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

Deuxième réunion de coordination sur la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031)

REMPEC/WG.58/3
18 octobre 2024
Original : Anglais

Lija, Malte, 21 novembre 2024

Point 3 de l'ordre du jour : Rapport de l'Examen biennal

Rapport d'évaluation des progrès réalisés et de l'efficacité de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), identifiant les suggestions de domaines à améliorer

Pour des raisons de coût et de protection de l'environnement, le présent document ne sera pas imprimé et est mis à disposition au format électronique uniquement. Les participants sont invités à consulter ce document au format électronique et à limiter les impressions.

Note du Secrétariat

La Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031), ci-après désignée la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), a été adoptée par les Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (la « Convention de Barcelone ») en décembre 2021 (décision IG.25/16).

Ce document présente l'Examen biennal de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) qui évalue les progrès réalisés et l'efficacité de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et identifie les domaines d'amélioration possibles.

RAPPORT DE L'EXAMEN BIENNAL

Introduction

1. La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) en est environ à 30 % de sa période de mise en œuvre. L'Examen biennal a été réalisé dans le but d'évaluer les progrès réalisés et l'efficacité de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), ainsi que d'identifier les domaines d'amélioration possibles.
2. La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et son Plan d'action incluent 190 actions convenues, ciblant sept OSC. Lors du premier exercice biennal (2021-2022) suivant l'adoption de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), des données ont été recueillies auprès de 6 Parties contractantes à la Convention de Barcelone et 15 parties prenantes concernées en Méditerranée sur le statut de mise en œuvre.
3. Un formulaire Excel, listant l'ensemble des actions prévues dans la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), avait été transmis aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone et aux parties prenantes concernées. Une analyse détaillée des réponses a été réalisée pour éclairer les discussions de la Première réunion de coordination sur la Stratégie méditerranéenne (2022-2031). Cette analyse réalisée lors du premier exercice biennal (en 2022) a été utilisée par les Groupes de travail intersessions (GTI) créés dans le cadre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), et les conclusions formulées par les GTI ont été à leur tour exploitées pour alimenter l'Examen biennal.
4. Par ailleurs, un examen documentaire qualitatif a été réalisé afin de déterminer si la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) est suffisante et d'identifier les domaines d'amélioration potentiels.

L'Examen biennal

5. Présenté en Annexe de ce document, l'Examen biennal conclut que la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) est une approche nouvelle et ambitieuse d'aborder les défis liés à la pollution provenant des navires en Méditerranée et, qu'à ce titre, elle aura besoin de temps pour atteindre son plein potentiel. Si les activités ciblant la réalisation des sept OSC de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) sont actuellement étendues, elles sont aussi décousues et menées sans coordination. Les opportunités d'étendre le travail collaboratif dans la région, de gagner en efficacité et de lutter contre les doublons sont donc encore nombreuses. La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) reste un outil clé pour gérer certaines de ces questions dans la région, mais sa réussite dépend d'un engagement et d'un soutien adaptés de l'ensemble des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et des parties prenantes concernées.
6. Ce premier examen biennal a mis en lumière l'ampleur du potentiel d'amélioration de la coopération autour des efforts entrepris pour lutter contre les principales sources de pollution provenant des navires en Méditerranée, mais a aussi souligné qu'il restait encore beaucoup à faire pour mettre en œuvre les actions de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et concrétiser sa vision « d'un environnement marin et côtier méditerranéen propre et sain avec un secteur maritime durable et exempt de pollution soutenu par un système d'exécution rigoureux et une coopération multisectorielle renforcée, au profit des générations présentes et futures ».
7. L'examen biennal a également pointé les inquiétudes exprimées autour de la charge de travail impliquée par la production de rapports sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des actions du

Plan d'action associé à la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) en raison du nombre d'actions distinctes incluses. Même si la production de rapports sur chaque action peut permettre de dresser une image extrêmement précise des progrès réalisés, il pourrait être préférable de reconsidérer l'approche de communication des informations ainsi que le nombre d'actions dans le Plan d'action associé à la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

8. L'Examen biennal identifie dix recommandations pour la Deuxième réunion de coordination afin de renforcer la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031). Elles sont détaillées au point 4.4 de l'Examen biennal.

Action requise

9. La Deuxième réunion de coordination est invitée à **prendre note** des informations présentées dans l'Examen biennal et à **étudier** les recommandations exposées au point 4.4 de l'Annexe.

ANNEXE

Examen biennal

Rapport d'évaluation des progrès réalisés et de l'efficacité de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), identifiant les suggestions de domaines à améliorer

2024

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

**Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte
contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031)**

Examen biennal

**Rapport d'évaluation des progrès réalisés et de l'efficacité de la mise en œuvre de la Stratégie
méditerranéenne (2022-2031), identifiant les suggestions de domaines à améliorer**

Préparé par Jennifer Godwin

Cette activité a été financée par la contribution volontaire du ministère français de l'Europe et des Affaires étrangères et le Fonds d'affection spéciale pour la Méditerranée, et est mise en œuvre par le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), en collaboration avec l'Organisation maritime internationale (OMI).

Les avis exprimés dans ce document sont ceux de la Consultante et ne peuvent en aucun cas être attribués aux Nations Unies (ONU), au Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), à l'OMI ou au REMPEC.

Les désignations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ou quant au tracé de leurs frontières ou limites de la part du Secrétariat des Nations Unies, du PAM/PNUE, de l'OMI ou du REMPEC.

RÉSUMÉ

La Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031), ci-après désignée la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), a été adoptée par les Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (la « Convention de Barcelone ») en décembre 2021 (décision IG.25/16).

La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) tend vers une vision commune « d'un environnement marin et côtier méditerranéen propre et sain avec un secteur maritime durable et exempt de pollution soutenu par un système d'exécution rigoureux et une coopération multisectorielle renforcée, au profit des générations présentes et futures ».

La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) énonce sept Objectifs stratégiques communs (OSC). Les OSC s'appliquent à la région méditerranéenne dans son ensemble, et les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, aux côtés des diverses organisations et institutions de la Méditerranée, ont chacune un rôle à jouer dans la réalisation de ces objectifs.

Le présent Examen biennal a été réalisé dans le but d'évaluer les progrès réalisés et l'efficacité de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031). Il est éclairé par :

- l'analyse réalisée lors du premier exercice biennal (2021-2022) suite à l'adoption de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) ;
- les discussions et les informations réunies sur le statut actuel des actions menées par les sept Groupes de travail intersessions (GTI) créés par la Première réunion de coordination sur la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) organisée à Malte du 29 novembre au 1^{er} décembre 2022 ;
- une étude qualitative documentaire visant à évaluer le caractère suffisant de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et à identifier les améliorations possibles ; et
- les commentaires des parties prenantes collectés via des échanges en ligne au sein des GTI, le REMPEC, ainsi que les retours écrits sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Cet Examen biennal a constaté que, si les activités ciblant la réalisation des sept OSC de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) sont étendues, elles sont aussi décousues et menées sans coordination. Les opportunités d'étendre le travail collaboratif dans la région, de gagner en efficacité et de lutter contre les doublons sont donc encore nombreuses. La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) reste un outil clé pour gérer certaines de ces questions dans la région, mais sa réussite dépend d'un engagement et d'un soutien adaptés de l'ensemble des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et des parties prenantes concernées.

La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) en est environ au tiers de sa période de mise en œuvre ; s'agissant d'une approche nouvelle et ambitieuse d'aborder les défis liés à la pollution provenant des navires en Méditerranée, elle aura besoin de temps pour atteindre son plein potentiel.

Ce premier examen biennal a mis en lumière l'ampleur du potentiel d'amélioration de la coopération autour des efforts entrepris pour lutter contre les principales sources de pollution provenant des navires

en Méditerranée, mais a aussi souligné qu'il restait encore beaucoup à faire pour mettre en œuvre les actions de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et concrétiser sa vision.

L'Examen biennal identifie les recommandations suivantes pour la Deuxième réunion de coordination afin de renforcer la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) :

- .1 Il est nécessaire que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et les parties prenantes concernées s'approprient davantage la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et les actions visant à appliquer les sept OSC ;
- .2 Il est également nécessaire d'œuvrer à une meilleure reconnaissance de l'ambition qui sous-tend la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), à savoir qu'il ne s'agit pas d'une stratégie pilotée par le REMPEC mais bien d'une stratégie qui s'adresse à l'ensemble des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et des parties prenantes concernées et que sa réussite dépend d'une action collective visant à lutter contre la pollution marine provenant des navires en Méditerranée ;
- .3 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et les parties prenantes concernées doivent soutenir et encourager un engagement actif au sein des GTI ;
- .4 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent tenir compte des recommandations spécifiques et ciblées sur le travail préconisé tel que précisé dans les rapports des GTI ;
- .5 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent réfléchir aux GTI requis pour soutenir la réalisation des divers OSC et à la nécessité éventuelle de réunir certains groupes existants (par ex. avoir un seul GTI pour l'OSC 1 au lieu des deux groupes actuels : IWG-PREVENT and IWG-RESPOND, afin d'éviter les chevauchements et la duplication des efforts) ou bien de réviser le mandat de l'ensemble des GTI pour qu'ils soient opérationnels et soutiennent la réalisation des OSC ;
- .6 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et les parties prenantes concernées doivent évaluer s'il convient de définir de nouveaux OSC à l'occasion de la révision à mi-parcours de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) ;
- .7 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et les parties prenantes concernées doivent se pencher sur l'approche de communication des informations et sur une nouvelle division des actions dans le format des rapports du Plan d'action associé à la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), dans l'optique de gérer la charge de travail attendue liée aux rapports sur la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) sur l'exercice biennal suivant ;
- .8 Les Parties contractantes doivent réfléchir à la manière d'organiser les GTI pour leur permettre d'examiner et de mettre à jour le Plan d'action et les actions associées, discuter des besoins d'assistance signalés par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, ainsi que les activités organisées/proposées par les parties prenantes concernées (y compris les opportunités de formation, le financement et le renforcement des capacités) en cherchant comme faire connaître au mieux les opportunités existantes et comment mettre en lumière les besoins d'assistance supplémentaire pour une meilleure mise en œuvre des actions de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) ;
- .9 Les Parties contractantes doivent prendre note des travaux entrepris par d'autres organisations régionales et internationales, et réfléchir à la nécessité ou non de revoir certains OSC de la

Stratégie méditerranéenne (2022-2031) pour tenir compte des nouvelles connaissances, en anticipation de l'examen à mi-parcours ; et

- .10 Afin de favoriser une meilleure coordination au niveau national, régional et international, les parties prenantes concernées doivent régulièrement contribuer aux GTI créés dans le cadre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031) :

Examen biennal

1. INTRODUCTION

Contexte

1.1. La Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031), ci-après désignée la « Stratégie méditerranéenne (2022-2031) », a été adoptée par les Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (la « Convention de Barcelone ») en décembre 2021 (décision IG.25/16).

1.2. L'objectif général de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) est de fournir des directives aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone concernant les obligations qu'elles doivent respecter, conformément aux articles 4 (1), 6 et 9, au Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (le « Protocole Prévention et situations critiques de 2002 ») et au Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (le « Protocole Situations critiques de 1976 »). La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) vise également à contribuer à la mise en œuvre de stratégies méditerranéennes globales et thématiques.

1.3. Tendant vers une vision commune « d'un environnement marin et côtier méditerranéen propre et sain avec un secteur maritime durable et exempt de pollution soutenu par un système d'exécution rigoureux et une coopération multisectorielle renforcée, au profit des générations présentes et futures », la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) énonce sept Objectifs stratégiques communs (OSC). Les OSC s'appliquent à la région méditerranéenne dans son ensemble, et les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, aux côtés des diverses organisations et institutions de la Méditerranée, ont chacune un rôle à jouer dans la réalisation de ces objectifs

1.4. Les sept OSC sont :

OSC 1 - Prévenir, se préparer à, et lutter contre la pollution au pétrole et aux SNPD opérationnelle, illégale et accidentelle provenant des navires

OSC 2 - Promouvoir et soutenir le développement et la mise en œuvre de solutions novatrices mondiales pour réduire et lutter contre le changement climatique

OSC 3 - Réduire et surveiller les émissions atmosphériques des navires à un niveau non nocif pour l'environnement marin et pour la santé de la population côtière de la Méditerranée

OSC 4 - Prévenir et réduire l'entrée de déchets (notamment les déchets plastiques) dans le milieu marin par les navires, afin de limiter l'impact environnemental, sanitaire et socio-économique des déchets marins en Méditerranée

OSC 5 - Éliminer l'introduction d'espèces non indigènes introduites par les activités de navigation

OSC 6 - Parvenir à une bonne gérance de la Méditerranée afin de la rendre sûre et exempte de pollution, avec une planification intégrée de l'espace marin et la désignation de zones spéciales, où l'activité maritime a un impact limité sur l'environnement marin

OSC 7 - Identifier et comprendre collectivement les problèmes émergents liés à la pollution provenant des navires en Méditerranée, et définir les mesures nécessaires pour traiter les problèmes identifiés

1.5. La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) est soutenue par un Plan d'action qui expose les actions spécifiques requises au titre de chaque OSC. Ces actions sont regroupées par « zones d'influence » (Personnes, Institutions, Infrastructures, et Partage de l'information et des connaissances) et sont guidées par des objectifs pour chaque zone d'influence. Les objectifs de soutien pour chaque zone d'influence sont exposés dans les tableaux suivants.

Tableau 1 : Actions sur les personnes – Liées aux personnes, aux compétences et aux réseaux dans la Méditerranée

| Zone d'influence | Objectif de soutien |
|---|--|
| Réseaux | Soutenir et encourager des réseaux ouverts et collaboratifs entre toutes les parties prenantes de la Méditerranée pour le partage des connaissances, des meilleures pratiques et expériences, dans le but d'identifier les synergies et de renforcer la coopération et la collaboration multisectorielles. |
| Renforcement des capacités / Coopération technique | Aider les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à s'assurer qu'elles disposent des connaissances, de l'expertise et de l'expérience nécessaires pour mettre en œuvre la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), et de toutes les exigences associées pour réduire la pollution marine des navires en Méditerranée. Aider les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à veiller à ce que le personnel chargé d'intervenir en cas d'incidents de pollution marine ait une formation pratique et opérationnelle adéquate et soit suffisamment prêt à agir en cas d'urgence. |
| Opérations | Aider les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à s'assurer qu'elles ont mis au point ou qu'elles ont accès à des services de lutte contre la pollution pour agir en cas d'urgence. |

Tableau 2 : Actions sur les institutions - Liées aux institutions, aux administrations et aux organisations existantes dans la Méditerranée.

| Zone d'influence | Objectif de soutien |
|------------------------------|---|
| Gouvernance | Veiller à ce que les Parties contractantes comprennent clairement les rôles et responsabilités pertinents des organes directeurs en ce qui concerne la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031). |
| Ratification / Transposition | Soutenir la ratification par toutes les Parties contractantes de toutes les conventions internationales pertinentes visant à réduire la pollution des navires dans le milieu marin. Assurer la transposition en droit national de toutes les conventions internationales visant à réduire la pollution des navires dans le milieu marin. |
| Mise en œuvre | Soutenir les administrations dans la mise en œuvre des conventions internationales concernées. |
| Application | Mettre en place une application efficace et stricte de toutes les conventions internationales pertinentes, telles que transposées dans le droit national, visant à réduire la pollution des navires dans le milieu marin. |

Tableau 3 : Actions pour les infrastructures - Liées aux infrastructures physiques, à l'équipement et à la technologie disponibles en Méditerranée.

| Zone d'influence | Objectif de soutien |
|--|--|
| Installations de réception portuaire | Veiller à ce que des installations de réception portuaires adéquates soient disponibles en Méditerranée afin de limiter les risques de pollution marine par les navires. |
| Énergies alternatives / Nouvelles technologies | S'assurer qu'il existe des installations appropriées pour soutenir les navires fonctionnant avec des énergies alternatives |
| Moyens de lutte | Veiller à ce que les moyens nécessaires pour réagir aux incidents de pollution marine soient disponibles et placés stratégiquement dans toute la région méditerranéenne. |
| Moyens de surveillance et de contrôle | Veiller à ce que les infrastructures de surveillance et de contrôle nécessaires (par exemple, l'imagerie par satellite), ayant pour but de prévenir et de détecter les rejets et les émissions illicites des navires, d'échanger les informations de contrôle et d'aider à lutter contre les incidents de pollution marine, soient disponibles et placés stratégiquement dans toute la région méditerranéenne. |

Tableau 4 : Actions pour le partage de l'information et des connaissances - Liées au partage des meilleures pratiques, à la communication, à la recherche et au développement en Méditerranée.

| Zone d'influence | Objectif de soutien |
|---|--|
| Normes / Directives | Établir, adopter, diffuser, mettre en œuvre et appliquer les normes régionales requises. |
| Outils d'aide à la prise de décision | Évaluer la nécessité, développer, maintenir et mettre à niveau les outils d'aide à la décision afin d'appuyer des décisions éclairées et rapides par les Parties contractantes. |
| Obligations de surveillance et de déclaration | Soutenir la coordination des efforts de suivi et de communication de l'information entre les États côtiers méditerranéens. |
| Recherche et développement | Encourager les Parties contractantes à participer à la recherche et au développement de nouvelles technologies et techniques pour lutter contre les problèmes de pollution par les navires et à partager leurs résultats au profit de la région méditerranéenne et de ses États côtiers. Développer et mettre à niveau des moyens / plateformes permettant aux Parties contractantes de communiquer et d'échanger des informations en temps réel. |

Objectif de l'Examen biennal

1.6. L'objectif de l'examen biennal de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), ci-après l'Examen biennal, est d'évaluer les progrès réalisés et l'efficacité de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et d'identifier les domaines d'amélioration possibles.

1.7. La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) établit, à l'attention de toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et des parties prenantes en Méditerranée, un mécanisme visant à coordonner les efforts consentis pour atteindre ses OSC, à savoir l'instauration d'une Réunion de coordination organisée la première année de chaque exercice biennal. L'objectif de cette Réunion de coordination est de :

- .1 Rendre compte et évaluer les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) ;
- .2 Définir les actions prioritaires et proposer des activités connexes pour l'exercice biennal suivant ; et
- .3 Définir les rôles et responsabilités autour de la mise en œuvre des activités proposées et établir des synergies opérationnelles et stratégiques, au moyen d'accords de partenariats spécifiques le cas échéant, en coordonnant des initiatives et des processus parallèles pour capitaliser sur les efforts déjà consentis et en cours, dans le but d'accroître l'efficacité des ressources et de l'expertise mobilisées pour atteindre les OSC de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

1.8. Ainsi, l'Examen biennal alimentera également la Deuxième réunion de coordination sur la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) afin de remplir les objectifs susmentionnés.

Informations utilisées pour étayer l'Examen biennal

1.9. La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et son Plan d'action incluent 190 actions convenues, ciblant sept OSC. Lorsque ces actions sont décomposées de manière plus détaillée (avec des sous-catégories de tâches sous chaque action et la zone d'influence associée), cela équivaut à 367 actions distinctes. Certaines de ces actions ne concernent que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et d'autres ne peuvent relever que des parties prenantes concernées. La majorité de ces actions doivent toutefois être menées en coopération.

1.10. Lors du premier exercice biennal (2021-2022) suivant l'adoption de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), des données ont été recueillies auprès de [6] Parties contractantes à la Convention de Barcelone et [15] parties prenantes concernées en Méditerranée sur le statut de mise en œuvre. Un formulaire Excel, listant l'ensemble des 367 actions prévues dans la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), avait été transmis aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone et aux parties prenantes concernées. Une analyse détaillée des réponses a été réalisée pour éclairer les discussions de la Première réunion de coordination sur la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), organisée à Malte du 29 novembre au 1^{er} décembre 2022, ci-après désignée la Première réunion de coordination. Cette Première réunion de coordination avait, entre autres, acté la création de sept (7) Groupes de travail intersessions (GTI) pour discuter des progrès réalisés et de la coordination de la mise en œuvre des actions réalisées entre les réunions de coordination biennales sur la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031). La liste complète des GTI est fournie en Annexe 1.

1.11. Cette analyse détaillée réalisée lors du premier exercice biennal en 2022 a également alimenté le travail des sept (7) GTI et les conclusions formulées par les sept (7) GTI ont à leur tour été exploitées pour alimenter l'Examen biennal, en particulier pour éclairer une évaluation sur les progrès réalisés et l'efficacité de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

1.12. Par ailleurs, un examen documentaire qualitatif a été réalisé afin de déterminer si la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) est suffisante et pour identifier les domaines d'amélioration potentiels.

1.13. Enfin, les retours des parties prenantes ont été recueillis via des échanges en ligne au sein des GTI par le REMPEC, ainsi que via des retours écrits sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031). Ces retours ont été intégrés dans les sections de l'Examen biennal.

Évaluation et examen à mi-parcours en 2026 de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031)

1.14. Comme précisé dans la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), après une période de cinq (5) ans, la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et son Plan d'action seront examinés sur la base d'une analyse des progrès de sa mise en œuvre et des résultats des discussions sur les questions émergentes. La nécessité de mettre à jour et de réviser la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et son Plan d'action sera évaluée en 2026, en vue d'adopter éventuellement une stratégie révisée en 2027. L'examen tiendra compte du développement de la Stratégie à mi-parcours du PNUE/PAM à venir (2028–2032), ainsi que des rapports des Parties contractantes sur l'état de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et de son Plan d'action.

1.15. L'Examen biennal contribuera au processus d'Évaluation et d'examen à mi-parcours prévu lors du prochain exercice biennal (2026-2027).

2. STATUT DE MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE MÉDITERRANÉENNE (2022-2031)

Examen des efforts de développement des capacités, des programmes de formation et des initiatives de sensibilisation entrepris par les parties prenantes concernées pour soutenir la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031)

2.1. Les efforts de développement des capacités entrepris dans le cadre des actions spécifiques de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) ont été analysés dans ce processus d'examen. Ces informations sur les efforts de développement des capacités ont été collectées en 2022 en préparation de la Première réunion de coordination et sont présentées dans le document REMPEC/WG.52/3, intitulé « Rapport analytique sur les besoins et les priorités des Parties contractantes concernant les actions et projets en cours et à venir des Parties prenantes régionales, ainsi que sur les ressources disponibles, permettant d'identifier les éventuels manquements et doublons ». Pour compléter ces informations, les efforts de renforcement des capacités ont également été étudiés par les sept GTI.

2.2. En résumé, un certain nombre d'initiatives existent pour soutenir le renforcement des capacités sur l'ensemble des OSC. Certains des efforts de renforcement des compétences, des programmes de formation et des initiatives de sensibilisation sont bien établis et effectifs sur une base continue.

2.3. Les données de 2022 révèlent que les actions rattachées à l'OSC 1 suscitent une forte demande de formation et d'assistance technique, et que de nombreuses opportunités de formation et d'assistance technique sont offertes. Ainsi, les GTI doivent réfléchir aux meilleurs moyens d'éviter la duplication des efforts et de répondre aux besoins de renforcement des capacités par des offres d'assistance.

2.4. En 2022, une assistance technique a été sollicitée pour les actions prévues au titre des OSC 1, OSC 5, OSC 4 et OSC 2 (par ordre décroissant du nombre de demandes). Il est à noter que ces mêmes OSC sont ceux auxquels est associé le plus grand nombre d'actions (125, 50, 54 et 54 respectivement). Le nombre le plus élevé d'offres d'assistance technique des parties prenantes concernées concernait les OSC 1, OSC 4 et OSC 2, ce qui permet de conclure, en 2022, à un déficit de support technique pour les actions en vertu de l'OSC 5.

2.5. En 2022, une aide pour la formation a été demandée pour les OSC 1, OSC 4 et OSC 2 (par ordre décroissant du nombre de demandes). Or les formations offertes en 2022 étaient globalement uniformément réparties entre les OSC 1, 2, 5 et 3. Cela révèle un déficit dans l'aide pour la formation concernant les actions de l'OSC 4 et une offre légèrement excédentaire pour les formations au titre de l'OSC 5.

2.6. En 2022, une assistance juridique a été demandée pour les actions des OSC 5, OSC 1, OSC 3 et OSC 2 (par ordre décroissant). L'offre d'assistance juridique a été moins fréquente sur cette même année, avec seulement 9 activités sur l'ensemble des OSC cherchant à fournir une aide juridique aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone.

2.7. En 2022, sur l'ensemble des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et des OSC, l'investissement a été le type d'assistance le moins souvent sollicité, avec une demande légèrement supérieure pour l'OSC 1. Aucune activité des parties prenantes concernées n'offrait d'investissement pour ces actions.

Rôle et contribution des parties prenantes concernées dans la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031)

2.8. Un certain nombre de parties prenantes en Méditerranée ont des compétences pertinentes pour la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), chacune avec son propre rôle à jouer dans la réalisation de ses objectifs. Les parties prenantes concernées sont présentées dans le tableau 5, avec une description rapide de leur rôle et un commentaire sur leur niveau d'engagement actif par rapport à la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) à ce jour. Cette liste ne se veut pas exhaustive et il est possible que d'autres parties prenantes concernées en Méditerranée aient un rôle à jouer dans la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Tableau 5 Parties prenantes dans la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031)

| Partie prenante | Description du rôle | Implication à ce jour dans la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) |
|--|---|---|
| Cedre | Expert international en pollutions accidentelles des eaux organisé autour de cinq activités : soutien à l'intervention, planification, formation, analyses et tests, recherche. Également centre de ressources documentaires reconnu. | Offre des opportunités de formation et un soutien actif sur l'ensemble des OSC. |
| Cruise Lines International Association (CLIA) | Association professionnelle, elle est la voix unifiée de toute l'industrie de la croisière, et met à disposition du secteur son expertise technique, ses produits et ses services. | Présence aux réunions de conception. Compétences utiles pour tous les OSC. |
| Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) | Agence de l'UE qui a pour objectif d'assurer un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime, de sûreté maritime, de prévention de la pollution causée par les navires et de lutte contre cette pollution et celle causée par des installations pétrolières et gazières, ainsi que de contribuer, s'il y a lieu, à l'efficacité globale du trafic et du transport maritimes. | Offre un soutien aux États membres de l'UE et pays tiers sur l'ensemble des OSC. |
| Federchimica | Fédération qui a pour mission la coordination et la protection du rôle du secteur chimique italien, ainsi que la promotion de son développement. | Compétences utiles pour tous les OSC. |
| International Ocean Institute (IOI) | Organisation non gouvernementale à but non lucratif, indépendante, qui organise des formations et renforce les capacités en matière de gouvernance des océans avec l'objectif de développer des leaders de l'océan compétents. | Compétences utiles pour tous les OSC. |
| ITOPF | Organisation à but non lucratif offrant un large éventail de services techniques et intervenant dans la lutte contre les déversements provenant des navires. Ses services clés sont l'intervention en cas de | Focus sur l'OSC 1. |

| | | |
|--|--|--|
| | déversements, l'analyse des demandes d'indemnisation, l'évaluation des dommages, l'aide à la préparation de plans d'intervention et l'apport de conseils, la formation, l'éducation et l'information. | |
| Ipieca | Association mondiale du pétrole et du gaz qui se consacre à l'amélioration de la performance environnementale et sociale tout au long de la transition énergétique. | Compétences utiles pour tous les OSC. |
| MedCruise | Association professionnelle dont la mission est de promouvoir l'industrie des croisières en Méditerranée et dans les mers adjacentes. | Compétences utiles pour tous les OSC. |
| OceanCare | Organisation internationale pour la conservation du milieu marin. | Focus sur les OSC 4 et OSC 7. |
| Oil Spill Response Limited (OSRL) | Coopérative internationale financée par l'industrie, créée pour réagir aux déversements d'hydrocarbures, quel que soit l'endroit où ils se produisent dans le monde, en offrant des services incluant la préparation, la lutte et l'intervention. | Focus sur l'OSC 1. |
| Assemblée parlementaire de la Méditerranée (APM) | Organisation internationale offrant une plateforme pour le dialogue politique et la coopération parlementaire dans les régions Euro-Méditerranéenne et du Golfe. | Compétences utiles pour tous les OSC. |
| Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) | Organisation régionale qui soutient les États côtiers de la Méditerranée dans la ratification, la transposition, la mise en œuvre et l'application des conventions maritimes internationales relatives à la prévention, la préparation et la lutte contre les pollutions par les navires. | Focus sur l'ensemble des OSC. Secrétariat des réunions de coordination biennales et de l'ensemble des GTI |
| Sea Alarm | Fondation d'intérêt public qui œuvre à encourager et créer des solutions durables impliquant diverses parties prenantes qui optimisent la préparation et l'intervention en cas d'urgences maritimes. | Focus sur l'OSC 1. |
| Union pour la Méditerranée (UPM) | Organisation intergouvernementale rassemblant 43 pays pour renforcer la coopération et le dialogue au niveau régional au travers de projets et d'initiatives spécifiques qui touchent au développement inclusif et durable, à la stabilité et à l'intégration dans la région euro-méditerranéenne. | Compétences utiles pour tous les OSC. |
| Initiative WestMED | Économie bleue durable dans l'ouest de la Méditerranée. Cinq États membres de l'UE et cinq pays partenaires du Sud travaillant ensemble à des intérêts communs pour la région : renforcer la sécurité et la sûreté maritimes, promouvoir une croissance | Compétences utiles pour tous les OSC. |

| | | |
|--|--|--|
| | bleue durable et des emplois, et préserver les écosystèmes et la biodiversité. | |
|--|--|--|

2.9. Les institutions et organisations actives et engagées en Méditerranée sont nombreuses, chacune étant à même de contribuer à la réalisation des différents OSC de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031). Toutefois, le travail entrepris manque de coordination entre les institutions ; la marge d'amélioration de la coordination au niveau national, régional et international reste considérable.

Statut de mise en œuvre pour chaque Objectif stratégique commun (OSC)

OSC 1 - Prévenir, se préparer à, et lutter contre la pollution au pétrole et aux SNPD opérationnelle, illégale et accidentelle provenant des navires

Statut actuel (MED QSR 2023)

2.10. Le [Rapport 2023 sur la qualité de la Méditerranée du PNUE/PAM](#) (MED QSR 2023) conclut que, même si les rejets en mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures de la tranche de cargaison des navires-citernes sont interdits en Méditerranée en vertu de l'Annexe I de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), la pollution opérationnelle, et en particulier les rejets illicites, sont reconnus comme un problème majeur dans la région.

2.11. Les actions associées à l'OSC 1 ont été examinées par deux des GTI, à savoir les GTI IWG-PREVENT et IWG-RESPOND.

Travail en cours et plan de travail conjoint (IWG-PREVENT)

2.12. Le premier groupe, IWG-PREVENT, s'est penché sur la prévention de la pollution aux hydrocarbures et substances chimiques. Les discussions qui ont eu lieu au sein de l'IWG-PREVENT permettent de formuler les observations générales ci-après concernant le statut de mise en œuvre des actions de prévention au titre de l'OSC 1 :

- .1 Par rapport à d'autres domaines de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), un grand nombre d'activités sont en cours ou planifiées sur ce thème pour le prochain exercice biennal. Il convient néanmoins de renforcer encore les efforts pour améliorer la prévention de la pollution aux hydrocarbures et substances chimiques en mer Méditerranée ;
- .2 Un certain nombre de ressources, lignes directrices et normes ont été développées et sont disponibles au niveau national et régional ;
- .3 Un certain nombre d'offres de développement des capacités et d'opportunités de formation sont actuellement proposées ou offertes sur une base continue ; et
- .4 Une duplication des activités offertes est observée.

Travail en cours et plan de travail conjoint (IWG-RESPOND)

2.13. Le deuxième groupe, IWG-RESPOND, s'est penché sur la thématique de la préparation et de l'intervention en cas de pollution aux hydrocarbures et substances chimiques. Les discussions qui ont eu lieu au sein de l'IWG-RESPOND ont permis de formuler les observations générales suivantes quant au statut de mise en œuvre des actions relatives à la préparation et à l'intervention liées à l'OSC 1 :

- .1 Par rapport à d'autres domaines de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), un grand nombre d'activités sont en cours ou planifiées sur ce thème pour le prochain exercice biennal. Il convient néanmoins de renforcer encore les efforts pour accroître la préparation et l'intervention en cas de pollution aux hydrocarbures et substances chimiques en mer Méditerranée ;
- .2 Un certain nombre de ressources, lignes directrices et normes ont été développées et sont disponibles au niveau national et régional ;
- .3 Un certain nombre d'offres de développement des capacités et d'opportunités de formation sont actuellement proposées ou offertes sur une base continue ;
- .4 Un certain nombre d'opportunités d'assistance complémentaire disponibles (proposées par les parties prenantes concernées) n'ont pas été exploitées (c.-à-d. qu'aucune demande directe n'a été formulée par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone) ;
- .5 Les progrès réalisés dans la mise en œuvre ne sont pas répartis de manière uniforme sur le plan géographique. Pour certaines Parties contractantes à la Convention de Barcelone, il ressort que le travail n'a pas encore commencé sur certaines des actions visées par la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) ; et
- .6 Des progrès limités sur les actions relatives à la ratification / transposition sont relevés.

2.14. Les rapports complets des GTI IWG-PREVENT et IWG-RESPOND seront présentés lors de la Deuxième réunion de coordination sur la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

OSC 2 - Promouvoir et soutenir le développement et la mise en œuvre de solutions novatrices mondiales pour réduire et lutter contre le changement climatique, et

OSC 3 - Réduire et surveiller les émissions atmosphériques des navires à un niveau non nocif pour l'environnement marin et pour la santé de la population côtière de la Méditerranée

Statut actuel (MED QSR 2023)

2.15. Le [MED QSR 2023 du PNUE/PAM](#) conclut que le changement climatique exacerbe les vulnérabilités déjà existantes dans la région méditerranéenne, et que les températures de l'air et des océans continueront probablement à augmenter plus que la moyenne mondiale. Le MED QSR 2023 met en lumière la contribution des émissions provenant des navires dans les émissions globales de gaz à effet de serre en Méditerranée, et salue la récente désignation de la mer Méditerranée comme Zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules (ECA SOX Med), qui entrera en vigueur en 2025 et limitera les émissions des navires.

Travail en cours et plan de travail conjoint (IWG-CCAS)

2.16. Les actions associées à l'OSC 2 et à l'OSC 3 ont été étudiées par l'IWG-CCAS. Les discussions au sein de l'IWG-CCAS ont permis de parvenir aux observations générales suivantes concernant le statut de mise en œuvre des actions liées aux OSC 2 et 3 :

- .1 Des progrès considérables ont été réalisés au titre de cet OSC, notamment avec la proposition conjointe et coordonnée de désignation de l'ECA SOX Med proposée et la création en parallèle du Comité technique d'experts pour la/les zones de contrôle des émissions (ECA) d'oxydes d'azote (NOX) du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) ;
- .2 Par ailleurs, des avancées ont été réalisées au niveau des Directives et Règlements pertinents de l'UE concernant l'utilisation de combustibles renouvelables et alternatifs, et leur transposition dans le droit national par les États côtiers méditerranéens a favorisé les progrès dans la réalisation des OSC 2 et 3 ;
- .3 Un certain nombre d'activités sont proposées aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone pour réaliser les actions prioritaires des OSC 2 et 3, dont beaucoup ont été récemment développées/mises à disposition ; et
- .4 Pour un certain nombre d'actions prioritaires, aucune activité n'est encore proposée pour assister les Parties contractantes à la Convention de Barcelone dans la réalisation des OSC 2 et 3, plus précisément en ce qui concerne le suivi, la communication des informations et l'application.

2.17. Le rapport complet de l'IWG-CCAS sera présenté lors de la Deuxième réunion de coordination sur la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

OSC 4 - Prévenir et réduire l'entrée de déchets (notamment les déchets plastiques) dans le milieu marin par les navires, afin de limiter l'impact environnemental, sanitaire et socio-économique des déchets marins en Méditerranée

Statut actuel (MED QSR 2023)

2.18. Le [MED QSR 2023 du PNUE/PAM](#) conclut que, même si la plupart des déchets marins en Méditerranée proviennent de sources terrestres, des études ont confirmé que les déchets provenant des navires se trouvent sur des sites situés sous les principales routes maritimes. Le MED QSR 2023 évoque également la Stratégie de l'OMI pour traiter la question des déchets plastiques marins provenant des navires, qui vise à réduire les déchets marins plastiques provenant des navires et à améliorer l'efficacité des installations de réception portuaire ainsi que du traitement des déchets plastiques marins.

Travail en cours et plan de travail conjoint (IWG-LITTER)

2.19. Les actions liées à l'OSC 4 devaient être examinées par l'IWG-LITTER, mais ce groupe n'étant pas opérationnel, aucune discussion n'a pu avoir lieu en son sein. Les observations générales suivantes peuvent néanmoins être formulées quant au statut de mise en œuvre des actions associées à l'OSC 4 :

- .1 Un certain nombre d'initiatives au sein de l'OMI, plus particulièrement associées au Projet de partenariats GloLitter du gouvernement norvégien, de l'OMI et de la FAO, ont soutenu ou prévoient de soutenir des activités en Méditerranée pour traiter la question des déchets marins provenant des navires ;
- .2 Il existe aussi des synergies entre le Plan régional modifié sur la gestion des déchets marins en Méditerranée et le Plan d'action/la Stratégie de l'OMI pour traiter la question des déchets

plastiques marins provenant des navires, qui soutiendront une action coordonnée en Méditerranée ;

- .3 Un certain nombre d'activités sont en cours concernant l'amélioration des installations de réception portuaire, qui devraient également contribuer à la réalisation de l'OSC 4 ;
- .4 L'un des défis de la réduction de déchets marins provenant des navires vient du fait que cette responsabilité est souvent dévolue à des services en charge de l'environnement marin au sein des organismes gouvernementaux responsables de la question des déchets plutôt qu'aux ministères des transports et de la navigation maritime ; un effort supplémentaire de coordination est donc nécessaire au sein des Parties contractantes pour prendre la mesure du problème et agir.

2.20. L'IWG-LITTER n'étant pas opérationnel, aucun rapport ne sera présenté lors de la Deuxième réunion de coordination sur la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

OSC 5 - Éliminer l'introduction d'espèces non indigènes introduites par les activités de navigation

Statut actuel (MED QSR 2023)

2.21. Le [MED QSR 2023 du PNUE/PAM](#) conclut que les espèces non indigènes (ENI) sont de plus en plus présentes dans la mer Méditerranée et qu'elles génèrent des changements importants dans la composition de la faune et de la flore, en particulier en Méditerranée orientale. Le MED QSR 2023 désigne la navigation (eaux de ballast et encrassement de la coque) comme l'une des quatre voies d'introduction principales des ENI, représentant 29 % des nouvelles espèces totales introduites.

Travail en cours et plan de travail conjoint (IWG-NIS)

2.22. Les actions associées à l'OSC 5 devaient être étudiées par l'IWG-NIS, mais ce groupe n'étant pas opérationnel, aucune discussion n'a pu avoir lieu en son sein. Les observations générales suivantes peuvent néanmoins être formulées quant au statut de mise en œuvre des actions en vertu de l'OSC 5 :

- .5 Un certain nombre d'activités sont disponibles pour assister les Parties contractantes à la Convention de Barcelone dans la réalisation de l'OSC 5, y compris un soutien technique ciblé pour la ratification de la Convention sur la gestion des eaux de ballast ainsi que pour l'application des Directives de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes ;
- .6 Des groupes techniques (par exemple WestMed) existent sur cette thématique, ainsi que des plans pour une conférence conjointe permettant d'échanger sur les expériences et d'améliorer l'expertise nationale ; et
- .7 La mer Méditerranée dispose d'une Stratégie de gestion des eaux de ballast (2022-2027) ciblée qui fera l'objet d'un examen à mi-parcours au cours du prochain exercice biennal, pour mettre en lumière les recommandations sur la voie à suivre.

2.23. L'IWG-NIS n'étant pas opérationnel, aucun rapport ne sera présenté lors de la Deuxième réunion de coordination sur la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

OSC 6 - Parvenir à une bonne gérance de la Méditerranée afin de la rendre sûre et exempte de pollution avec une planification intégrée de l'espace marin et la désignation de zones spéciales, où l'activité maritime a un impact limité sur l'environnement marin

Statut actuel (MED QSR 2023)

2.24. La planification de l'espace marin et la désignation de zones spéciales sont fondamentales pour une bonne gestion du bassin méditerranéen, et ainsi soutenir l'ensemble des OSC de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031). En 2022, l'Organisation maritime internationale (OMI) a acté la désignation de la Zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules de la mer Méditerranée (ECA SOX Med), conformément à l'Annexe VI de MARPOL, avec une date d'entrée en vigueur fixée au 1^{er} mai 2025.

Travail en cours et plan de travail conjoint (IWG-MSP)

2.25. Les actions associées à l'OSC 6 ont été étudiées par l'IWG-MSP. Les discussions au sein de l'IWG-MSP ont permis de parvenir aux observations générales suivantes concernant le statut de mise en œuvre des actions liées à l'OSC 6 :

- .8 Des progrès notables ont été réalisés par rapport à l'OSC 6, notamment avec la production du Document d'orientation pour l'identification et la désignation de Zones Maritimes Particulièrement Sensibles (PSSA) par rapport aux Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranéenne (ASPIM), ainsi que la désignation de la Zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules de la mer Méditerranée (ECA SOX Med) ;
- .9 Des progrès ont également été réalisés avec la création du Comité technique d'experts pour la/les zones de contrôle des émissions (ECA) d'oxydes d'azote (NOX) du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM), qui étudiera la possible désignation d'une Zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote de la mer Méditerranée (ECA NOx Med) en vertu de l'Annexe VI de MARPOL en temps voulu ; et
- .10 Par ailleurs, la partie nord-ouest de la mer Méditerranée a été désignée comme PSSA lors du MEPC 80 (Londres, Royaume-Uni, 3-7 juillet 2023).

2.26. Le rapport complet de l'IWG-MSP sera présenté lors de la Deuxième réunion de coordination sur la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

OSC 7 - Identifier et comprendre collectivement les problèmes émergents liés à la pollution provenant des navires en Méditerranée, et définir les mesures nécessaires pour traiter les problèmes identifiés

Statut actuel (MED QSR 2023)

2.27. L'OSC 7 a été défini pour identifier les problèmes émergents et le travail engagé sur cette action a jusqu'alors ciblé la question des impacts sur l'environnement marin du bruit sous-marin causé par les navires. Le [MED QSR 2023 du PNUE/PAM](#) conclut qu'il est nécessaire de mettre en œuvre des mesures pour prévenir, réduire et atténuer les émissions sonores sous-marines, en tenant compte des orientations bien élaborées (par ex. CMS, OMI, Oceans, ACCOBAMS, etc.). Le MED QSR 2023 pointe un certain nombre d'actions liées à la navigation pour traiter ce problème, notamment :

- .1 Promouvoir l'application de réductions de vitesse des navires en soutenant par exemple les limitations de vitesse des navires dans les zones maritimes particulièrement sensibles (PSSA) proposées dans le nord-ouest de la Méditerranée ;
- .2 Soutenir NETCCOBAMS¹ qui serait un outil essentiel pour surveiller la conformité des mesures convenues, telles que la vitesse des navires, la cartographie de la répartition temporelle et géographique, et de l'abondance des baleines avec des données comparables sur les routes de navigation et les densités ;
- .3 Pour le trafic maritime, les technologies et meilleures techniques disponibles (MTD) suivantes liées au bruit devraient être appliquées :
 - i. Minimiser la cavitation, par exemple, améliorer l'entretien et optimiser la conception de l'hélice ;
 - ii. Navigation lente ou réduction de la vitesse du navire ;
 - iii. Mettre en œuvre des plans de gestion du bruit sous-marin élaborés pour chaque navire.

Travail en cours et plan de travail conjoint (IWG-NOISE)

2.28. L'IWG-Noise s'est penché sur les activités en cours dans la région Méditerranée pour traiter la question du bruit sous-marin produit par les navires. Il convient toutefois de noter que, l'OSC 7 étant censé envisager l'ensemble des problèmes émergents, il n'y avait pas d'actions définies spécifiquement pour cette question du bruit sous-marin des navires ; ce qui a, en quelque sorte, limité le travail de l'IWG-Noise, les recommandations sur les priorités et axes ciblés des Parties contractantes à la Convention de Barcelone étant limitées.

2.29. Les discussions au sein de l'IWG-Noise ont permis de formuler les observations générales suivantes concernant le statut de mise en œuvre des actions liées à la question du bruit sous-marin causé par les navires en Méditerranée :

- .1 Un effort collaboratif, impliquant un éventail varié de parties prenantes, sera indispensable pour traiter ce problème ; il serait utile de se rapprocher d'initiatives et programmes mondiaux existants (comme le Partenariat GloNoise FEM-PNUE-OMI) ;
- .2 Globalement, on observe une progression des efforts engagés pour comprendre l'impact environnemental du bruit sous-marin provenant des navires. Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent discuter de la manière d'aborder cette question en Méditerranée dans le contexte du prochain examen à mi-parcours de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) ;
- .3 Le nombre d'activités enregistrées en Méditerranée pour chercher à résoudre le problème du bruit sous-marin causé par les navires est à ce jour limité.

2.30. Le rapport complet de l'IWG-Noise sera présenté lors de la Deuxième réunion de coordination sur la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

¹ Réseau pour la Conservation des cétacés de la mer Noire, de la Méditerranée et de la zone Atlantique adjacente, développé par le Secrétariat permanent de l'ACCOBAMS en collaboration avec WWF France et le GIS 3M.

Remarques générales

2.31. La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) a été adoptée en décembre 2021 et, au moment de la rédaction de ce rapport, en était à deux ans et huit mois de sa période de mise en œuvre sur neuf ans (à juste un peu moins de 30 % du chemin). Lors de la première année suivant son adoption (2022), des travaux ont été entrepris pour assister six Parties contractantes à la Convention de Barcelone dans la préparation de Plans d'action nationaux pour la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031). Une analyse approfondie du statut de mise en œuvre des actions dans ces six pays et une analyse des actions et projets en cours et futurs des parties prenantes concernées (15 parties prenantes ont répondu) ont également été réalisées.

2.32. Les résultats de ces analyses ont été soumis à la Première réunion de coordination. Le statut de mise en œuvre en 2022 reste un indicateur utile du niveau d'activité actuel et cela a été approfondi (et confirmé) par les discussions qui se sont tenues au sein des GTI. Les observations générales suivantes peuvent être formulées :

- .1 Des activités ont lieu, à la fois au sein des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et des parties prenantes concernées, couvrant les sept OSC et toutes les actions de l'OSC 7 (notamment en raison du nombre limité d'actions définies au titre de cet OSC). L'OSC enregistrant le moins d'activités est l'OSC 6 (Planification intégrée de l'espace marin).
- .2 De manière générale, les activités engagées par les parties prenantes concernées ont essentiellement ciblé l'OSC 1, l'OSC 2 et l'OSC 3, avec une offre moindre pour l'OSC 5, l'OSC 6 et l'OSC 7.
- .3 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ayant répondu ont enregistré des niveaux de progrès variables, certaines ayant indiqué qu'aucune activité n'avait débuté sur une large proportion des actions ; ce constat était toujours d'actualité au moment de la rédaction de ce rapport en 2024.
- .4 La majorité des activités identifiées pour soutenir la réalisation des actions de la Stratégie méditerranéenne sont à porter au crédit de trois parties prenantes, à savoir le REMPEC, l'AESM et, dans une mesure moindre, l'Initiative WestMED. Les autres parties prenantes qui ont soumis des réponses se sont plutôt concentrées sur des domaines clés spécifiques, en fonction de leur expertise.
- .5 Certaines parties prenantes ont indiqué que, bien qu'elles aient proposé une assistance, aucune demande d'assistance n'avait été formulée par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone.

2.33. La réalisation des objectifs de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) dépend d'un effort collaboratif, coordonné et collectif consenti par l'ensemble des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et des parties prenantes concernées en Méditerranée. De même, la réussite de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) suppose de réaliser les actions requises pour concrétiser les sept OSC. Pour faciliter cela, le REMPEC soutiendra la préparation de Plans d'action nationaux supplémentaires pour la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne en 2024-2025, tel que détaillé dans le Programme de travail et Budget du PNUE/PAM pour 2024-2025 (Décision IG.26/14).

2.34. Le processus de collecte de données sur le statut de mise en œuvre de l'ensemble des actions en 2022 a été l'occasion, à la fois pour les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et les parties prenantes concernées, de signaler leur inquiétude quant à la charge de travail induite par la production de rapports sur le statut de mise en œuvre en raison du grand nombre d'actions incluses dans

le Plan d'action associé à la Stratégie méditerranéenne (2022-2031). L'examen biennal repose donc sur les résultats collectés en 2022 et tient compte des conclusions supplémentaires fournies par les GTI nouvellement créés afin de dresser un tableau global du niveau de mise en œuvre.

2.35. La section 4 de l'Examen biennal revient sur les exigences liées à la charge de travail impliquée par la production de rapports sur la mise en œuvre et formule des recommandations à cet égard.

2.36. Le processus de création des sept GTI et l'engagement des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et des parties prenantes concernées sur ce point a également mis en lumière la nécessité de réfléchir à la manière d'optimiser le fonctionnement des GTI dans l'exercice biennal suivant. Les observations générales suivantes peuvent être formulées sur le fonctionnement des GTI :

- .1 Les GTI n'ont pas pu tous être opérationnels, notamment à cause de contraintes de temps, mais aussi pour des raisons de manque de leadership / appropriation (en l'occurrence l'IWG-Litter et l'IWG-NIS) ;
- .2 Pour les GTI qui étaient opérationnels, l'engagement a parfois été limité, avec un manque de nominations au niveau national et d'experts désignés par les parties prenantes pour rejoindre ces groupes ;
- .3 Pour les GTI qui étaient opérationnels, on a également observé, dans certains cas, un engagement limité de la part des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et des parties prenantes concernées, tant lors des discussions en réunion que dans les retours d'information en dehors des sessions des GTI ;
- .4 Il a été signalé, pendant les discussions des GTI, que leurs mandats manquaient de clarté et que les participants à ces réunions ne se sentaient pas en mesure de remplir les exigences de ces mandats tels qu'ils étaient actuellement rédigés ;

2.37. Les observations générales ci-dessus indiquent la nécessité de réfléchir à la structure et à l'approche suivie par les GTI pour répondre aux objectifs de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

3. EXAMEN DES PRINCIPALES DISPOSITIONS ET DES OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE MÉDITERRANÉENNE (2022-2031)

3.1. La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et son Plan d'action feront l'objet d'un examen et d'une évaluation en 2026, dans la perspective d'adopter, si besoin, une Stratégie révisée en 2027. L'Examen biennal aborde d'autres questions à prendre en compte en anticipation de l'Examen à mi-parcours devant juger du caractère suffisant de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) par rapport à la compréhension actuelle de problèmes émergents.

Référence croisée avec les conclusions du Rapport sur la qualité de la Méditerranée 2023 du PNUE/PAM (MED QSR 2023)

Prévention des rejets et déversements accidentels

3.2. Le [MED QSR 2023](#) conclut que, pour traiter les impacts environnementaux du trafic maritime et des opérations maritimes et portuaires, il conviendrait de se concentrer sur l'amélioration de la technologie des navires et des opérations portuaires, ainsi que des infrastructures portuaires. Le MED

QSR 2023 préconise de cibler les Meilleures Techniques Disponibles (MTD) et les Meilleures Pratiques Environnementales (MPE) pour garantir l'efficacité des installations de lutte contre la pollution à bord et dans les ports, afin de prévenir les rejets et déversements accidentels. Ce point semble suffisamment reflété dans les buts et objectifs de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Planification de l'espace marin

3.3. Le MED QSR 2023 continue d'encourager la désignation de zones restreintes pour le mouillage et la protection des zones sensibles. Ce point n'est pas explicitement évoqué dans la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), mais pourrait être repris dans le cadre de l'OSC 6 et étudié par l'IWG-MSP.

3.4. Concernant l'ECA SOX Med, il est dit que : « La mise en œuvre des mesures liées à la désignation de la mer Méditerranée comme zone de contrôle des émissions de soufre (SECA) devrait générer des avantages significatifs en termes de réduction de la pollution et de protection des écosystèmes. Cependant, l'introduction de systèmes d'épuration des gaz d'échappement (EGCS) sur les navires en Méditerranée, en tant que technologie alternative de réduction des émissions atmosphériques de soufre, peut générer un nouveau flux de déchets liquides de navigation, dans lequel les rejets de métaux et de HAP dominant à partir des navires, c'est-à-dire la pollution chimique de l'air transférée et transformée en pollution marine. En effet, l'utilisation d'un système d'EGCS en boucle ouverte sur les navires pourrait être contraire à l'article 195 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS), à savoir « l'obligation de ne pas transférer des dommages ou des risques ou de ne pas transformer un type de pollution en un autre », alors que les navires équipés d'épurateurs acceptent de transférer et de transformer la pollution de l'air en pollution marine ». Cette question des épurateurs en boucle ouverte devrait être étudiée de plus près par le GTI concerné.

Référence croisée avec le travail d'autres organisations régionales et internationales

Déchets marins

3.5. L'OMI étudie un certain nombre de problèmes nouveaux et émergents. Ceux qui présentent un rapport avec la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) sont listés ci-dessous :

- .1 les déchets marins dans les matériaux de dragage, les boues d'épuration et les rejets industriels ;
- .2 la gestion de fin de vie des navires en plastique renforcé de fibres de verre (PRF) : alternatives à la mise au rebut en mer ; et
- .3 les résidus de décapage de coques et revêtements marins, et systèmes antisalissure comme sources potentielles de microplastiques dans les océans.

3.6. L'OSC 4 de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) est dédié aux déchets marins (en particulier le plastique), et chacun des points évoqués ci-dessus pourrait être étudié dans ce domaine

d'action. L'IWG-LITTER devrait se pencher sur ces points et étudier la nécessité d'une action coordonnée ou de collaborer avec/soutenir les actions en vertu du [Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée](#) révisé.

3.7. Depuis la rédaction de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), l'OMI a également adopté (en 2021) sa Stratégie visant à traiter le problème des déchets plastiques marins rejetés dans le milieu marin par les navires, qui définit les ambitions en matière de réduction de la quantité de déchets plastiques rejetés dans le milieu marin et récupérés par des navires de pêche ; de réduction de la part de déchets plastiques présents dans le milieu marin imputable aux transports maritimes ; et d'amélioration de l'efficacité des installations de réception portuaires et des méthodes de traitement visant à réduire la quantité de déchets plastiques rejetés dans le milieu marin. La Stratégie cherche à « renforcer le cadre international et à accroître le respect des instruments de l'OMI pertinents, l'objectif étant de réduire à zéro la quantité de déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires d'ici à 2025 ».

3.8. L'OMI proposera des opportunités de formation et de cours, de coopération technique et de renforcement des capacités ciblées pour mettre en œuvre sa stratégie sur les déchets marins à travers le Projet de Partenariats GloLitter entre l'OMI, la FAO et la Norvège, et l'IWG-LITTER devra s'efforcer de suivre ces développements et d'identifier les opportunités de capitalisation.

3.9. Le second Plan d'action régional pour lutter contre les déchets marins de l'OSPAR (Accord de l'OSPAR 2022-05) (RAP ML 2) prévoit une action visant à « réduire les microplastiques provenant des rejets d'eaux grises des navires » (Action B.1.2). L'objectif est de collecter et d'analyser les données de recherche existantes concernant les rejets d'eaux grises des navires, possiblement également de réaliser des recherches locales s'appuyant sur le prélèvement d'échantillons et l'évaluation des impacts locaux des eaux grises, ainsi que d'identifier les mesures possibles de réduction des rejets d'eaux grises des navires.

3.10. Le RAP ML 2 de l'OSPAR inclut également une action ciblant la « gestion des bateaux de plaisance en fin de vie » (Action B.2.1), pour aider à gérer la question des déchets marins issus des bateaux de plaisance en fin de vie (EOL) en développant une méthodologie permettant d'estimer la quantité, la répartition et la composition matérielle de ces bateaux, en préparant des recommandations pour accompagner la gestion des déchets issus de ces bateaux de plaisance en fin de vie et en compilant les retours des Parties prenantes sur les inventaires des bateaux de plaisance en fin de vie afin de produire une estimation pour la région de l'OSPAR.

3.11. Le RAP ML 2 de l'OSPAR inclut également une action visant à « identifier le besoin de mesures pour réduire les rejets involontaires de microplastiques issus des peintures, peintures antisalissures et autres revêtements marins utilisés par les navires commerciaux » (Action B.3.1). Les revêtements marins sont utilisés pour protéger les navires de la corrosion et de l'encrassement biologique ; ils contiennent des polymères de plastiques, des additifs polymères chimiques, des agents biocides et des métaux lourds. Du fait de la présence de plastiques et d'additifs, l'application, l'entretien et l'utilisation de ces revêtements, en mer ou dans les chantiers navals, présentent des risques d'impact environnemental sur nos mers. Une approche holistique visant à réduire l'impact de l'utilisation de ces revêtements intègrerait une évaluation de la répartition et de l'ampleur de l'utilisation des revêtements marins, et des rejets de microplastiques et contaminants qui en résultent. Une telle évaluation permettrait d'informer de futures mesures de prévention et d'atténuation.

3.12. Le Plan d'action régional révisé sur les déchets marins de l'HELCOM (Recommandation 42-43/3 de l'HELCOM) inclut une action visant à « étudier le problème des pertes de cargaison entraînant

le rejet de déchets plastiques dans l'environnement marin et, sur la base des résultats obtenus, d'envisager, en collaboration avec les autorités nationales compétentes, l'élaboration de lignes directrices communes pour la gestion des accidents en tenant compte des travaux en cours au sein de l'OMI et de l'UE » (Action RS4). Par ailleurs, le RAP ML de l'HELCOM inclut une action visant à « étudier le problème causé par les déversements de pellets de plastique provenant des navires et, sur la base des résultats obtenus, envisager de préparer des recommandations communes pour la gestion des accidents dans ce type de cas » (RS5).

3.13. Enfin, le RAP ML de l'HELCOM inclut une action visant à « coopérer avec les parties prenantes maritimes afin d'optimiser la gestion des déchets à bord en améliorant les processus de séparation, en encourageant le recyclage et en éliminant progressivement l'utilisation de plastiques à usage unique dans la navigation, y compris dans les opérations des compagnies de croisière » (RS3).

3.14. Chacun des domaines thématiques évoqués dans les paragraphes ci-dessus pourrait être incorporé dans le travail entrepris pour atteindre l'OSC 4 et l'IWG-Litter devrait réfléchir à la manière d'orienter au mieux les efforts dans la région méditerranéenne.

Bruit sous-marin

3.15. En 2023, le Comité de la protection du milieu marin (MEPC 80) a approuvé les Directives révisées visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine. Par ailleurs, le Projet de partenariat GloNoise FEM-PNUE-OMI a pour objectif général d'établir un partenariat véritablement global entre les parties prenantes, avec une forte orientation vers les « pays en développement », afin de traiter le problème environnemental majeur que constitue le bruit sous-marin produit par les navires. Le projet aide les pays et régions en développement à agir sur la sensibilisation, à développer les capacités et à collecter des informations pour éclairer le dialogue politique sur l'atténuation du bruit sous-marin anthropique causé par la navigation maritime.

3.16. Face aux inquiétudes que suscitent de plus en plus les impacts du bruit sous-marin causé par les navires, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent réfléchir à la manière de traiter ce problème en Méditerranée dans le contexte de la révision de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) à la suite de son examen à mi-parcours.

Combustibles de substitution

3.17. Une évaluation de l'Alliance mondiale du secteur (GIA) pour des transports maritimes à faibles émissions de carbone (GIA « Low Carbon ») a conclu que l'ammoniac, l'hydrogène, l'éthane et l'éther de diméthyle (DME) font partie des combustibles « de substitution » pour moteurs marins qui pourraient nécessiter des travaux réglementaires au sein de l'OMI. La GIA « Low Carbon » est un partenariat public-privé établi dans le cadre du Projet GreenVoyage2050 de l'OMI et la Norvège. Son objectif est de développer des solutions innovantes pour lever les obstacles communs à la décarbonation du secteur du transport maritime. Les combustibles de substitution ne sont pas spécifiquement évoqués dans la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) ; cette question devrait donc être abordée par l'IWG-CCAS et étudiée dans le cadre du travail entrepris pour réaliser les actions des OSC 2 et 3.

Épurateurs à bord des navires

3.18. La Convention OSPAR évoque le problème des rejets provenant des dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (EGCS), également appelés épurateurs ou scrubbers, qui sont utilisés à bord des navires comme solution alternative pour se conformer aux seuils actuels d'émissions d'oxydes de soufre (SO_x). On craint de plus en plus que les rejets issus d'une utilisation à grande échelle de ces EGCS posent une menace pour le milieu marin, en déplaçant la pollution de l'air vers la mer. Les Parties contractantes à la Convention OSPAR étudient des mesures potentielles pour gérer les rejets provenant des épurateurs à bord des navires, notamment une interdiction progressive des rejets de ces EGCS.

Rejets des combustibles de nouvelle génération

3.19. L'Accord de Bonn étudie les combustibles de nouvelle génération, et notamment les impacts environnementaux des rejets de fuel-oil marin à faible teneur en soufre de nouvelle génération et l'acquisition de nouvelles connaissances sur les impacts environnementaux des rejets de fuel-oil à ultra-faible teneur en soufre (ULSFO) / très faible teneur en soufre (VLSFO). Cette action a été soutenue par le projet IMAROS (Améliorer les capacités d'intervention et connaître les impacts environnementaux des déversements de fiouls à faible teneur en soufre (LSFO)), financé par l'UE et coordonné par l'Administration côtière norvégienne avec des partenaires de Belgique, du Danemark, de France, de Malte et de Suède. Deux de ces pays partenaires sont également Parties contractantes à la Convention de Barcelone et les conclusions de ces travaux pourraient être examinées dans le contexte de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) par l'IWG-RESPOND.

4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Conclusions

4.1. La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) en est environ à 30 % de sa période de mise en œuvre. S'agissant d'une approche nouvelle et ambitieuse d'aborder les défis liés à la pollution provenant des navires en Méditerranée, elle aura besoin de temps pour atteindre son plein potentiel. Si les activités ciblant la réalisation des sept OSC de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) sont actuellement étendues, elles sont aussi décousues et menées sans coordination. Les opportunités d'étendre le travail collaboratif dans la région, de gagner en efficacité et de lutter contre les doublons sont donc encore nombreuses. La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) reste un outil clé pour gérer certaines de ces questions dans la région, mais sa réussite dépend d'un engagement et d'un soutien adaptés de l'ensemble des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et des parties prenantes concernées.

4.2. Ce premier examen biennal a mis en lumière l'ampleur du potentiel d'amélioration de la coopération autour des efforts entrepris pour lutter contre les principales sources de pollution provenant des navires en Méditerranée, mais a aussi souligné qu'il restait encore beaucoup à faire pour mettre en œuvre les actions de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et concrétiser sa vision « d'un environnement marin et côtier méditerranéen propre et sain avec un secteur maritime durable et exempt de pollution soutenu par un système d'exécution rigoureux et une coopération multisectorielle renforcée, au profit des générations présentes et futures ».

4.3. L'examen biennal a également pointé les inquiétudes exprimées autour de la charge de travail impliquée par la production de rapports sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des actions du Plan d'action associé à la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), en raison du nombre d'actions distinctes incluses. Même si la production de rapports sur chaque action peut permettre de dresser une image extrêmement précise des progrès réalisés, il pourrait être préférable de reconsidérer l'approche

de communication des informations ainsi que le nombre d'actions dans le Plan d'action associé à la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Recommandations

4.4. Cet examen a identifié un certain nombre de recommandations pour la Deuxième réunion de coordination visant à renforcer la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

- .4 Il est nécessaire que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et les parties prenantes concernées s'approprient davantage la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et les actions visant à appliquer les sept OSC ;
- .5 Il est également nécessaire d'œuvrer à une meilleure reconnaissance de l'ambition qui sous-tend la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), à savoir qu'il ne s'agit pas d'une stratégie pilotée par le REMPEC mais bien d'une stratégie qui s'adresse à l'ensemble des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et des parties prenantes concernées et que sa réussite dépend d'une action collective visant à lutter contre la pollution marine provenant des navires en Méditerranée ;
- .6 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et les parties prenantes concernées doivent soutenir et encourager un engagement actif au sein des GTI ;
- .7 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent tenir compte des recommandations spécifiques et ciblées sur le travail préconisé tel que précisé dans les rapports des GTI ;
- .8 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent réfléchir aux GTI requis pour soutenir la réalisation des divers OSC et à la nécessité éventuelle de réunir certains groupes existants (par ex. avoir un seul GTI pour l'OSC 1 au lieu des deux groupes actuels : IWG-PREVENT and IWG-RESPOND, afin d'éviter les chevauchements et la duplication des efforts) ou bien de réviser le mandat de l'ensemble des GTI pour qu'ils soient opérationnels et soutiennent la réalisation des OSC ;
- .9 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et les parties prenantes concernées doivent évaluer s'il convient de définir de nouveaux OSC à l'occasion de la révision à mi-parcours de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) ;
- .10 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et les parties prenantes concernées doivent se pencher sur l'approche de communication des informations et sur une nouvelle division des actions dans le format des rapports du Plan d'action associé à la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), dans l'optique de gérer la charge de travail attendue liée aux rapports sur la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) sur l'exercice biennal suivant ;
- .11 Les Parties contractantes doivent réfléchir à la manière d'organiser les GTI pour leur permettre d'examiner et de mettre à jour le Plan d'action et les actions associées, discuter des besoins d'assistance signalés par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, ainsi que les activités organisées/proposées par les parties prenantes concernées (y compris les opportunités de formation, le financement et le renforcement des capacités) en cherchant comme faire connaître au mieux les opportunités existantes et comment mettre en lumière les besoins

d'assistance supplémentaire pour une meilleure mise en œuvre des actions de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) ;

- .12 Les Parties contractantes doivent prendre note des travaux entrepris par d'autres organisations régionales et internationales, et réfléchir à la nécessité ou non de revoir certains OSC de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) pour tenir compte des nouvelles connaissances, en anticipation de l'examen à mi-parcours ; et
- .13 Afin de favoriser une meilleure coordination au niveau national, régional et international, les parties prenantes concernées doivent régulièrement contribuer aux GTI créés dans le cadre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

ANNEXE 1 – LISTE DES GROUPES DE TRAVAIL INTERSESSIONS

Groupe de travail intersessions sur la Prévention de la pollution aux hydrocarbures et SNPD (OSC 1) (IWG-Prevent)

Groupe de travail intersessions sur la Préparation et la lutte en matière de pollution par les hydrocarbures et SNPD (OSC 1) (IWG-Respond)

Groupe de travail intersessions sur le Changement climatique et les émissions atmosphériques provenant des navires (OSC 2 et OSC 3) (IWG-CCAS)

Groupe de travail intersessions sur les Déchets marins provenant des navires (OSC 4) (IWG-LIT)

Groupe de travail intersessions sur les Espèces non indigènes (OSC 5) (IWG-NIS)

Groupe de travail intersessions sur la Planification intégrée de l'espace marin et la Désignation de zones spéciales (OSC 6) (IWG-MSP)

Groupe de travail intersessions sur le Bruit sous-marin causé par les navires (OSC 7) (IWG-Noise)