui concerne les déchets contenant des hydrocarbures: i) tous les principaux ports* ont établi des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des déchets contenant des hydrocarbures et des eaux de ballast sales d'ici 2010 ; ii) les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des déchets contenant des hydrocarbures et des eaux de ballast sales sont en place dans tous les principaux ports d'ici 2010.

* Pour les besoins de ce document, les "principaux" ports seront ceux identifiés comme tels par les Parties contractantes.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
4. Mise à disposition d'installations de réception portuaires (suite) .	d) en ce qui concerne les substances liquides nocives : i) tous les principaux ports* ont établi des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives d'ici 2010 ; ii) les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives sont en place dans tous les principaux ports* d'ici 2010 ; e) en ce qui concerne les eaux usées : i) tous les principaux ports* ont établi des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées d'ici 2010 ; ii) les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées sont en place dans tous les principaux ports* d'ici 2010 ; f) en ce qui concerne les eaux de ballast et les sédiments : i) les principaux terminaux* pétroliers et chimiques ont établi des procédures et règles de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de ballast d'ici 2012 ; ii) les principaux ports* et terminaux procédant au nettoyage ou à la réparation de citernes à ballast ont pris des mesures pour se conformer aux dispositions de la convention sur les eaux de ballast et sédiments (BWMC) d'ici 2012 ou d'ici sa date d'entrée en vigueur, si cette dernière intervient auparavant.
5. Livraison des déchets provenant des navires.	a) Toutes les Parties contractantes ont établi, d'ici 2007, un système de notification, à adresser au prochain port d'escale du navire, faisant état de la présence, à son bord, d'ordures de navire, d'eaux de cale et de résidus d'hydrocarbures ; b) Toutes les Parties contractantes appliquent d'ici 2010, 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.
6. Amélioration du contrôle et de la surveillance des rejets illicites.	a) Toutes les Parties contractantes ont établi, d'ici 2010, des systèmes et procédures pour le contrôle et la surveillance nationale, y compris, lorsque cela est faisable, la surveillance aérienne des eaux soumises à leur juridiction et de rendre compte des résultats obtenus aux réunions habituelles des Correspondants nationaux du REMPEC ; b) Sont d'établis d'ici 2010, 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 sensibles du point de vue environnemental et/ou à risque élevé .

* Pour les besoins de ce document, les "principaux" ports seront ceux identifiés comme tels par les Parties contractantes.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
7. Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites.	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, d'ici 2010 au plus tard ; b) Toutes les Parties contractantes se sont efforcées d'adopter des règles communes et d'harmoniser les sanctions d'ici 2015, pour garantir un égal traitement des auteurs de rejets illicites dans toute la région méditerranéenne ; c) Toutes les Parties contractantes ont commencé à partager, d'ici 2011, les données recueillies, et ont facilité la reconnaissance mutuelle des preuves recueillies par d'autres États, afin de garantir des poursuites effectives contre les auteurs de rejets illicites ; d) Toutes les Parties contractantes ont établi, ou et quand cela est possible, et sans préjudice du droit souverain des Etats, des zones sous leur juridiction permettant la mise en œuvre de la convention MARPOL quant à la poursuite des contrevenants (sur des bases régionale ou sous-régionale, de manière coordonnée et en conformité avec le droit international tel que défini par la CNUDM).
8. Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance.	a) Les Parties contractantes ont chargé le REMPEC de préparer des Lignes Directrices sur la prévention de la pollution provenant des activités de plaisance en Méditerranée, une fois que la série de Principes devant être retenus pour le développement de celles-ci est adoptée par leur 14^{ème} Réunion Ordinaire; b) Toutes les Parties contractantes mettent en oeuvre les dispositions existantes pertinentes de la convention MARPOL et, une fois adoptées, les Lignes Directrices visées au paragraphe a) ci-dessus ; c) Toutes les Parties contractantes rendent compte des mesures qu'ils ont prises pour mettre en œuvre lesdites Lignes Directrices.
9. 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, d'ici 2008, là où cela s'avère nécessaire, des systèmes appropriés d'organisation du trafic supplémentaires en Méditerranée pour adoption possible au plus tard en 2010.
10. Meilleur contrôle du trafic maritime.	a) Toutes les Parties contractantes ont passé en revue les conditions de transport des hydrocarbures et autres SNPD, en particulier par les navires simple coque, afin d'envisager la possibilité d'arrêter, d'ici 2007, un régime méditerranéen conformément aux règles internationales ; b) Toutes les Parties contractantes ont identifié, d'ici 2010, 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 comptes-rendus obligatoires des navires, et en ont finalisé les procédures d'approbation d'ici 2010 ; c) Toutes les Parties contractantes ont renforcé la coopération technique entre centres VTS des pays voisins et, selon le besoin, échangé des informations sur les navires en utilisant le système d'identification automatique (AIS) dans la zone de surveillance commune.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
11. Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs).	---
12. 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 de toute urgence d'ici 2007, des procédures appropriées comme indiqué dans les lignes directrices pertinentes de l'OMI, visant à faciliter la prise de décision quant au choix d'un lieu de refuge pour un navire 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.
13. Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée comme zone de contrôle des émissions de SOx, aux termes de l'annexe VI de MARPOL.	a) Toutes les Parties contractantes ont examiné s'il convient de soumettre une proposition à l'OMI d'ici 2008, en vue de la reconnaissance de la Méditerranée comme zone de contrôle SOx.
14. Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée	a) Toutes les Parties contractantes ont adopté, d'ici 2011, des directives méditerranéennes sur le remorquage d'urgence, y compris, le cas échéant, des accords sur le partage des capacités de remorquage entre Etats voisins.
15. Prévention des accidents dans les ports de commerce et terminaux pétroliers.	a) Toutes les Parties contractantes ont préparé et adopté, d'ici 2015, un Système complet de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine dans les ports de commerce et terminaux pétroliers, qui contienne toutes les conditions liées aux procédures, à la formation du personnel et au matériel requis ; b) Tous les États méditerranéens ont commencé à rendre compte, à partir de 2015, des mesures prises pour mettre en œuvre le système de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine.
16. Renforcement des équipements pré positionnés sous le contrôle direct des États méditerranéens.	a) Toutes les Parties contractantes ont fourni au REMPEC d'ici 2006, des informations détaillées concernant leurs pratiques nationales respectives pour le financement de l'acquisition d'équipements pour la lutte contre les déversements de produits polluants, y compris en particulier des informations concernant le fonctionnement de tout Fonds existant spécifiquement alloué, entre autres, aux activités liées à la préparation et à la lutte contre la pollution marine ; b) Toutes les Parties contractantes ont établi d'ici 2010 des stocks, au niveau national, d'équipements pré positionnés pour la lutte contre les déversements, contrôlés par l'Etat.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
17. Participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de R&D et facilitation du transfert de technologies.	a) Toutes les Parties contractantes ont encouragé 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) Toutes les Parties contractantes ont encouragé 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.
18. Améliorer le processus décisionnel grâce au développement et à l'introduction d'outils techniques et d'aide à la décision.	a) Toutes les Parties contractantes ont facilité le développement d'outils d'aide à la décision régionaux spécifiques à travers une participation active de leurs institutions et programmes scientifiques nationaux, ainsi qu'en rendant disponibles d'ici 2007 leurs données et autres informations utiles, qui pourraient exister dans leurs pays respectifs ; b) Toutes les Parties contractantes ont coopéré en vue de sélectionner le modèle de prédiction du comportement des nappes d'hydrocarbures le plus approprié qui pourrait être utilisé par tous les Etats côtiers méditerranéens, et ont adapté ce modèle pour son utilisation dans les eaux soumises à leurs juridictions respectives .
19. Accroître le niveau des connaissances en matière de lutte et de préparation à la lutte.	a) Toutes les Parties contractantes ont mis en place d'ici 2008, des programmes de formation nationaux pour la lutte contre les incidents impliquant des hydrocarbures et autres SNPD, reposant en particulier sur les modèles de programmes de formation OPRC de l'OMI de niveaux 1 et 2, pour former le personnel d'exécution et de supervision, en vue d'assurer une formation continue de ce personnel.
20. Réviser les recommandations, principes et directives actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique.	a) Toutes les Parties contractantes ont revu, d'ici 2007, les recommandations, principes et directives actuelles portant sur la préparation, l'intervention et l'assistance mutuelle en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que sur la prévention de la pollution provenant des navires, qui ont été adoptés depuis 1987, en portant une attention particulière à ceux qui visent à éliminer les obstacles potentiels pouvant entraver l'assistance mutuelle; b) Toutes les Parties contractantes ont identifié, d'ici 2007, tous les principes, recommandations et directives devant être révisés, mis à jour et/ou amendés; c) Toutes les Parties contractantes ont indiqué, d'ici 2008, les recommandations, principes et directives supplémentaires qui doivent 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) Toutes les Parties contractantes ont simplifié, d'ici 2010, 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.
21. Développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional.	a) Toutes les Parties contractantes ont préparé et adopté, si cela n'est pas déjà fait, des plans d'urgence nationaux et mis en place des systèmes nationaux de préparation à la lutte et d'intervention, au plus tard en 2008, en vue de créer les conditions nécessaires au développement d'accords sous-régionaux; b) Les Parties contractantes ont négocié et se sont efforcées de conclure des accords sous-régionaux d'ici 2015 couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne.

B) Requêtes adressées au Secrétariat (REMPEC)

Objectif spécifique	But (critère de succès)
1. Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes (voir Annexe 3).	c) Le REMPEC a fourni aux Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance en vue de respecter les délais arrêtés aux sous paragraphes (a) et (b) [Voir sous Parties contractantes].
2. Veiller à l'efficacité des administrations maritimes.	c) Le REMPEC a établi un programme d'activités de formation relatif aux instruments internationaux pertinents, en particulier MARPOL, en vue d'assurer la formation appropriée des inspecteurs de navires et d'améliorer les connaissances et l'expertise des officiers inspecteurs, à compter de 2006 ; d) Le REMPEC a assisté les Etats côtiers méditerranéens qui en ont fait la demande au développement de plans nationaux conçus pour accroître la performance de leurs administrations nationales.
3. Renforcer le Mémoire d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'Etat du port dans la région méditerranéenne.	c) Le REMPEC a été présent aux réunions du comité du MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du port et, lorsque cela était possible, a accueilli celles-ci ; 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 était approprié, en collaboration avec les institutions de formation reconnues de la région ; e) Le REMPEC a travaillé en association avec les MoUs sur l'organisation et l'analyse du suivi des campagnes d'inspections renforcées sur les défaillances liées à MARPOL ; f) Le REMPEC a défini les modalités qui lui permettent de soutenir les travaux du comité du MoU et d'en référer aux réunions de ses correspondants
4. Mise à disposition d'installations de réception portuaires.	-
5. Livraison des déchets provenant des navires.	-
6. Amélioration du contrôle et de la surveillance des rejets illicites.	c) Le REMPEC a conduit, d'ici 2010, des projets pilotes en matière de contrôle et de surveillance des rejets illicites par les navires ; d) Le REMPEC a établi des Mémoires d'entente avec les agences ou les organes compétents prévoyant que le REMPEC deviendra le centre de liaison entre ces agences/organes et les Etats côtiers sur d'éventuels faits de pollution du milieu marin détectés par satellite.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
7. Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites.	e) Le REMPEC a conduit des projets pilotes dans ce domaine, y compris une compilation des dispositions légales et institutionnelles nationales, et a diffusé des informations aux agents d'exécution ainsi qu'aux juristes /procureurs/magistrats sur les questions pertinentes garantissant ainsi le succès des poursuites judiciaires devant les tribunaux (ex. : procédures pour la collecte de données, soumissions de preuves devant les tribunaux, etc.) à l'effet de fournir, à tous les États méditerranéens, l'expertise nécessaire d'ici 2009.
8. Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance.	d) Le REMPEC a préparé, une fois que la série de Principes devant être retenus pour le développement de Lignes Directrices adoptée par la 14 ^{ème} Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la convention de Barcelone, et en étroite coopération avec l'OMI, les Lignes Directrices visées au paragraphe a) ci-dessus <i>[Voir sous Parties contractantes]</i> ; e) Le REMPEC a soumis les Lignes Directrices, une fois mises au point, à la 15 ^{ème} Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la convention de Barcelone pour adoption; f) Le REMPEC a assisté les États méditerranéens dans la mise en œuvre des dispositions pertinentes de la convention MARPOL et, une fois adoptées, des Lignes Directrices visées au paragraphe a) ci-dessus.
9. Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime.	b) Le REMPEC s'est assuré de l'identification, d'ici 2007, des principales voies de navigation des navires transportant des hydrocarbures ou des substances nuisibles et potentiellement dangereuses (SNPD).
10. Meilleur contrôle du trafic maritime.	d) Le REMPEC a négocié avec les organisations et agences appropriées, pour le compte des Parties contractantes qui en ont fait la demande, l'assistance financière internationale nécessaire pour mettre en place le régime visé au sous paragraphe b) <i>[Voir sous Parties contractantes]</i> d'ici 2014 ; e) Le REMPEC a développé, d'ici 2015, un programme de formation pour le personnel impliqué dans le transport et la manutention des SNPD en conformité avec les codes pertinents de l'OMI, en particulier le code IMDG.
11. Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs)	a) Le REMPEC a initié, d'ici 2007, le processus d'identification, en coordination avec les PAM/CARs compétents, les zones qui, sur proposition des Parties contractantes et après examen par les correspondants nationaux du REMPEC, pourraient être classées ZMPVs ; b) Le REMPEC a assisté, en coopération avec l'OMI, les États côtiers méditerranéens qui en ont fait la demande, à mener les études pertinentes nécessaires et à préparer les demandes éventuelles qui seront soumises à l'OMI pour la désignation de ZMPVs, dans le strict respect des directives pertinentes de l'OMI.
12. Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle.	c) Le REMPEC a fourni son assistance aux pays qui la lui ont demandé, pour définir des procédures et formuler des plans traitant des navires en détresse.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
13. Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée comme zone de contrôle des émissions de SOx, aux termes de l'annexe VI de MARPOL	b) Le REMPEC s'est assuré qu'une étude a été conduite, sur la base des contributions des Parties contractantes, pour évaluer la faisabilité de la proposition citée au sous paragraphe a) [<i>Voir sous Parties contractantes</i>] ; c) Le REMPEC a assisté les Etats côtiers méditerranéens qui lui en fait la demande dans la préparation de la proposition visée au sous paragraphe a) [<i>Voir sous Parties contractantes</i>] qui sera soumise à l'OMI.
14. Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée.	b) Le REMPEC a évalué, d'ici 2009, la capacité, le nombre et l'emplacement des remorqueurs dans les ports méditerranéens.
15. Prévention des accidents dans les ports commerciaux et terminaux pétroliers.	c) Le REMPEC a évalué, d'ici 2010, les capacités en termes de sécurité des ports de commerce et des terminaux pétroliers méditerranéens ; d) Le REMPEC a préparé des lignes directrices sur la mise en œuvre du Système de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine et a communiqué celles-ci aux Parties contractantes.
16. Renforcement des équipements pré positionnés sous le contrôle direct des États méditerranéens.	c) Le REMPEC a fourni assistance aux Etats qui le lui ont demandé dans l'identification du niveau minimal requis concernant les équipements pré positionnés pour la lutte contre les déversements, qui sont contrôlés par l'Etat ; d) Le REMPEC a diffusé aux Parties contractantes les informations concernant les possibilités offertes pour le financement de l'acquisition de ces équipements.
17. Participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de R&D et facilitation du transfert de technologies.	c) Le REMPEC a aidé les institutions et les 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 l'intervention en cas de déversement ; d) Le REMPEC a facilité 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 ; e) Le REMPEC a facilité 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.
18. Améliorer le processus décisionnel grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision.	c) Le REMPEC a révisé et mis à niveau régulièrement les outils existants, 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 particulier des cartes de vulnérabilité, des modèles de prévision de déversements et des bases de données.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
19. Accroître le niveau des connaissances en matière de lutte et de préparation à la lutte.	b) Le REMPEC a préparé et intégré, dans le programme de formation régional, des cours de « formation de formateurs », s'inspirant en particulier des travaux menés par le Groupe technique OPRC/OPRC-SNPD de l'OMI; c) Le REMPEC a axé 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 ; d) Le REMPEC a pris en considération, dans la préparation des programmes de formation pour la région méditerranéenne, les modèles de cours de formation qui pourraient être développés dans le futur par le groupe technique OPRC/OPRC-SNDP de l'OMI.
20. Réviser les recommandations, principes et directives actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique.	e) Le REMPEC a compilé, d'ici 2009, un inventaire de 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 préparé des recommandations pour l'amélioration de celles des procédures nationales qui pourraient entraver gravement une telle assistance ; f) Le REMPEC a préparé d'ici 2015, en coopération avec ses Correspondants nationaux, les textes révisés, mis à jour et/ou amendés des recommandations, principes et directives régionaux actuels, et les a proposés pour adoption aux réunions des Parties contractantes ; g) Le REMPEC a élaboré d'ici 2015, en coopération avec ses Correspondants nationaux, de nouveaux principes, recommandations et directives, si nécessaire, et les a proposés pour adoption aux réunions des Parties contractantes.
21. Développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional.	c) Le REMPEC a continué d'assister les Parties contractantes qui n'ont pas adopté de plan d'urgence national, dans le développement et la mise en œuvre de leurs systèmes nationaux de préparation et de lutte ; d) Le REMPEC a assisté les Parties contractantes qui le lui ont demandé, à préparer des plans d'urgence sous-régionaux et à rédiger des accords liés à leur application.

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES

Annexe 2: CALENDRIER

[illegible]

[illegible]

Objectif spécifique	Activités	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
5. Livraison des déchets provenant des navires.	a) Elaboration d'un système de notification au prochain port d'escale du navire sur les ordures, eaux de cales et résidus d'hydrocarbures qui sont à bord.										
	b) Application de législations nationales donnant pouvoir aux autorités maritimes d'exiger l'utilisation des installations portuaires par les navires, avant de lever l'ancre.										
6. Amélioration du contrôle et de la surveillance des rejets illicites.	a) Mise au point de systèmes et procédures de contrôle et de surveillance (y compris aérienne, lorsque cela est faisable) nationale.										
	b) Création de systèmes sous-régionaux de surveillance aérienne.										
	c) Conduite par le REMPEC de projets pilotes en matière de contrôle et de surveillance des rejets illicites par les navires										
	d) Le REMPEC agira comme centre de liaison entre les agences/organes pertinents et les États côtiers sur d'éventuels événements de pollution du milieu marin détectés par satellite.										
7. Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites.	a) Législation nationale pour la poursuite des auteurs de rejets illicites.										
	b) Harmonisation des sanctions.										
	c) Partage des données et facilitation de la reconnaissance mutuelle de preuves.										
	d) Etablissement de zones sous juridiction pour la poursuite des contrevenants										
	e) Conduite par le REMPEC de projets pilotes et distribution d'informations.										

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES NAVIRES

Annexe 3

Liste des conventions internationales pertinentes

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

- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (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);
- 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 1972);
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires;
- Convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (Convention OIT n° 147) et protocole de 1996 à la convention;
- 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.

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); et 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);
- 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;
- Convention internationale de 1989 sur l'assistance.

3. Conventions internationales relatives à la responsabilité et à l'indemnisation des dommages dus à la pollution:

- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures (CLC 1992);
- Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds 1992);
- 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);
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute;
- 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 (Protocole portant création du Fonds internationale complémentaire d'indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures).

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES NAVIRES

Annexe 4

LISTE DE LA LEGISLATION EUROPEENNE PERTINENTE

Directive 94/57/CE du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 319 du 12.12.1994), modifiée par :

- Directive 97/58 de la Commission du 26 septembre 1997 (JO L 274 du 7.10.1997)
- Directive 2001/105/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2001 (JO L 19 du 22.1.2002)
- Directive 2002/84/CE de la Commission du 5 novembre 2001 (JO L 324 du 29.11.2002)

Directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port) (JO L 157 du 7.7.1995), modifiée par :

- Directive 98/25/CE du Conseil, du 27 avril 1998 (JO L 133 du 7.5.1998)
- Directive 98/42/CE de la Commission, du 19 juin 1998 (JO L 184 du 27.06.1998)
- Directive 1999/97/CE de la Commission, du 13 décembre 1999 (JO L 331 du 23.12.1999)
- Directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil, du 19 décembre 2001 (JO L 19 du 22.01.2002)
- Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 novembre 2002 (JO L 324 du 29.11.2002)

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'Etat du port (JO L 196 du 7.8.1996)

Règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil, du 8 décembre 1995, concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers (JO L 320 du 30.12.1995), modifié par :

- Règlement (CE) n° 179/98 du 23 janvier, 1998 (JO L 19 du 24.1.1998)

Directive 96/98/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, relative aux équipements marins (JO L 46 du 17.2.1997), modifiée par :

- Directive 98/85/CE de la Commission, du 11 novembre 1998 (JO L 315 du 25.11.1998)
- Directive 2001/53/CE de la Commission, du 10 juillet 2001 (JO L 204 du 28.7.2001)
- Directive 2002/75/CE de la Commission (JO L 254 du 23.9.2002)
- Directive 2002/84/CE de la Commission, du 5 novembre 2001 (JO L 324 du 29.11.2002)

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 014 du 20.01.2000)

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 (JO L 332 du 28.12.2000), modifiée par :

- Directive 2002/84/CE de la Commission, du 5 novembre 2001 (JO L 324 du 29.11.2002)

Directive 2001/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 avril 2001 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (*JO L 136 du 18.5.2001*), modifiée par :

- Directive 2003/103/CE de la Commission du 17 novembre 2003 (*JO L 326 du 13.12.2003*)
- Directive 2002/84/CE de la Commission du 5 novembre 2001 (*JO L 324 du 29.11.2002*)

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 de la Commission du 5 novembre 2001, (*JO L 324 du 29.11.2002*)

Règlement (CE) N° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalent pour les pétroliers à simple coque, et abrogeant le règlement (CE) n° 2978/94 (*JO L 64 du 7.3.2002*), modifié par :

- Règlement (CE) N° 1726/2003 de la Commission du 17 novembre 2003 (*JO L 249 du 1.10.2003*)
- Règlement (CE) N° 2172/2004 de la Commission du 17 décembre 2004 (*JO L 371 du 18.12.2004*)

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

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 29.9.2003*)
- Règlement (CE) N° 724/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 en modifiant Règlement (CE) N° 1406/2002 (*JO L 123, 29.04.2004*)

Décision du Conseil (2002/762/CE) du 19 septembre 2002 autorisant les Etats 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 ») (*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 6.3.2004*)

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

Décision 2002/971/CE du Conseil du 18 novembre 2002 autorisant les Etats 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*)

Décision 2004/246/CE du Conseil 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*)

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES NAVIRES

Annexe 5

PRINCIPES DEVANT ÊTRE RETENUS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LIGNES DIRECTRICES SUR LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT MARIN PAR LES ACTIVITÉS DE PLAISANCE DANS LA MER MÉDITERRANÉE

Section I. Principes Généraux

.1 Définitions

Les définitions suivantes s'appliquent à ces termes:

1. **«Navires de plaisance»** désigne tous types de navires utilisant tout mode de propulsion, qu'ils soient propriété individuelle ou affrétés, utilisés à des fins d'agrément, de sport ou de loisir.
2. **«Pollution»** désigne l'introduction, directe ou indirecte, par l'homme, dans le cadre d'activités liées à la navigation de plaisance, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et à la flore marine, risques pour la santé de l'homme, entraves aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agréments.
3. **«Diversité biologique»** désigne la variabilité des organismes vivants de toute origine y compris entre autres, les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie; cela comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces, ainsi que celle des écosystèmes.
4. **«Autorités»** désigne les autorités nationales compétentes habilitées à assurer la sécurité maritime et de protéger l'environnement marin.
5. **«Ports de plaisance»** désigne toutes les installations de réception et d'accostage pour les navires de plaisance, spécifiquement prévues ou équipées à cette fin, y compris des zones réservées pour les navires de plaisance dans les ports qui sont accessibles à tous les types de navires.
6. **«Parties contractantes »** désigne les Parties contractantes de la Convention de Barcelone de 1976 (Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution), telle qu'amendée en 1995 (Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée).

.2 Application

Les lignes directrices devraient s'appliquer aux navires de plaisance, aux ports de plaisance et aux installations pertinentes.

Section II. **Principes relatifs à la prévention de la pollution provenant des navires de plaisance et à la protection de l'environnement marin**

.1 Rejets polluants

- a) Les Parties contractantes devraient interdire les rejets opérationnels constitués par les hydrocarbures ou les mélanges d'hydrocarbures, eaux usées et ordures, conformément aux annexes I, IV et V de la convention MARPOL.
- b) Les Parties contractantes devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les déversements en mer du carburant destiné aux navires de plaisance lors de leur avitaillement.

.2 Conservation à bord des déchets polluants

Les Parties contractantes devraient s'assurer que les rejets déchets opérationnels visés à la Section II, point .1, sont conservés à bord dans des citernes ou autre moyen de stockage jusqu'à leur délivrance dans les installations de réception appropriées.

.3 Systèmes antisalissures

- a) Les Parties contractantes devraient s'engager à interdire l'utilisation sur les navires de plaisance de systèmes antisalissures contenant des composées organostanniques, conformément à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nocifs sur les navires (2001).
- b) Les Parties contractantes devraient prendre les mesures appropriées pour que les déchets provenant de systèmes antisalissures contenant des composants organostanniques soient recueillis, manipulés, traités et éliminés de manière à protéger la santé humaine et l'environnement.

.4 Emissions de gaz d'échappement

- a) En application de l'annexe VI de la convention MARPOL, les Parties contractantes devraient établir des niveaux maxima autorisés pour le gaz d'échappement et les émissions de particules provenant des moteurs des navires de plaisance.
- b) Les Parties contractantes devraient développer des normes de qualités des carburants utilisés par les navires de plaisance en vue de réduire les gaz d'échappement nocifs et les émissions de particules aux niveaux stipulés dans le paragraphe a).

.5 Emissions sonores

Les Parties contractantes devraient établir des niveaux maxima autorisés concernant les émissions sonores des navires de plaisance pourvus de moteur à propulsion.

.6 Principes relatifs aux procédures de rapports des navires de plaisance

Chaque Partie fait donner des instructions aux skippers ou autres personnes ayant la charge de navires de plaisance de signaler à l'Etat côtier le plus proche, par les voies les plus rapides et les plus adéquates compte tenu des circonstances, la présence, les caractéristiques et l'étendue de la pollution de l'environnement marine observée en mer.

Section III **Principes relatifs aux mesures de protection.**

.1 Manifestations nautiques sportives

Les Parties contractantes devraient, soit individuellement soit en coopérant entre elles, s'assurer que les activités de plaisance à des fins récréatives, y compris les compétitions et autres manifestations nautiques sportives ne mettent pas en danger la vie humaine ni ne cause de dommage à l'environnement.

.2 Aires spécialement protégées

Les Parties contractantes devraient réglementer le passage des navires de plaisance ainsi que toute escale ou mouillage dans les aires spécialement protégées situées dans leurs eaux territoriales, conformément au droit international et en tenant compte des caractéristiques de chaque aire spécialement protégée en Méditerranée.

.3 Protection de la faune et de la flore marines et des écosystèmes

- a) Les parties contractantes devraient demander à tous les navires de plaisance de respecter les règles internationales, régionales et nationales visant la protection et la sauvegarde de la faune et de la flore marines.
- c) Les Parties contractantes devraient prendre toutes les mesures nécessaires, de nature administrative et réglementaire, afin de préserver des impacts des activités liées à la navigation de plaisance, les écosystèmes côtiers et marins en général, les aires protégées, et en particulier les Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranéenne (ASPIM).

.4 Protection du patrimoine archéologique sous-marin

Les Parties contractantes devraient prendre toutes les mesures nécessaires afin d'empêcher toute atteinte au patrimoine subaquatique par les navires de plaisance, si de telles atteintes constituaient une infraction au droit national ou international.

Section IV. **Principes relatifs aux ports de plaisance**

.1 Exploitation des ports de plaisance

- a) Les Parties contractantes devraient entreprendre la réalisation études d'impact sur l'environnement préalablement à la construction ou au développement de ports de plaisance.
- b) Les Parties contractantes devraient prendre toutes les mesures nécessaires visant à éliminer le rejet en mer des eaux usées et autres déchets générés par l'exploitation des ports de plaisance.

.2 Développement des ports de plaisance

- a) Les Parties contractantes devraient favoriser le développement des installations de réception portuaires pour les navires de plaisance dans leurs ports de plaisance et devraient se maintenir mutuellement informées des progrès réalisés à cet égard. Elles devraient accorder une importance particulière à la standardisation des équipements et à cette fin, devraient établir toutes les liaisons utiles avec les organismes compétents en cette manière.
- b) Les Parties contractantes devraient assurer le développement pour leurs ports de plaisance de plans pour la gestion et le traitement des déchets opérationnels collectés *in situ*.

.3 Conscience environnementale

Les Parties contractantes devraient s'assurer que les personnes impliquées dans l'administration et la gestion des ports de plaisance ont la connaissance nécessaire pour traiter des questions liées à la protection de l'environnement marin.

Section V. Principes relatifs aux mesures administratives

.1 Identification du navire

Les Parties contractantes devraient, dans la mesure du raisonnable et du possible, introduire dans leurs législations, si elles ne l'ont déjà fait, un système par lequel les navires de plaisance relevant de leur autorité puissent être identifiés.

.2 Qualification de l'équipage

Les Parties contractantes devraient, dans la mesure du raisonnable et du possible, compte tenu des caractéristiques des navires de plaisance, s'assurer que le skipper ou toute autre personne responsable de la conduite d'un bateau de plaisance, soit suffisamment qualifié pour conduire un bateau de plaisance en toute sécurité.

.3 Assurance du navire

Les Parties contractantes devraient, dans la mesure du raisonnable et du possible, s'assurer que les navires de plaisance sont couverts par une police d'assurance appropriée.

.4 Communications et rapports

Les Parties contractantes devraient communiquer dans les meilleurs délais au REMPEC, lequel à son tour les transmettra aux Parties, leurs textes législatifs et réglementaires concernant les activités liées aux navires de plaisance et les modifications qui y seraient apportées ainsi que l'état de la mise en œuvre des lignes directrices.

Section VI. Principes relatifs à la surveillance et au contrôle des activités liées à la navigation de plaisance.

En conformité avec le droit international, les autorités compétentes devraient exercer la surveillance et le contrôle des activités liées à la navigation de plaisance et prendre toutes mesures qu'elles sont en droit d'appliquer dans les aires marines relevant de leur souveraineté ou juridiction.