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

Réunion régionale d'experts sur la désignation éventuelle
de la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme zone
de contrôle des émissions d'oxydes d'azote
(Med NO_x ECA) conformément à l'annexe VI de la
Convention MARPOL

REMPEC/WG.63/8
30 octobre 2026
Original : anglais

Kalkara, Malte, les 7 et 8 octobre 2026

RAPPORT

**RÉUNION RÉGIONALE D'EXPERTS SUR LA DÉSIGNATION ÉVENTUELLE DE LA
MER MÉDITERRANÉE, DANS SON ENSEMBLE, EN TANT QUE ZONE DE CONTRÔLE
DES ÉMISSIONS D'OXYDES D'AZOTE (Med NO_x ECA) CONFORMÉMENT À
L'ANNEXE VI DE LA CONVENTION MARPOL**

Kalkara, Malte, les 7 et 8 octobre 2026

Cette activité a été financée par le Programme thématique « Climat et air pur » de la Coopération technique de l'Organisation maritime internationale (OMI) et par le fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée (MTF), et a été mise en œuvre par le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), en collaboration avec l'OMI.

Les appellations employées et la présentation des informations contenues dans le présent document n'impliquent en aucune manière l'expression d'une opinion quelconque de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), de l'OMI ou du REMPEC, concernant le statut juridique d'un pays, d'un territoire, d'une ville ou d'une région, ou de ses autorités, ni concernant la délimitation de ses frontières ou limites.



FICHE DE SYNTHÈSE

Titre de la Réunion :	Réunion régionale d'experts sur la désignation éventuelle de la mer Méditerranée, dans son ensemble, en tant que zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (Med NO _x ECA) conformément à l'annexe VI de la Convention MARPOL
Organisateur :	Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)
Lieu et date :	Chaplain's House, Villa Bighi, Kalkara, Malte 7 et 8 octobre 2026
Type :	Régional
Organisé par :	le REMPEC, en étroite collaboration avec l'Organisation maritime internationale (OMI)
Avec le soutien de :	le Programme thématique « Climat et air pur » de la coopération technique de l'OMI et le fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée (MTF)
Nombre de participants et nombre de pays et/ou d'organisations :	35 participants provenant de 21 des 22 Parties contractantes à la Convention de Barcelone, ainsi que des représentants d'organisations régionales et internationales concernées

Résumé

Le présent document présente le rapport de la réunion régionale d'experts sur la désignation éventuelle de la mer Méditerranée, dans son ensemble, en tant que zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (Med NO_x ECA) conformément à l'annexe VI de la Convention MARPOL, qui s'est tenue à Kalkara, à Malte, du 7 au 8 octobre 2026.

Les deux principaux objectifs de la Réunion étaient les suivants : améliorer la compréhension des exigences liées à la mise en œuvre et au contrôle de l'application d'une zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote en Méditerranée (Med NO_x ECA) ; et examiner et finaliser le projet de proposition à soumettre au MEPC de l'OMI en vue de l'adoption d'une Med NO_x ECA, élaboré par le REMPEC en étroite consultation avec le Comité technique d'experts Med NO_x ECA du PAM (NECA TCE), en vue de sa transmission à la dix-septième Réunion des correspondants du REMPEC.

Les débats de la Réunion sont résumés dans le présent rapport et les conclusions et recommandations adoptées par la Réunion figurent à **l'annexe VI** de celui-ci.

Le rapport de la Réunion sera transmis, par le Secrétariat du REMPEC, à la dix-septième Réunion des correspondants du REMPEC pour examen et orientations supplémentaires.

Mots-clés : Pollution atmosphérique due aux navires, Qualité de l'air dans le transport maritime, Mer Méditerranée, Zone de contrôle des émissions, Med NO_x ECA, Annexe VI de la Convention MARPOL, désignation, ratification, mise en œuvre, application, contrôle par l'État du port, soumission au MEPC

Numéro d'élément de l'OTP : TC/2606-02-2000

Coordinateur : Ivan Sammut (REMPEC)

INTRODUCTION

1.1 La réunion régionale d'experts sur la désignation éventuelle de la Méditerranée, dans son ensemble, en tant que zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (Med NO_x ECA), conformément à l'annexe VI de la Convention MARPOL, ci-après dénommée « la Réunion », s'est tenue à Kalkara, à Malte, du 7 au 8 octobre 2026.

1.2 La Réunion a été organisée par le REMPEC conformément au Programme de travail et au budget pour 2026-2027 du Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE/PAM), adopté par la vingt-quatrième Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« la Convention de Barcelone ») et de ses protocoles (COP 24), qui s'est tenue au Caire, en Égypte, en décembre 2025. Elle a été financée par le Programme thématique de coopération technique « Climat et air pur » de l'OMI et par le fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée (MTF).

1.3 Les principaux objectifs de la Réunion, tels qu'énoncés dans le document WG.63/1/1, étaient les suivants :

- .1 sensibiliser à l'annexe VI de la Convention MARPOL et améliorer la compréhension des exigences relatives à la mise en œuvre et au contrôle de l'application de la Med NO_x ECA en Méditerranée, afin de soutenir les efforts des gouvernements en matière de ratification, de mise en œuvre plus efficace, de respect des obligations et de contrôle de leur application, aussi bien en tant qu'États du pavillon qu'en tant qu'États du port, y compris par le partage d'expériences et d'enseignements tirés de la désignation d'autres ECA similaires, au cours de la première journée de la Réunion ; et
- .2 examiner le projet de document destiné au MEPC de l'OMI, préparé par le REMPEC en étroite consultation avec le Comité technique d'experts Med NO_x ECA du PAM (NECA TCE), en vue de sa finalisation et de sa transmission à la dix-septième Réunion des correspondants du REMPEC (qui devrait se tenir en mai 2027).

LIEU, DATES, RÔLES ET PARTICIPANTS

1.4 La Réunion s'est tenue à l'adresse suivante :

Chaplain's House, Xjenza Malta, Villa Bighi,
Dawret Fra Giovanni Bichi, Kalkara, KKR 1320, Malte

1.5 La Réunion s'est tenue les 7 et 8 octobre 2026 au lieu susmentionné, qui disposait de toutes les commodités nécessaires. Elle s'est déroulée immédiatement après la réunion de haut niveau commémorant le 50^e anniversaire du REMPEC, qui avait eu lieu la veille, le mardi 6 octobre 2026, au même endroit.

1.6 Le lieu choisi s'est avéré adapté à la tenue de la Réunion, car il disposait de toutes les installations nécessaires. Le lieu était équipé de microphones individuels et d'un système d'interprétation.

1.7 Le gouvernement maltais a contribué à l'accueil de la session et le REMPEC s'est chargé de l'ensemble de la logistique de la Réunion, notamment de la mise à disposition des installations nécessaires aux participants, aux consultants du REMPEC et aux intervenants,

de la reproduction des documents, du fonctionnement du matériel audio et vidéo, ainsi que de l'interprétation simultanée en anglais et en français.

1.8 Des délégations des Parties contractantes suivantes à la Convention de Barcelone ont participé à la Réunion :

ALBANIE	LIBAN
ALGÉRIE	LIBYE
BOSNIE-HERZÉGOVINE	MALTE
CROATIE	MONACO
CHYPRE	MONTÉNÉGRO
ÉGYPTE	MAROC
UNION EUROPÉENNE	SLOVÉNIE
FRANCE	ESPAGNE
GRÈCE	TUNISIE
ISRAËL	TÜRKİYE
ITALIE	

par des représentants des organisations suivantes des Nations Unies :

- ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)
- PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR L'ENVIRONNEMENT – PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE (PNUE/PAM)

par un représentant de l'organisation suivante :

- BANQUE EUROPÉENNE POUR LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT (BERD)

1.9 La liste complète des participants figure à l'**annexe I** du présent rapport.

OUVERTURE DE LA RÉUNION

1.10 La Réunion a été ouverte par le chef du bureau du REMPEC, M. Ivan Sammut, le mercredi 7 octobre 2026 à 9 h 00¹. Il a souhaité la bienvenue aux participants et a exposé les objectifs de la Réunion. Il a également souhaité la bienvenue à la représentante de l'OMI, Dr Gyorgyi Gurban (responsable de la mise en œuvre des projets), à la représentante du PNUE/PAM, Mme Tatjana Hema (coordonnatrice), au représentant de la BERD, M. James Falzon (directeur adjoint), ainsi qu'à Mme Marie Caillerie et M. George Mallouppas (consultants du REMPEC).

1.11 M. Sammut a exprimé sa gratitude pour le soutien financier apporté par le Programme thématique de coopération technique « Climat et air pur » de l'OMI, le fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée (MTF) et le gouvernement maltais.

1.12 M. Sammut a exprimé sa reconnaissance toute particulière aux membres du Comité technique d'experts Med NOx ECA pour les travaux qu'ils ont menés ces dernières années, qui ont joué un rôle déterminant dans l'avancement du processus. Il a ajouté que le REMPEC appréciait l'expertise mobilisée, le temps consacré et l'engagement dont les experts et leurs administrations avaient fait preuve.

¹ Heure locale de Malte ou GMT+2.

ORGANISATION DE LA RÉUNION

Règlement intérieur

1.13 La Réunion a convenu d'appliquer, mutatis mutandis, à ses délibérations le Règlement intérieur des réunions et conférences des Parties contractantes à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et à ses protocoles connexes (UNEP/IG.43/6, annexe XI).

Élection des membres du bureau

1.14 La Réunion a décidé à l'unanimité d'élire les membres suivants au Bureau de la Réunion :

Mme Ivana Marović Gugić (Croatie)	Présidente
M. Muharrem Trupja (Albanie)	Vice-président
Mme Evangelia Pouli (Malte)	Rapporteuse

Langues de travail

1.15 La Réunion a noté que les langues de travail étaient l'anglais et le français. Des services d'interprétation simultanée dans ces deux langues ont été assurés pendant la Réunion. Tous les documents de travail ont été mis à disposition dans les deux langues officielles du Centre, à savoir en anglais et en français. Les documents d'information ont été mis à disposition dans leur langue d'origine, à moins qu'une traduction ne soit fournie dans la deuxième langue de travail.

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

1.16 La Présidente a remercié la Réunion du soutien apporté à son élection. Mme Marović Gugić a expliqué que les travaux de la Réunion commenceraient par des discussions techniques et réglementaires, suivies de l'examen du projet de proposition à soumettre au MEPC de l'OMI concernant la désignation éventuelle de la zone de contrôle des émissions de NO_x en Méditerranée. Elle a rappelé que l'objectif était de mener une discussion ciblée et constructive permettant à la Réunion de fournir des orientations claires, de convenir d'amendements si nécessaire, et de faire progresser le projet de proposition en vue de son examen par la dix-septième Réunion des correspondants du REMPEC, provisoirement prévue en mai 2027.

1.17 La Présidente a proposé que l'ordre du jour provisoire, tel qu'il figure dans le document REMPEC/WG.63/1 et annoté dans le document REMPEC/WG.63/1/1, soit adopté.

1.18 La Réunion a adopté l'ordre du jour figurant à l'**annexe II** du présent rapport. La liste des documents figure à l'**annexe III** dudit rapport.

1.19 Mme Tatjana Hema, coordonnatrice du PNUE/PAM, a pris la parole devant la Réunion. Mme Hema a rappelé que la création éventuelle d'une Med NO_x ECA représentait une occasion importante de faire progresser l'engagement commun en faveur d'une Méditerranée plus propre et plus saine. Elle a également noté que la recommandation visant à ce que la Med NO_x ECA n'entre pas en vigueur avant 2032 reflétait la nécessité de laisser suffisamment de temps aux pays et au secteur maritime pour se préparer, tout en maintenant l'ambition de réduire les émissions nocives, et elle a reconnu que, dans la région méditerranéenne, les Parties contractantes présentaient des niveaux de capacité et de préparation variables.

Mme Hema a souhaité que la Réunion donne lieu à des discussions constructives et à des progrès concrets.

QUESTIONS DIVERSES

1.20 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat a proposé de prévoir une brève présentation de l'étude actualisée sur les tendances et les perspectives de la pollution marine due aux activités de transport maritime, au trafic maritime et aux activités offshore en Méditerranée. Cette présentation devait précéder l'examen du point 2 de l'ordre du jour, afin de fournir aux participants des données de référence sur l'évolution de la pollution atmosphérique et de les aider à en dégager les principales tendances. L'étude actualisée couvrait plusieurs thèmes présentant un intérêt direct pour la discussion sur la mise en œuvre des limites NO_x de niveau III dans la région méditerranéenne.

1.21 Le consultant du REMPEC, M. Georges Mallouppas (ITex), a présenté les chiffres clés relatifs à l'évolution des émissions de SO_x et de NO_x et a expliqué les facteurs à l'origine de la récente baisse des émissions de SO_x et de l'augmentation des émissions de NO_x. Il a également présenté la part relative et la répartition des émissions selon les types de navires et de flottes ainsi que les modes d'exploitation des navires.

1.22 Les participants ont posé des questions afin d'obtenir des éclaircissements et ont fait part de leurs points de vue. Des observations ont été formulées concernant les difficultés existantes, notamment la disponibilité de combustibles de soute conformes aux normes de qualité, dans le contexte de l'application des limites de teneur en soufre dans la Med SO_x ECA. La Présidente a conclu la séance en soulignant qu'il était important de s'appuyer sur les données disponibles pour définir les priorités et de traduire les conclusions de l'étude actualisée en mesures concrètes.

1.23 La Réunion a pris note des informations fournies et des observations formulées.

1.24 Après avoir pris note des informations fournies, la Réunion :

- .1 **a pris note** de la présentation de l'étude actualisée sur les tendances et les perspectives — scénario de pollution atmosphérique — et a procédé à un échange de vues sur les tendances prévues des émissions provenant du transport maritime et leurs implications pour la qualité de l'air dans la région méditerranéenne ; et
- .2 **a reconnu** la pertinence des conclusions de l'étude actualisée sur les tendances et les perspectives dans le cadre de l'examen en cours de la désignation éventuelle de la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme zone de contrôle des émissions de NO_x et a recommandé que les conclusions et projections pertinentes soient prises en compte, le cas échéant, dans la poursuite et l'affinement des discussions sur la désignation éventuelle de ladite NO_x ECA.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : CONFORMITÉ AVEC LES NORMES NO_x DE NIVEAU III

2.1 Ce point s'est présenté sous la forme d'une session de sensibilisation divisée en trois parties : les aspects techniques ; les aspects liés à la mise en œuvre et au contrôle de l'application des normes de niveau III relatives aux NO_x prévues par l'annexe VI de la Convention MARPOL ; et une session interactive s'appuyant sur des études de cas pratiques et des expériences nationales.

2.2 Lors de la première présentation, la consultante du REMPEC, Mme Marie Caillerie, a rappelé les principes de fonctionnement des moteurs diesel marins et de la formation des NO_x, et a donné un aperçu des méthodes de respect des dispositions de niveau III, notamment la recirculation des gaz d'échappement (RGE), la réduction catalytique sélective (RCS) et les combustibles de substitution.

2.3 La deuxième présentation a porté sur la mise en œuvre pratique et l'application des exigences de niveau III relatives aux NO_x. Les documents relatifs aux moteurs et aux navires prescrits par l'annexe VI de la Convention MARPOL ont été présentés, et les principes fondamentaux du régime de visites (directives sur les visites en vertu du système HSSC et rôle des organismes reconnus) ainsi que du contrôle par l'État du port ont été rappelés. Les rôles et responsabilités des administrations, ainsi que leurs obligations découlant de la règle 13 relative aux émissions de NO_x et de la règle 17 relative aux installations de réception portuaires, ont également été abordés.

2.4 Les participants ont fait part de leurs observations et posé des questions sur les exposés. Au cours des discussions qui ont suivi, des éclaircissements ont été demandés concernant l'emploi de l'urée dans les systèmes RCS et son impact sur les émissions de CO₂ et les eaux usées ; l'emploi des systèmes RCS en combinaison avec des combustibles à forte teneur en soufre ; les dispositions régionales relatives aux installations de réception portuaires ; ainsi que les évolutions au sein du cadre réglementaire de l'OMI vers une approche holistique des différentes émissions et de leurs stratégies de contrôle.

2.5 La Réunion a pris note des informations fournies et des observations formulées.

2.6 Une séance interactive a ensuite été animée par Mme Caillerie, afin de permettre aux participants de partager leurs expériences nationales, leurs préoccupations, les obstacles attendus et les enseignements tirés. La consultante a fourni des orientations sous la forme d'un questionnaire comportant plusieurs questions directrices, telles que :

- Au sein de votre administration, qui est chargé des inspections lors du contrôle par l'État du port ?
- Disposez-vous d'un soutien et d'une assistance en matière de formation pour vos inspecteurs chargés des visites ou des contrôles ?
- À la suite de la récente mise en œuvre de la Med SO_x ECA, pourriez-vous citer deux ou trois obstacles majeurs rencontrés aux niveaux national ou international ?

2.7 Plusieurs participants ont partagé des informations sur le fonctionnement de leur autorité de contrôle par l'État du port pour l'application de l'annexe VI de la Convention MARPOL, et certains ont évoqué les difficultés auxquelles ils sont confrontés, notamment en matière de ressources humaines. Les participants ont fait part des obstacles rencontrés pour une mise en œuvre uniforme et efficace de la Med SO_x ECA, notamment le déséquilibre entre les Parties et les non-Parties à l'annexe VI de la Convention MARPOL ; les contraintes liées aux campagnes de prélèvement d'échantillons de combustible ; et les problèmes récurrents liés aux notes de livraison de soutes.

2.8 D'autres participants ont partagé leurs « meilleures pratiques », par exemple le dialogue direct avec le secteur, en particulier les chantiers navals ; les études menées auprès de la flotte nationale pour comprendre les aspects liés au renouvellement de la flotte ; ou encore les objectifs ambitieux atteints en matière d'inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port.

2.9 Une délégation a souligné l'importance d'une assistance technique continue et ciblée, du renforcement des capacités et, le cas échéant, d'un appui financier, compte tenu des

différences de niveau de préparation et de capacités entre les pays méditerranéens. Elle a également salué les efforts constants de l'OMI et du REMPEC pour faciliter cet appui et favoriser une compréhension commune de ces enjeux à l'échelle régionale.

2.10 En conclusion, il a été rappelé que la mise en œuvre d'une NO_x ECA diffère de celle d'une SO_x ECA, et ce pour plusieurs raisons : aucun échantillonnage ni aucune analyse du carburant ne sont exigés dans le cadre du contrôle par l'État du port ; les limites de niveau III s'appliquent aux navires de construction neuve ; et les constructeurs de moteurs constituent les principales parties prenantes concernées.

2.11 La Réunion a pris note des informations fournies, des commentaires formulés et des points de vue exprimés au cours de la session interactive.

2.12 Après avoir pris note des informations fournies, la Réunion :

- .1 **a reconnu** l'importance de la Convention MARPOL et de ses annexes, en tant que pierre angulaire du cadre réglementaire international visant à prévenir la pollution par les navires, et a encouragé les Parties contractantes à veiller à leur mise en œuvre et à leur application effectives au niveau national ;
- .2 **a souligné** que le transport maritime international doit être réglementé au niveau mondial pour que tout régime de contrôle soit efficace (par exemple, pour prévenir la pollution causée par les navires) et pour maintenir des conditions de concurrence équitables pour tous les navires ;
- .3 **a reconnu** l'importance de l'annexe VI de la Convention MARPOL en tant qu'instrument clé pour lutter contre les émissions atmosphériques des navires, notamment les SO_x et les NO_x, et **a souligné** son importance pour l'amélioration de la qualité de l'air et la protection de la santé humaine et de l'environnement ;
- .4 **s'est félicité** des explications détaillées relatives aux dispositions de l'annexe VI de la Convention MARPOL, en particulier celles relatives aux équivalences, aux notifications, aux visites et à la certification, ainsi que des principales exigences techniques du Code technique sur les NO_x, concernant les moteurs diesel marins et le respect des normes d'émission ; et
- .5 **a pris note** de l'explication détaillée des dispositions de l'annexe VI de la Convention MARPOL, en particulier celles relatives à une mise en œuvre et à une application harmonisées et efficaces, concernant le Code technique sur les NO_x.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : AUTRES ASPECTS LIÉS À LA RÈGLE 13 ET AUX NORMES DE NIVEAU III RELATIVES AUX ÉMISSIONS DE NO_x

3.1 Dans le cadre de ce point de l'ordre du jour, Mme Caillerie, consultante du REMPEC, s'est concentrée sur les particularités de la règle 13 de l'annexe VI de la Convention MARPOL susceptibles de soulever des questions lors de sa mise en œuvre pratique. L'importance de la date de construction du navire et des critères d'application des « trois dates » a été rappelée. La session a également abordé des cas spécifiques et des dérogations, en mettant

l'accent sur le secteur des yachts, les navires équipés de moteurs de petite taille, ainsi que les dispositions relatives à l'accès aux chantiers navals situés dans des NO_x ECA.

3.2 Les participants ont fait part de leurs observations et posé des questions. Des précisions ont été demandées sur plusieurs points, notamment concernant les yachts utilisés à des fins de plaisance et les directives de l'OMI en vigueur relatives aux autres méthodes de conception et dispositifs possibles.

3.3 La Réunion a pris note des informations fournies et des expériences nationales partagées.

3.4 Après avoir pris note des informations fournies, la Réunion :

- .1 **a reconnu** l'importance d'une base technique et réglementaire solide pour la désignation d'une NO_x ECA, étayée par des données appropriées sur les émissions, l'activité maritime et la qualité de l'air, ainsi que par une évaluation des avantages environnementaux escomptés ;
- .2 **a souligné** l'importance d'un engagement précoce et continu entre les Parties contractantes et les parties prenantes concernées du secteur maritime, ainsi que de prévoir un délai suffisant pour permettre au secteur du transport maritime et aux autorités compétentes de se préparer à la mise en œuvre ;
- .3 **a pris note** avec intérêt des discussions sur les défis et les possibilités qui se présentent aux États côtiers méditerranéens concernant l'adoption et l'application de l'annexe VI de la Convention MARPOL et la création éventuelle d'une zone de contrôle des émissions de NO_x en Méditerranée, et a notamment relevé que les principaux défis recensés par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone comprenaient, sans s'y limiter :
 - .1 les incidences juridiques, techniques et socio-économiques éventuelles d'une situation dans laquelle certains États côtiers méditerranéens n'auraient pas ratifié l'annexe VI de la Convention MARPOL au moment de la soumission à l'OMI de la proposition de désignation éventuelle de la Med NO_x ECA ;
 - .2 la nécessité de garantir une concurrence loyale et d'éviter les distorsions du marché, en tenant également compte de l'entrée en vigueur de l'ECA de l'Atlantique du Nord-Est ;
 - .3 la nécessité éventuelle d'aligner la législation nationale sur l'annexe VI de la Convention MARPOL ;
 - .4 les questions de vérification et les mesures prises dans le cadre des mécanismes de contrôle, notamment les inspections et la surveillance des émissions de NO_x ; et
 - .5 le manque éventuel de préparation des parties prenantes à la mise en œuvre d'une Med NO_x ECA ;
- .4 **a encouragé** les Parties contractantes à poursuivre leurs efforts pour ratifier, mettre en œuvre et appliquer l'annexe VI de la Convention MARPOL afin de réduire la pollution atmosphérique causée par les navires et de contribuer aux objectifs environnementaux mondiaux et régionaux ;

- .5 **a invité** le Secrétariat à continuer, sous réserve de la disponibilité des fonds, de soutenir les Parties contractantes qui en font la demande, par le biais d'activités d'assistance technique, de formation et de renforcement des capacités visant à améliorer le respect des dispositions de l'annexe VI de la Convention MARPOL et d'autres instruments pertinents de l'OMI ;
- .6 **a reconnu** les rôles et les responsabilités essentiels des administrations nationales dans l'application de l'annexe VI de la Convention MARPOL, y compris les rôles et responsabilités des États du pavillon et des États du port, et a encouragé les Parties contractantes à continuer de renforcer leurs cadres nationaux et leurs capacités institutionnelles à cet égard ;
- .7 **a invité** les Parties contractantes à utiliser les directives et les documents de référence de l'OMI relatifs à l'application de l'annexe VI de la Convention MARPOL, et à partager leurs expériences et leurs bonnes pratiques afin de promouvoir une mise en œuvre cohérente dans l'ensemble de la région ; et
- .8 **a encouragé** le Secrétariat à continuer d'aider les Parties contractantes à mieux comprendre et à mettre en œuvre les dispositions relatives à l'application de l'annexe VI de la Convention MARPOL, par le biais d'activités de formation, de coopération technique et de la diffusion d'informations et de documents pertinents.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DANS LE CADRE DU PROGRAMME INTÉGRÉ DE COOPÉRATION TECHNIQUE (PICT) DE L'OMI ET ANNEXE VI DE LA CONVENTION MARPOL

4.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, Mme Gyorgyi Gurban, représentante de l'OMI, a présenté une vue d'ensemble des programmes de renforcement des capacités du PICT de l'OMI en rapport avec l'annexe VI de la Convention MARPOL et la mise en œuvre des mesures visant à lutter contre la pollution atmosphérique et les changements climatiques liés au transport maritime international. Des précisions ont notamment été apportées sur le projet FIN-SMART, initiative conjointe de l'OMI, de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et de la Banque mondiale (BM), ainsi que sur la manière dont il aide les pays à relever les défis techniques, institutionnels et financiers liés à la transition vers un transport maritime plus propre.

4.2 Mme Gyorgyi Gurban a également mis en avant les possibilités existantes en matière de renforcement des capacités et de coopération technique, afin de soutenir la mise en œuvre et l'application effectives d'une ECA. La séance a donné lieu à un échange avec le représentant de la BERD, M. James Falzon, sur les sources possibles d'appui financier et les besoins de financement. Les participants ont été invités à identifier les principales lacunes techniques, institutionnelles et financières susceptibles d'affecter la mise en œuvre et l'application d'une ECA.

4.3 Un participant a demandé des précisions sur les mécanismes de partenariat à la disposition des ports, soulignant que ceux-ci peuvent être gérés par des entités privées ou par les États. Il a été rappelé que les programmes de renforcement des capacités du PICT de l'OMI sont destinés aux pays en développement et que les personnes morales souhaitant bénéficier de partenariats, de programmes pilotes ou de dispositifs similaires doivent être des

organismes nationaux. Il a également été noté que les programmes de renforcement des capacités de l'OMI, tels que présentés au cours de cette session, soutenaient la Stratégie de 2023 de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires. Enfin, Mme Gurban a évoqué les efforts en cours visant à permettre aux administrations maritimes de mieux connaître les fonds existants consacrés aux investissements climatiques et d'y accéder plus facilement.

4.4 La Réunion a pris note des informations fournies et des observations formulées.

4.5 Après avoir pris note des informations fournies, la Réunion :

- .1 **a pris note** avec satisfaction des objectifs du Programme thématique de coopération technique « Climat et air pur » de l'OMI et a reconnu sa contribution importante au renforcement des capacités nationales et régionales en matière de mise en œuvre des instruments de l'OMI, notamment grâce aux activités de renforcement des capacités relatives au climat et à la qualité de l'air et au projet FIN-SMART de l'OMI, de la BERD et de la Banque mondiale ;
- .2 **a invité** les Parties contractantes à continuer de s'engager activement auprès de l'OMI dans le cadre d'initiatives de renforcement des capacités, et à identifier des domaines spécifiques dans lesquels l'assistance technique pourrait soutenir davantage les efforts nationaux ; et
- .3 **a encouragé** la poursuite de la coopération entre le REMPEC, l'OMI et les Parties contractantes pour promouvoir la mise en œuvre effective des conventions internationales visant à prévenir la pollution par les navires, conformément aux objectifs régionaux et mondiaux.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : EXPÉRIENCE ET ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA DÉSIGNATION D'AUTRES ZONES DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS DE NO_x

5.1 Dans le cadre de ce point de l'ordre du jour, la consultante du REMPEC, Mme Marie Caillerie, a présenté son exposé final, axé sur l'expérience pratique et des études de cas. Tout d'abord, des exemples de systèmes de notification des États du pavillon ont été donnés afin d'illustrer l'intégration des exigences relatives au respect des normes de niveau III pour les émissions de NO_x dans un cadre réglementaire. L'exposé a ensuite illustré le renouvellement de la flotte d'un exploitant de transbordeurs en Méditerranée et présenté un exemple de flotte de navires de travail opérant en Norvège. Elle a également abordé le contrôle par l'État du port, avec des informations sur les dispositifs de mesure des émissions atmosphériques (« sniffers ») utilisés par certains États, ainsi que des statistiques relatives au contrôle par l'État du port fournies par une société de classification. Enfin, la consultante a partagé les enseignements tirés d'autres NO_x ECA, sur la base de documents soumis au MEPC et au PPR de l'OMI.

5.2 Les participants ont été invités à réfléchir à leur situation nationale, par le biais de questions interactives, en mettant l'accent sur les flottes nationales et les secteurs industriels les plus susceptibles d'être affectés par une NO_x ECA. La discussion a porté sur divers sujets, tels que les flottes de transbordeurs et le renouvellement prévu de celles-ci, ainsi que l'état de préparation des chantiers navals et des constructeurs de moteurs marins implantés dans les pays méditerranéens. Les spécificités du secteur de la plaisance ont également été abordées.

- 5.3 La Réunion a pris note des informations fournies et des observations formulées.
- 5.4 Après avoir pris note des informations fournies, la Réunion :
- .1 **a procédé à un échange** de vues sur l'expérience et les enseignements tirés de la désignation et de la mise en œuvre des NO_x ECA existantes, notamment en ce qui concerne le processus préparatoire, la participation des parties prenantes, la mise en œuvre, le respect des dispositions et leur application ;
 - .2 **a noté** que l'expérience des zones de contrôle des émissions de NO_x existantes fournit des enseignements utiles pour l'élaboration de la Med NO_x ECA, tout en tenant compte des caractéristiques et de la situation particulières de la région méditerranéenne ;
 - .3 **a reconnu** que les enseignements pertinents tirés des zones de contrôle des émissions de NO_x existantes devaient être pris en compte lors des travaux visant à affiner davantage le projet de document à soumettre au MEPC de l'OMI, en particulier en ce qui concerne la mise en œuvre, la participation des parties prenantes, le respect des dispositions et leur application ; et
 - .4 **a invité** le REMPEC, en coordination avec les partenaires régionaux et internationaux concernés, à continuer de faciliter l'échange de connaissances et de bonnes pratiques concernant la mise en œuvre de l'annexe VI de la Convention MARPOL.

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DU PROJET DE PROPOSITION À SOUMETTRE AU MEPC DE L'OMI CONCERNANT LA DÉSIGNATION DE LA MED NO_x ECA AU TITRE DE L'ANNEXE VI DE LA CONVENTION MARPOL

- 6.1 En introduction à ce point de l'ordre du jour, le chef du bureau du REMPEC a brièvement rappelé la procédure de l'OMI relative à la soumission d'une proposition au MEPC, y compris les délais prévus, conformément au projet de feuille de route figurant en annexe de l'étude technique et de faisabilité finale. Il a été rappelé que l'objectif de ce point de l'ordre du jour était de s'accorder sur les modifications éventuellement nécessaires et de finaliser le projet de proposition à soumettre au MEPC de l'OMI en vue d'un examen plus approfondi lors de la 17^e Réunion des correspondants du REMPEC, qui devrait se tenir en mai 2027.
- 6.2 Des questions ont été posées et des précisions ont été demandées concernant le calendrier. Les délégations qui ont pris la parole ont réaffirmé que la proposition visant à établir une Med NO_x ECA devait être soumise au MEPC 87 (prévu à titre provisoire au printemps 2028).
- 6.3 La Réunion a procédé à un examen détaillé, paragraphe par paragraphe, du projet de soumission au MEPC de l'OMI tel qu'il figure dans le document REMPEC/WG.63/6, en se référant, le cas échéant, au rapport du Comité technique d'experts Med NO_x ECA (REMPEC/63/INF.3) et à l'étude technique et de faisabilité finale (REMPEC/63/INF.4).
- 6.4 Au cours de cet examen, les aspects suivants ont notamment été abordés :
- .1 les aspects procéduraux concernant le délai de soumission d'un document volumineux au MEPC et le nombre maximal de pages autorisant une traduction intégrale par les services de l'OMI :

- conformément à la méthode de travail du MEPC (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.6), les documents volumineux doivent parvenir à l'OMI 13 semaines avant la réunion. En outre, les documents comportant plus de 20 pages ne sont pas traduits dans leur intégralité.
- Le projet de proposition à soumettre au MEPC concernant la désignation d'une Med NO_x ECA, tel qu'il figure dans le document REMPEC/WG.63/6, comporte 13 pages de texte principal et 4 pages d'annexes, tandis que le texte intégral de l'étude technique et de faisabilité finale à l'appui compte 102 pages.
- En conséquence, et afin de faciliter le processus documentaire, certains participants ont proposé de viser une version simplifiée et plus concise du projet de soumission au MEPC de l'OMI, par exemple en supprimant la section « Contexte ».

.2 Options disponibles pour soumettre l'étude technique et de faisabilité à l'appui au MEPC, à savoir sous la forme d'un document INF. distinct ou dans le cadre de la soumission principale au MEPC :

- Le Secrétariat de l'OMI a apporté des précisions sur le fait que les documents dépassant 20 pages ne seraient pas traduits dans leur intégralité. Par conséquent, une synthèse de l'étude technique et de faisabilité pourrait soit être intégrée dans le document principal soumis au MEPC, soit être soumise sous la forme d'un document d'information distinct (INF). Chacune de ces options est acceptable et, en tout état de cause, le texte intégral de l'étude ne sera pas traduit par le Secrétariat de l'OMI.
- Dans ce contexte, la représentante de l'OMI, Mme Gurban (Mise en œuvre des projets), a proposé de faire traduire l'étude technique et de faisabilité en français à des fins d'activités de renforcement des capacités, et un participant a confirmé que cela serait utile.
- Les participants ont convenu que l'étude technique et de faisabilité serait soumise sous la forme d'un document INF, en complément de la proposition principale au MEPC. Le projet de proposition au MEPC a été modifié afin de supprimer les annexes 1 et 2.

.3 Modifications apportées au texte principal, telles que proposées par les participants :

- Correction de la formulation concernant la référence à la Commission européenne et la liste des États parrains.
- La date proposée d'entrée en vigueur de la Med NO_x ECA (1er janvier 2032) a été ajoutée dans l'encadré « Résumé » de la première page.
- L'adverbe « largement » a été réintroduit dans la phrase « Les avantages directs de la Med NO_x ECA proposée devraient largement l'emporter sur les coûts supplémentaires liés au respect des dispositions ».
- La formulation a été améliorée en ce qui concerne la référence aux moteurs diesel relevant du champ d'application de la règle 13 de l'annexe VI de la Convention MARPOL.
- Le paragraphe présentant les scénarios abordés dans l'étude technique et de faisabilité a été simplifié.

.4 Coordonnées géographiques de la Med NO_x ECA proposée :

- Il a été rappelé que, lors des consultations du groupe de travail du comité technique d'experts, l'Égypte avait proposé de corriger les coordonnées

définissant l'entrée nord du canal de Suez afin de refléter la zone révisée de Port-Saïd-Nord, conformément à la circulaire n° 7/2025 de l'Autorité du canal de Suez (correction d'une minute de latitude pour les points 1 et 2 de la zone). Un participant a souligné que la modification des coordonnées aurait pour conséquence que la nouvelle Med NO_x ECA proposée ne coïnciderait plus entièrement avec la Med SO_x ECA existante, contrairement à ce qui était indiqué dans le projet de proposition à soumettre au MEPC. Le chef du bureau du REMPEC a rappelé qu'il avait été initialement convenu que les deux zones devaient être identiques, et que cela figurait également dans la décision de la COP chargeant le REMPEC d'entamer les travaux relatifs à cette éventuelle désignation.

6.5 Au cours de la discussion générale qui a suivi l'examen, les observations suivantes, entre autres, ont été formulées :

- .1 Compte tenu des enjeux liés aux incidences et aux coûts pour les États lors de la désignation d'une NO_x ECA, une délégation a suggéré d'envisager la mise en place d'un mécanisme de suivi, en particulier pour les pays dépendant du transport maritime et des importations. Un tel mécanisme pourrait porter sur des questions telles que les tarifs de fret, la fréquence des services maritimes et les escales portuaires, etc., et pourrait contribuer à garantir que les incidences imprévues soient identifiées rapidement et traitées grâce à un soutien technique approprié. Un mécanisme de suivi devrait non seulement identifier les impacts potentiels, mais également servir de base à un soutien technique, financier ou juridique ciblé, ou à d'autres mesures d'atténuation appropriées lorsque des impacts significatifs sont mis en évidence.
- .2 Une délégation a fait remarquer qu'il était important de maintenir une présentation équilibrée des avantages environnementaux attendus de la Med NO_x ECA proposée en Méditerranée, parallèlement à ses défis économiques et de mise en œuvre potentiels, afin de donner une image complète et réaliste des conséquences de cette désignation.

6.6 La version révisée du document REMPEC/WG.63/WP.2 a été finalisée, telle qu'elle figure à l'**annexe IV** du présent rapport. La Réunion a autorisé le Secrétariat à procéder aux modifications rédactionnelles nécessaires lors de la préparation du projet de texte final destiné à être soumis au MEPC. La Réunion a demandé au Secrétariat de préparer le document MEPC INF. contenant l'étude technique et de faisabilité.

6.7 La Présidente a remercié les participants pour ce débat constructif et a conclu par une discussion sur les étapes procédurales nécessaires pour faire avancer les travaux.

6.8 Après avoir pris note des informations fournies, la Réunion :

- .1 **a exprimé** sa gratitude envers le REMPEC pour avoir présenté le contexte du projet de soumission au MEPC de l'OMI, en rappelant la création et le rôle du Comité technique d'experts Med NO_x ECA du PAM (NECA TCE), qui a apporté son soutien au processus de rédaction ;
- .2 **a remercié** le REMPEC, en sa qualité de secrétariat, ainsi que ses consultants, pour le travail qu'ils ont accompli, en étroite coopération avec l'OMI, et pour leurs contributions respectives à la préparation du projet de proposition à soumettre au MEPC de l'OMI ;

- .3 **a examiné** les progrès réalisés dans la préparation du projet de proposition à soumettre au MEPC de l'OMI en vue de la désignation éventuelle de la mer Méditerranée, dans son ensemble, en tant que Med NO_x ECA, en tenant compte des travaux entrepris à l'échelle régionale depuis l'adoption des décisions pertinentes des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, ainsi que de l'étude technique et de faisabilité détaillée, y compris la feuille de route révisée, élaborée par la réunion régionale d'experts qui s'est tenue en novembre 2025 ;
- .4 **a procédé à un examen détaillé** du projet de proposition à soumettre au MEPC de l'OMI, paragraphe par paragraphe, en tenant compte des commentaires et des observations formulés par les Parties contractantes avant et pendant la Réunion ;
- .5 **a reconnu** les progrès accomplis dans la consolidation des éléments techniques, réglementaires et politiques nécessaires pour soutenir la désignation éventuelle de la Med NO_x ECA et a souligné l'importance de veiller à ce que la proposition soit pleinement conforme aux exigences et aux procédures applicables au titre de l'annexe VI de la Convention MARPOL ;
- .6 **a examiné** les précisions fournies par le Secrétariat de l'OMI et **a chargé** le Secrétariat de préparer le projet de document d'information contenant les détails de l'étude technique et de faisabilité ;
- .7 **a approuvé** les modifications et les éléments supplémentaires à intégrer dans le projet de soumission au MEPC de l'OMI, tels qu'ils figurent dans le projet de document révisé, joint en annexe, et a demandé au Secrétariat d'affiner encore ce document, si nécessaire, conformément aux conclusions des discussions ;
- .8 **a souligné** l'importance de maintenir une approche régionale coordonnée tout au long des étapes restantes du processus préparatoire, y compris la poursuite des consultations avec les Parties contractantes et les parties prenantes concernées, en vue de garantir l'appropriation régionale et un large soutien à la proposition ;
- .9 **a reconnu** que, pour que la Med NO_x ECA soit efficace, elle devrait être mise en œuvre et appliquée par tous les États côtiers méditerranéens, sans exception, et que sa mise en œuvre dans certaines parties seulement de la zone de la mer Méditerranée compromettrait la réalisation des avantages escomptés pour la santé et l'environnement et pourrait avoir des incidences, notamment sur la compétitivité, et a encouragé toutes les Parties contractantes qui ne sont pas encore Parties à l'annexe VI de la Convention MARPOL à achever la ratification de celle-ci d'ici à la date de soumission à l'OMI de la proposition relative à la Med NO_x ECA ;
- .10 **a examiné** les prochaines étapes en vue de la soumission éventuelle à l'OMI du projet de document destiné au MEPC, y compris les dispositions institutionnelles régissant cette soumission ainsi que les modalités de présentation et d'examen du document par les organes compétents de l'OMI ;

- .11 **a convenu** que les questions techniques et procédurales en suspens devraient être traitées dans le cadre du processus régional établi et que la finalisation de la proposition devrait continuer à être guidée par la feuille de route approuvée par la Réunion régionale d'experts en novembre 2025 ;
- .12 **a demandé** que les résultats de ses travaux, y compris le projet révisé de soumission au MEPC de l'OMI et la marche à suivre proposée, soient soumis pour examen à la dix-septième Réunion des correspondants du REMPEC, provisoirement prévue pour mai 2027 ;
- .13 **a demandé** qu'après examen par la dix-septième Réunion des correspondants du REMPEC, la proposition et les éventuelles recommandations y afférentes soient transmises, le cas échéant, aux points focaux du PNUE/PAM, qui devraient se réunir en septembre 2027, puis à la 25e Réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (COP 25), qui devrait se tenir en décembre 2027, pour examen et orientations complémentaires ;
- .14 **a chargé** le Secrétariat de continuer à faciliter les consultations et la coordination entre les Parties contractantes, l'OMI et d'autres parties prenantes concernées, le cas échéant, pendant la période précédant la dix-septième Réunion des correspondants du REMPEC, et de soutenir la finalisation des éléments techniques et procéduraux nécessaires à l'examen de la proposition ; et
- .15 **a exprimé** sa gratitude aux Parties contractantes, aux experts et aux parties prenantes qui ont contribué à la préparation et à l'examen du projet de proposition à soumettre au MEPC de l'OMI, ainsi qu'aux discussions qui se sont tenues au cours de la Réunion, et a reconnu l'importance de la poursuite de la coopération régionale pour faire progresser les objectifs de réduction des émissions d'oxydes d'azote provenant du transport maritime international en mer Méditerranée.

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

7.1 La Présidente a invité la rapporteuse, Mme Evangelia Pouli, à donner lecture du projet de conclusions et de recommandations de la Réunion, qui avait été distribué à tous les participants sous la référence REMPEC/WG.63/WP.1, afin qu'ils puissent l'examiner, le réviser, y apporter des modifications et l'adopter.

7.2 À l'issue des interventions de plusieurs délégations sur les conclusions et recommandations de la Réunion, celle-ci les a adoptées telles qu'elles figurent à l'**annexe IV** du présent rapport, après avoir chargé le Secrétariat de finaliser le texte et d'y apporter, le cas échéant, les dernières corrections rédactionnelles nécessaires. Elle a également demandé au Secrétariat de rendre compte des résultats de la Réunion à la dix-septième Réunion des correspondants du REMPEC.

7.3 Le questionnaire d'évaluation standard du PICT de l'OMI a été employé à la fin de la Réunion afin d'évaluer la qualité des interventions et le degré d'assimilation des informations par les participants. Vingt-deux participants ont remis leur questionnaire d'évaluation dûment rempli. Un résumé des réponses aux questionnaires a été établi et figure à l'**annexe V** du présent rapport.

CLÔTURE DE LA RÉUNION

8.1 La Présidente a clôturé la Réunion en adressant ses sincères remerciements à tous les participants pour leur engagement actif et leurs précieuses contributions. La Réunion a remercié le REMPEC pour la préparation et l'organisation de cet événement, ainsi que les délégations pour leur participation active et les consultants pour leur collaboration et les travaux accomplis.

8.2 Le chef du bureau du REMPEC a exprimé sa gratitude à la Présidente pour le bon déroulement des travaux et a remercié l'ensemble du personnel du REMPEC pour le travail accompli tout au long de la Réunion et lors de sa préparation. Il a également remercié les interprètes et les techniciens pour leur soutien.

8.3 La Présidente a clos la Réunion le jeudi 8 octobre 2026 à 17 h 45.

ANNEX(E) I
LIST OF PARTICIPANTS / LISTE DES PARTICIPANTS

CONTRACTING PARTIES / PARTIES CONTRACTANTES

ALBANIA / ALBANIE

Ms Ela DUBALI

Specialist, Maritime Sector
Ministry of Infrastructure and Energy

Mr Muharrem TRUPJA

Director Of Maritime (State Authority) Security Directory
Administration & Flag Control
General Maritime Directorate

ALGERIA / ALGERIE

M Abdelhak BOUKHAROUBA

Directeur de la Marine Marchande
Ministère de l'Intérieur et des collectivités locales et des Transports

Mme Amina KESRI

Directrice Générale du Commissariat National du Littoral
Commissariat National du Littoral organisme sous tutelle du
Ministère de l'Environnement et de la Qualité de la Vie

BOSNIA & HERZEGOVINA / BOSNIE & HERZÉGOVINE

Ms Erna ZILDŽOVIĆ

Executive Director
Hydro-Engineering Institute Sarajevo

Mrs Selma ČENGIĆ

Executive Director
Hydro- Engineering Institute

CROATIA / CROATIE

Mr Gordan DOŠEN

Service Leader
Ministry of Environmental Protection and Green Transition

Ms Ivana MAROVIĆ GUGIĆ

Senior Inspector - Specialist
Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure

CYPRUS / CHYPRE

Mr Ioannis EFSTRATIOU

Director

Shipping Deputy Ministry

EGYPT / EGYPTE

Ms Salma ELSONBOSY

Translator & Researcher

Egyptian Maritime Transport & Logistics Sector, Ministry of Transport

Dr. Hala IBRAHIM MOHAMED SAID

General Manager of Crisis Department

Egyptian Environmental Affairs Agency (EEAA)

EUROPEAN COMMISSION / COMMISSION EUROPÉENNE

Ms Rosa ANTIDORMI

Senior Expert

DG Environment

FRANCE

Mr Guylain THEON

Conseiller développement durable

Ambassade de France

GREECE / GRÈCE

Mr Dimitrios PETRAKIS

Desk Officer of Hellenic Coast Guard

Marine Environment Protection Directorate

International Co-operation Unit

Hellenic Coast Guard

Mr Dionysios PREVEZANOS

International Cooperation Unit – Head of Unit

Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy

Hellenic Coast Guard Headquarters, General Directorate for Shipping

Marine Environment Protection Directorate

ISRAEL / ISRAËL

Ms Danit LEVI NIZRI

Deputy Director

Marine Environment Protection Division

Israel Ministry of Environmental Protection

ITALY / ITALIE

Mrs Cristina FARCHI

Technical Officer
Ministry of Environment and Energy Security

Mr Edoardo RUSSO

Head of Section
Ministry of the Environment and Energy Security

LEBANON / LIBAN

Mr Amer BAYDA

Head of the Shipping Department
Directorate General of Land and Maritime Transport

Mrs Maya EL TAYARA

Head of Maritime Training Division
Ministry of Public Works and Transport
Directorate General of Land and Maritime Transport

LIBYA / LIBYE

Mr Ashraf ALDUWISH

Head of the Emergency Department
Environmental Emergency Management
Ministry of Environment

MALTA / MALTE

Mr Marc' Andrea CASSAR

Senior Officer (Thematic)
Environment & Resources Authority

Mr Justin GALEA

Port Officer Environment
Transport Malta

Ms Evangelia POULI

Assistant Registrar
Merchant Shipping Directorate
Transport Malta

Dr Robert VASSALLO

Senior Manager Legal, EU and International Affairs
Transport Malta

MONACO

Mr Pierre BOUCHET

Pilote

Direction des Affaires Maritimes

MONTENEGRO

Ms Darinka JOKSIMOVIC

Senior Advisor for the Prevention of Marine Pollution from Ships

Maritime Safety Administration

Mr Duško MRDAK

Senior Advisor I

Environmental Protection Agency of Montenegro

MOROCCO / MAROC

M Hamza BEZIA

Responsable du bureau de la sécurité de la navigation maritime

Direction de la marine marchande

Ministère du transport et de la logistique

Mme Naoual ZOUBAIR

Responsable de la lutte contre la pollution marine

Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable

SLOVENIA / SLOVÉNIE

Mr Boris LAGANIS

Marine Pollution Prevention and Response Officer

Slovenian Maritime Administration

SPAIN / ESPAGNE

Mr Amable CONCHA GUTIÉRREZ

Maritime Inspector

Spanish Directorate General of Merchant Marine

TUNISIA / TUNISIE

Mr Hatem FEKI

Directeur Général du Transport Maritime et des Ports Maritimes de Commerce

Ministère des Transports

TÜRKIYE

Mr Fatih ŞENOL

Maritime Expert

General Directorate of Maritime

Ministry of Transport and Infrastructure

Mrs Rabia ZAFER

Expert - Environmental Engineer

Ministry of Environment, Urbanization and Climate Change

UNITED NATIONS ORGANIZATIONS / ORGANISATIONS DES NATIONS-UNIES

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) / ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)

Dr Gyorgyi GURBAN

Head, Projects Implementation

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME – MEDITERRANEAN ACTION PLAN

Ms Tatjana HEMA

Coordinator

OTHER ORGANISATIONS / AUTRES ORGANISATIONS **OTHER PARTNER / AUTRES PARTENAIRES**

EBRD

Mr James FALZON

Associate Director

CONSULTANTS

Ms Marie CAILLERIE

Mr George MALLOUPPAS

ANNEXE II

ORDRE DU JOUR

Ouverture de la réunion

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Conformité aux normes de Niveau III sur les émissions de NO_x
3. Autres aspects relatifs à la règle 13 et aux normes de Niveau III sur les émissions de NO_x
4. Programmes de développement des capacités dépendant du PICT de l'OMI et Annexe VI de MARPOL
5. Expériences et enseignements tirés de la désignation d'autres ECA sur les NO_x
6. Examen du projet de soumission au MEPC de l'OMI concernant la désignation de l'ECA NO_x Med en vertu de l'Annexe VI de MARPOL
7. Adoption des conclusions et recommandations

Clôture de la réunion

ANNEXE III

LISTE DES DOCUMENTS

DOCUMENTS DE TRAVAIL

REMPEC/WG.63/1	Ordre du jour provisoire
REMPEC/WG.63/1/1	Ordre du jour provisoire annoté et programme provisoire
REMPEC/WG.63/6	Projet de proposition à soumettre au MEPC de l'OMI
REMPEC/WG.63/WP.1	Projet de conclusions et de recommandations
REMPEC/WG.63/8	Rapport de la reunion

DOCUMENTS D'INFORMATION

REMPEC/WG.63/INF.1	Liste des documents
REMPEC/WG.63/INF.2	Liste des participants
REMPEC/WG.63/INF.3	Rapport du Comité technique d'experts de l'ECA pour les NOx (TCE NECA) du PAM
REMPEC/WG.63/INF.4	Étude finale technique détaillée et de faisabilité pour évaluer les études existantes et en cours pertinentes ainsi que pour examiner la possible désignation de la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme zone de contrôle des émissions pour les oxydes d'azote (ECA NO _x Med) conformément à l'annexe VI de MARPOL, y compris les impacts sur la santé et socioéconomiques sur la région méditerranéenne et les parties contractantes individuelles à la Convention de Barcelone

ANNEXE IV

CONCLUSIONS ET DE RECOMMANDATIONS

La Réunion régionale d'experts sur la désignation éventuelle de la Méditerranée, dans son ensemble, en tant que zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (Med NO_x ECA), conformément à l'annexe VI de la Convention MARPOL, ci-après dénommée « la Réunion », qui s'est tenue à Kalkara, à Malte, du 7 au 8 octobre 2026 :

1. **a exprimé sa gratitude** pour le soutien financier apporté par le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et le Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée ;
2. **s'est félicitée** des travaux et des contributions de tous les représentants des Parties contractantes qui ont participé aux travaux du Comité technique d'experts du PAM sur la zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (NECA TCE), sous la coordination du Secrétariat ;
3. **a remercié** le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), en sa qualité de Secrétariat, ainsi que ses consultants, pour le travail qu'ils ont accompli, en étroite coopération avec l'OMI, et pour leurs contributions respectives à la préparation et à l'organisation réussie de la Réunion ;
4. **a remercié** les différents intervenants et animateurs qui ont contribué à la réalisation des objectifs de la Réunion ;
5. **a pris note** des informations fournies sur la structure et le processus décisionnel de l'OMI, ainsi que sur les rôles et les responsabilités des administrations nationales dans la mise en œuvre et l'application effectives des instruments maritimes internationaux ;
6. **a reconnu** l'importance de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) et de ses annexes, en tant que pierre angulaire du cadre réglementaire international visant à prévenir la pollution par les navires, et a encouragé les Parties contractantes à veiller à leur mise en œuvre et à leur application effectives au niveau national ;
7. **a souligné** que le transport maritime international doit être réglementé au niveau mondial pour que tout régime de contrôle soit efficace (par exemple, pour prévenir la pollution causée par les navires) et pour maintenir des conditions de concurrence équitables pour tous les navires ;
8. **a pris note** avec satisfaction les objectifs du Programme thématique de coopération technique sur le climat et l'air de l'OMI et a reconnu sa contribution importante au renforcement des capacités nationales et régionales pour la mise en œuvre des instruments de l'OMI, en particulier en ce qui concerne les activités de renforcement des capacités de l'OMI en matière de climat et de qualité de l'air, ainsi que le projet FIN-SMART de l'OMI, de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et de la Banque mondiale ;
9. **a invité** les Parties contractantes à continuer de s'engager activement auprès de l'OMI et d'autres initiatives de renforcement des capacités, et à identifier des domaines spécifiques dans lesquels l'assistance technique pourrait soutenir davantage les efforts nationaux ;

10. **a encouragé** la poursuite de la coopération entre le REMPEC, l'OMI et les Parties contractantes pour promouvoir la mise en œuvre effective des conventions internationales visant à prévenir la pollution par les navires, conformément aux objectifs régionaux et mondiaux ;
11. **a reconnu** l'importance de l'annexe VI de la Convention MARPOL en tant qu'instrument clé pour lutter contre les émissions atmosphériques des navires, y compris le contrôle des oxydes de soufre (SO_x) et des oxydes d'azote (NO_x), et a reconnu son importance pour l'amélioration de la qualité de l'air et la protection de la santé humaine et de l'environnement ;
12. **a pris note** de la présentation de l'étude actualisée sur les tendances et perspectives – scénario de pollution atmosphérique et a procédé à un échange de vues sur les tendances prévues en matière d'émissions provenant du transport maritime et sur leurs conséquences pour la qualité de l'air dans la région méditerranéenne ;
13. **a noté** la pertinence des conclusions de l'étude actualisée sur les tendances et les perspectives pour l'examen en cours de la désignation éventuelle de la mer Méditerranée, dans son ensemble, en tant que NO_x ECA, et a recommandé que les conclusions et les projections pertinentes soient conformes à l'étude technique et de faisabilité et qu'il en soit tenu compte, le cas échéant ;
14. **a accueilli favorablement** l'explication détaillée des dispositions de l'annexe VI de la Convention MARPOL, en particulier celles relatives aux équivalents, aux notifications, aux visites et à la certification, ainsi que les principales exigences techniques du Code technique sur les NO_x, concernant les moteurs diesel marins et le respect des normes d'émission ;
15. **a pris note** de l'explication détaillée des dispositions de l'annexe VI de la Convention MARPOL, en particulier celles concernant la mise en œuvre et l'application effectives et harmonisées du Code technique sur les NO_x ;
16. **a reconnu** l'importance d'une base technique et réglementaire solide pour la désignation d'une NO_x ECA, étayée par des informations appropriées sur les émissions, l'activité maritime et la qualité de l'air, ainsi que par une évaluation des avantages environnementaux escomptés ;
17. **a souligné** l'importance d'un engagement précoce et continu entre les Parties contractantes et les parties prenantes concernées du secteur maritime, ainsi que de prévoir un délai suffisant pour permettre au secteur du transport maritime et aux autorités compétentes de se préparer à la mise en œuvre ;
18. **a procédé à un échange** de vues sur l'expérience et les enseignements tirés de la désignation et de la mise en œuvre des NO_x ECA existantes, notamment en ce qui concerne le processus préparatoire, la participation des parties prenantes, la mise en œuvre, le respect des dispositions et leur application ;
19. **a noté** que l'expérience des zones de contrôle des émissions de NO_x existantes fournit des enseignements utiles pour l'élaboration de la Med NO_x ECA, tout en reconnaissant les caractéristiques et les circonstances spécifiques de la région méditerranéenne ;

20. **a reconnu** que les enseignements pertinents tirés des zones de contrôle des émissions de NO_x existantes devaient être pris en compte dans la poursuite de l'affinement du projet de document à soumettre au MEPC de l'OMI, en particulier en ce qui concerne la mise en œuvre, la participation des parties prenantes, le respect des dispositions et leur application ;
21. **a pris note avec intérêt** des discussions sur les défis et les possibilités qui se présentent aux États côtiers méditerranéens concernant l'adoption et l'application de l'annexe VI de la Convention MARPOL et la création éventuelle d'une zone de contrôle des émissions de NO_x et a notamment relevé que les principaux défis recensés par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone comprenaient, sans s'y limiter :
- .1 les incidences juridiques, techniques et socio-économiques éventuelles d'une situation dans laquelle certains États côtiers méditerranéens n'auraient pas ratifié l'annexe VI de la Convention MARPOL au moment de la soumission à l'OMI de la proposition de désignation éventuelle de la Med NO_x ECA ;
 - .2 la nécessité de garantir une concurrence loyale, en tenant également compte de l'entrée en vigueur de l'ECA de l'Atlantique du Nord-Est ;
 - .3 la nécessité éventuelle d'aligner la législation nationale sur l'annexe VI de la Convention MARPOL ;
 - .4 les questions de vérification et les mesures prises dans le cadre des mécanismes de contrôle, notamment les inspections et la surveillance des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) ; et
 - .5 le manque éventuel de préparation des parties prenantes à la mise en œuvre d'une Med NO_x ECA ;
22. **a encouragé** toutes les Parties contractantes à poursuivre leurs efforts pour ratifier, mettre en œuvre et appliquer de fait l'annexe VI de la Convention MARPOL afin de réduire la pollution atmosphérique causée par les navires et de contribuer aux objectifs environnementaux mondiaux et régionaux ;
23. **a invité** le Secrétariat à continuer, sous réserve de la disponibilité des fonds, de soutenir les Parties contractantes qui en font la demande, par le biais d'activités d'assistance technique, de formation et de renforcement des capacités visant à améliorer le respect des dispositions de l'annexe VI de la Convention MARPOL et d'autres instruments pertinents de l'OMI ;
24. **a reconnu** les rôles et les responsabilités essentiels des administrations nationales dans l'application de l'annexe VI de la Convention MARPOL, y compris les rôles et responsabilités des États du pavillon et des États du port, et a encouragé les Parties contractantes à continuer de renforcer leurs cadres nationaux et leurs capacités institutionnelles à cet égard ;
25. **a invité** les Parties contractantes à utiliser les directives et les documents de référence de l'OMI relatifs à l'application de l'annexe VI de la Convention MARPOL, et à partager leurs expériences et leurs bonnes pratiques afin de promouvoir une mise en œuvre cohérente dans l'ensemble de la région ;
26. **a encouragé** le Secrétariat à continuer d'aider les Parties contractantes à mieux comprendre et à mettre en œuvre les dispositions relatives à l'application de l'annexe VI de la Convention MARPOL, par le biais d'activités de formation, de coopération technique et de la diffusion d'informations et de documents pertinents ;
27. **a invité** le REMPEC, en coordination avec les partenaires régionaux et internationaux concernés, à continuer de faciliter l'échange de connaissances et de bonnes pratiques concernant la mise en œuvre de l'annexe VI de la Convention MARPOL ;

28. **a exprimé sa gratitude** envers le REMPEC pour avoir présenté le contexte du projet de proposition à soumettre au MEPC de l'OMI, en rappelant la création du Comité technique d'experts du PAM sur la zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (NECA TCE) et son rôle d'appui au processus de rédaction ;
29. **a remercié** le REMPEC, en sa qualité de Secrétariat, ainsi que ses consultants, pour le travail qu'ils ont accompli, en étroite coopération avec l'OMI, et pour leurs contributions respectives à la préparation du projet de soumission au MEPC de l'OMI ;
30. **a examiné** les progrès accomplis dans l'élaboration des projets de propositions à soumettre au MEPC 87 de l'OMI en vue de la désignation éventuelle de la mer Méditerranée, dans son ensemble, en tant que Med NO_x ECA, en tenant compte des travaux menés au niveau régional depuis l'adoption des décisions pertinentes des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, ainsi que de l'étude technique et de faisabilité détaillée, y compris la feuille de route révisée, élaborée par la Réunion régionale d'experts qui s'est tenue en novembre 2025 ;
31. **a examiné et passé en revue** le projet de proposition à soumettre au MEPC de l'OMI, paragraphe par paragraphe, en tenant compte des commentaires et des observations formulés par les Parties contractantes avant et pendant la Réunion ;
32. **a reconnu** les progrès accomplis dans la consolidation des éléments techniques, réglementaires et politiques nécessaires pour soutenir la désignation éventuelle de la Med NO_x ECA et a reconnu qu'il importait de veiller à ce que la proposition soit pleinement conforme aux exigences et aux procédures applicables au titre de l'annexe VI de la Convention MARPOL ;
33. **a examiné** les précisions apportées par le Secrétariat de l'OMI et **a chargé** le Secrétariat de préparer le projet de document d'information qui contiendra le texte de l'étude technique et de faisabilité ;
34. **a convenu** des amendements et des éléments supplémentaires à incorporer dans le projet de soumission au MEPC de l'OMI, tels qu'ils figurent dans le projet révisé de soumission au MEPC de l'OMI, contenu dans l'annexe, et a demandé au Secrétariat d'affiner davantage le document, si nécessaire, conformément aux résultats des discussions ;
35. **a souligné** l'importance de maintenir une approche régionale coordonnée tout au long des étapes restantes du processus préparatoire, y compris la poursuite des consultations avec les Parties contractantes et les parties prenantes concernées, en vue de garantir l'appropriation régionale et un large soutien à la proposition ;
36. **a reconnu** que, pour que la Med NO_x ECA soit efficace, elle devrait être mise en œuvre et appliquée par tous les États côtiers méditerranéens, sans exception, et que sa mise en œuvre dans certaines parties seulement de la zone de la mer Méditerranée compromettrait la réalisation des avantages escomptés pour la santé et l'environnement et pourrait avoir des incidences, *notamment* sur la compétitivité, et a encouragé toutes les Parties contractantes qui ne sont pas encore Parties à l'annexe VI de la Convention MARPOL à achever la ratification de celle-ci d'ici à la date de soumission à l'OMI de la proposition relative à la Med NO_x ECA ;
37. **a examiné** les prochaines étapes en vue de la soumission éventuelle à l'OMI du projet de document destiné au MEPC, y compris les dispositions institutionnelles régissant cette soumission ainsi que les modalités de présentation et d'examen du document par les organes compétents de l'OMI ;

38. **a convenu** que les questions techniques et procédurales en suspens devraient être traitées dans le cadre du processus régional établi et que la finalisation de la proposition devrait continuer à être guidée par la feuille de route approuvée par la Réunion régionale d'experts en novembre 2025 ;
39. **a demandé** que les résultats de ses travaux, y compris le projet révisé de soumission au MEPC de l'OMI et la marche à suivre proposée, soient soumis pour examen à la dix-septième Réunion des points focaux du REMPEC, provisoirement prévue pour mai 2027 ;
40. **a en outre demandé** qu'après examen par la dix-septième Réunion des points focaux du REMPEC, la proposition et les éventuelles recommandations y afférentes soient transmises, le cas échéant, aux points focaux du PNUE/PAM, qui devraient se réunir en septembre 2027, puis à la 25e Réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (COP 25), qui devrait se tenir en décembre 2027, pour examen et orientations complémentaires ;
41. **a chargé** le Secrétariat de continuer à faciliter les consultations et la coordination entre les Parties contractantes, l'OMI et d'autres parties prenantes concernées, le cas échéant, pendant la période précédant la dix-septième Réunion des points focaux du REMPEC, et de soutenir la finalisation des éléments techniques et procéduraux nécessaires à l'examen de la proposition ; et
42. **a exprimé** sa gratitude aux Parties contractantes, aux experts et aux parties prenantes qui ont contribué à la préparation et à l'examen des projets de propositions à soumettre au MEPC de l'OMI, ainsi qu'aux discussions qui se sont tenues au cours de la Réunion, et a reconnu l'importance de la poursuite de la coopération régionale pour faire progresser les objectifs de réduction des émissions d'oxydes d'azote provenant du transport maritime international en mer Méditerranée.

ANNEXE



ORGANISATION
MARITIME
INTERNATIONALE

F

COMITÉ DE LA PROTECTION
DU MILIEU MARIN
[XX]ème session
Point [XX] de l'ordre du jour

Original: FRANÇAIS
Diffusion au public avant la session: ☒

**IDENTIFICATION ET PROTECTION DES ZONES SPÉCIALES, DES ZONES DE
CONTRÔLE DES ÉMISSIONS (ECA) ET DES ZONES MARITIMES
PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES (PSSA)**

**Proposition visant à désigner la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme zone
de contrôle des émissions d'oxydes d'azote**

Document présenté par les 21 Parties contractantes à la Convention de Barcelone

RÉSUMÉ

Le présent document contient une proposition visant à désigner la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote, conformément à l'annexe VI de la Convention MARPOL, en fixant la date d'entrée en vigueur au [1/1/2032]. On y trouvera également les projets d'amendements proposés à l'annexe VI de la Convention MARPOL.

Orientations stratégiques, À confirmer
le cas échéant:

À confirmer

Paragraphe

À confirmer

Introduction

1 Les Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (la « Convention de Barcelone »), lors de leur [...] réunion, ont convenu de soumettre une proposition visant à désigner la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme zone de contrôle des émissions afin de prévenir, réduire et contrôler les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) provenant des navires, conformément à la règle 13 et à l'appendice III de l'annexe VI de la Convention MARPOL (ci-après dénommée la « Med NO_x ECA » proposée).

2 Les 21 États riverains de la mer Méditerranée présentent la proposition de désignation de la Med NO_x ECA]. La Commission européenne, en tant que Partie à la Convention de Barcelone et représentant l'Union européenne, s'associe à la présente proposition.

3 La mer Méditerranée est l'un des corridors maritimes les plus fréquentés au monde, caractérisé par une forte densité de navires, une grande diversité de types de navires et un trafic international intense. Les émissions des navires contribuent largement à la pollution atmosphérique et aux dépôts d'azote, avec des effets en cascade sur les écosystèmes, la santé publique et les économies côtières. Les zones côtières méditerranéennes concentrent d'importantes émissions de NO_x, en particulier dans les pays caractérisés par une forte densité de population sur le littoral et d'importantes infrastructures portuaires.

4 Compte tenu des différents défis et des disparités en matière de renforcement des capacités au sein de la région méditerranéenne, les coauteurs de la présente proposition ont convenu que l'entrée en vigueur de la Med NO_x ECA serait fixée au [1er janvier 2032].

5 Résumé de la proposition

6 Il est proposé de désigner une zone de contrôle des émissions de NO_x en mer Méditerranée, venant compléter la zone de contrôle des émissions de SO_x existante. La prise en compte des émissions de NO_x, parallèlement à celles de SO_x et de particules, élargirait le champ d'application des mesures de contrôle des polluants atmosphériques d'origine maritime et apporterait des avantages supplémentaires pour l'environnement et la santé publique.

7 Les émissions totales de NO_x dans les pays méditerranéens restent parmi les plus élevées d'Europe, en particulier dans les pays présentant une forte densité de population côtière et d'importantes infrastructures portuaires. Dans la région méditerranéenne, les émissions de NO_x provenant des navires représenteraient environ 10 à 20 % des émissions totales de NO_x, une proportion supérieure à celle observée dans de nombreuses autres mers fermées¹.

8 Les avantages directs de la Med NO_x ECA proposée devraient largement l'emporter sur les coûts supplémentaires liés au respect des dispositions. Ces coûts ne devraient pas entraîner des répercussions indirectes importantes sur les citoyens et les économies en général, même dans les pays fortement dépendants des importations maritimes. La charge pesant sur le transport maritime international devrait être faible par rapport aux améliorations de la qualité de l'air, à la réduction de la mortalité prématurée et à la diminution des problèmes de santé liés à cette pollution atmosphérique.

9 Il convient de rappeler que, dans la pratique, une zone de contrôle des émissions de NO_x instaure des limites d'émission de niveau III pour les moteurs diesel marins d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW, autres que les moteurs destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence, qui sont installés sur les navires neufs (ou bien dans le cadre d'une transformation importante, indépendamment de la jauge). L'adoption de l'Atlantique du Nord-Est en tant que zone de contrôle des émissions pour les SO_x, les particules et les NO_x (entrée en vigueur en 2028), parallèlement aux autres ECA existantes ou prévues pour les NO_x, impose déjà le respect des dispositions de la norme de niveau III pour une grande partie des navires de construction neuve qui navigueront en mer Méditerranée.

10 L'étude figurant dans le document [MEPC.XX/INF.XX] fournit une évaluation exhaustive des impacts environnementaux, économiques et sociaux de la zone de contrôle des émissions de NO_x proposée, ainsi qu'une analyse de son rapport coût-efficacité. Les

¹ MEPC.xx/INF.xx, « Vers une NECA méditerranéenne : fondements contextuels et implications sectorielles pour la pêche et le tourisme », Document 2, Plan Bleu.

données, illustrations ou analyses figurant dans la partie principale de la présente proposition sont toutes extraites de cette étude, sauf indication contraire. L'étude répond spécifiquement aux huit critères de désignation d'une ECA, énoncés à l'appendice III de l'annexe VI de la Convention MARPOL, comme le montre le tableau ci-dessous.

Réf.	Critères	Section de l'étude
3.1.1	une délimitation claire de la zone d'application proposée, accompagnée d'une carte de référence sur laquelle cette zone est indiquée ;	3.1
3.1.2	le ou les types d'émissions dont le contrôle est proposé (à savoir les NO _x ou les SO _x et les particules, ou les trois types d'émissions) ;	3.3
3.1.3	une description des populations humaines et des zones environnementales exposées aux risques liés aux impacts des émissions des navires ;	3.4
3.1.4	une évaluation démontrant que les émissions des navires opérant dans la zone d'application proposée contribuent aux concentrations ambiantes de polluants atmosphériques ou à des incidences négatives sur l'environnement. Cette évaluation doit inclure une description des impacts des émissions concernées sur la santé humaine et l'environnement, tels que les effets néfastes sur les écosystèmes terrestres et aquatiques, les zones de productivité naturelle, les habitats critiques, la qualité de l'eau, la santé humaine et les zones présentant un intérêt culturel et scientifique, le cas échéant. Les sources des données pertinentes, y compris les méthodologies utilisées, doivent être identifiées ;	Émissions des navires : 4.4 Incidences sur la qualité de l'air : 5.1.3
3.1.5	les informations pertinentes concernant les conditions météorologiques dans la zone d'application proposée, les populations humaines et les zones environnementales exposées à des risques, en particulier les régimes de vents dominants, ou les conditions topographiques, géologiques, océanographiques, morphologiques ou autres qui contribuent aux concentrations ambiantes de polluants atmosphériques ou aux effets néfastes sur l'environnement ;	3.5
3.1.6	la nature du trafic maritime dans la zone de contrôle des émissions proposée, y compris les schémas et la densité de ce trafic ;	4.2
3.1.7	une description des mesures de contrôle prises par la ou les Parties proposant pour lutter contre les sources terrestres d'émissions de NO _x , de SO _x et de particules affectant les populations humaines et les zones environnementales à risque, qui sont en place et en vigueur parallèlement à l'examen des mesures à adopter au titre des dispositions des règles 13 et 14 de l'annexe VI ;	5.3
3.1.8	les coûts relatifs de la réduction des émissions des navires par rapport aux mesures de contrôle à terre, ainsi que les répercussions économiques sur le transport maritime pratiquant le commerce international.	7

Tableau 1 – Renvois aux critères de désignation d'une ECA au titre de l'annexe VI de la Convention MARPOL

11 La présente proposition comprend deux annexes :

1. **Annexe 1** : une description et une carte de la zone proposée ; et
2. **Annexe 2** : projet d'amendements aux règles 13.5 et 13.6 et à l'appendice VII de l'annexe VI de la Convention MARPOL

Description de la zone proposée et des émissions dont le contrôle est envisagé

12 La zone dont la désignation en tant que zone de contrôle des émissions de NO_x est proposée correspond à l'actuelle zone de contrôle des émissions de SO_x de la mer Méditerranée, telle que mentionnée dans la règle 14.3.5 et définie au paragraphe 4 de l'appendice VII de l'annexe VI de la Convention MARPOL. Cette zone géographique est illustrée à la figure 2 ci-dessous et décrite en détail à l'annexe 3.



Figure 2 – Zone couverte par la Med NO_x ECA proposée en annexe 1

13 Il convient de rappeler que les NO_x se composent principalement d'oxyde nitrique (NO) et de dioxyde d'azote (NO_2). Les NO_x visés par la règle 13 de l'annexe VI de la Convention MARPOL sont produits par la combustion de combustibles fossiles dans les moteurs diesel utilisés à des fins de propulsion ou auxiliaires à bord des navires.

Populations et environnement exposés aux risques liés aux émissions des navires

14 La région méditerranéenne abrite d'importantes populations côtières et est réputée pour son riche patrimoine culturel et la diversité de ses écosystèmes. Les zones côtières particulièrement exposées, telles que la mer Adriatique, le détroit de Gibraltar et la Méditerranée orientale, sont fortement touchées par les NO_x en raison d'une activité maritime intense. Alors que les émissions totales de NO_x tous secteurs confondus ont légèrement diminué au cours de la dernière décennie, les zones côtières méditerranéennes continuent d'enregistrer des concentrations élevées, notamment pendant les périodes de pointe du tourisme et du trafic maritime².

Populations côtières

15 En 2018, les États côtiers de la Méditerranée comptaient environ 512 millions d'habitants, dont près de 30 % résidaient dans des zones côtières. Selon les projections, cette population devrait atteindre 529 millions en 2025, comme l'illustre la figure 3.

16 Les mécanismes de transport atmosphérique permettent aux polluants de parcourir des distances considérables vers l'intérieur des terres, affectant ainsi la qualité de l'air bien au-delà des environs immédiats des ports et des voies de navigation. En conséquence, tant les populations côtières que celles de l'intérieur des terres sont exposées à des niveaux

² Annexe 2, « Vers une NECA méditerranéenne : fondements contextuels et implications sectorielles pour la pêche et le tourisme », Document 2, Plan Bleu.

élevés de pollution atmosphérique.

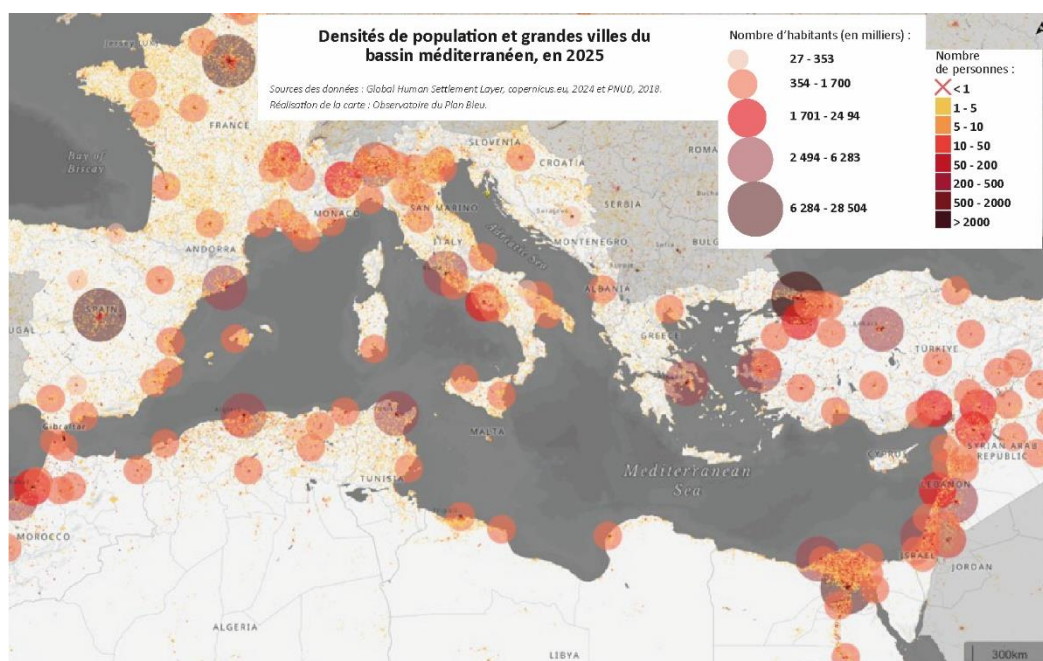


Figure 3 - Densité de population dans la région méditerranéenne (comme dans l'étude)

Zones portuaires

17 Les régions côtières méditerranéennes constituent des zones densément peuplées où se trouvent de nombreux ports et des communautés vulnérables. En 2008, on comptait 480 ports et terminaux dans la région méditerranéenne. Les travailleurs portuaires ou maritimes ainsi que les populations environnantes sont touchés de manière disproportionnée par la pollution atmosphérique, car ils sont fréquemment exposés à des niveaux nocifs de pollution atmosphérique provenant des activités maritimes.

Zones environnementales à risque

18 La région méditerranéenne abrite un très grand nombre de sites d'importance culturelle et environnementale. Parmi ceux-ci figurent des sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO, des monuments archéologiques ou historiques, ainsi que des écosystèmes marins et côtiers écologiquement sensibles.

19 Ces zones sont particulièrement sensibles aux NO_x , qui contribuent à la formation d'ozone troposphérique et de particules secondaires.

20 Les émissions de NO_x contribuent également à la dégradation de l'environnement par le biais de processus tels que l'acidification des sols et l'eutrophisation, qui ont des effets néfastes sur la biodiversité.

Conditions météorologiques

21 Les conditions météorologiques dans la région méditerranéenne se caractérisent par des vents dominants soufflant de la mer vers la terre, qui constituent des facteurs clés de la dispersion des émissions de NO_x provenant du transport maritime. Ces vents transportent ainsi les polluants au-dessus des terres, potentiellement jusqu'à plusieurs centaines de kilomètres à l'intérieur des terres.

22 On estime qu'environ 70 % des émissions du transport maritime se produisent à moins de 400 km des côtes. Les émissions de NO_x, ainsi que les polluants secondaires qui en résultent, peuvent rester en suspension dans l'air pendant cinq à dix jours avant d'être éliminées de l'atmosphère par dépôt ou par transformation chimique. Au cours de cette période, les vents dominants facilitent le déplacement de ces polluants tant au-dessus de l'eau que des terres, ayant des effets néfastes sur de vastes zones des États côtiers méditerranéens.

Le trafic maritime en mer Méditerranée

Profils de trafic

23 Les principaux flux de trafic en Méditerranée peuvent être classés comme suit :

1. **trafic de transit** : la route Asie-Europe (via le canal de Suez et le détroit de Gibraltar) ; la route transatlantique (reliant l'Amérique du Nord via le détroit de Gibraltar) ; et le trafic à destination de la mer Noire (via le détroit du Bosphore) ;
2. **trafic intra-méditerranéen** : a représenté 58 % du trafic méditerranéen total en 2016. Il comprend le transport maritime à courte distance et les liaisons par transbordeur.
3. **itinéraires de croisière** : la mer Méditerranée est la deuxième plus grande région de croisière au monde.
4. **navires sur des lignes nationales** : flotte opérant exclusivement dans les juridictions de l'État du pavillon, tels que les transbordeurs ou les navires rouliers assurant des liaisons inter-îles.

24 Le trafic intraméditerranéen concerne des navires qui ne sont pas directement concernés par d'autres zones de contrôle des émissions de NO_x. Le trafic de transit comprend des navires pouvant être construits conformément à la norme de niveau III en raison de leurs profils d'exploitation les amenant à naviguer dans d'autres zones de contrôle des émissions de NO_x.

Description de la flotte

25 Les principales caractéristiques de la flotte analysée dans l'étude, pour l'année de référence 2023, se résument comme suit :

- Environ 24 000 navires distincts (dotés de moteurs individuels d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW) ont été exploités en Méditerranée en 2023.
- 16 % de ces navires ont exclusivement navigué dans les eaux de leur État du pavillon.
- Parmi l'ensemble de la flotte opérant en Méditerranée, 8 % des navires étaient équipés de moteurs certifiés conformes au niveau III, 20 % de moteurs certifiés conformes au niveau II et 37 % de moteurs certifiés conformes au niveau I.

26 La figure 4 présente le nombre de navires par niveau de conformité et par type pour l'année 2023. La flotte est dominée par les vraquiers et les navires de marchandises diverses. Certaines catégories, notamment les navires de marchandises diverses, comptent une part plus importante de navires plus anciens (par exemple, de niveau 0 et de niveau I).

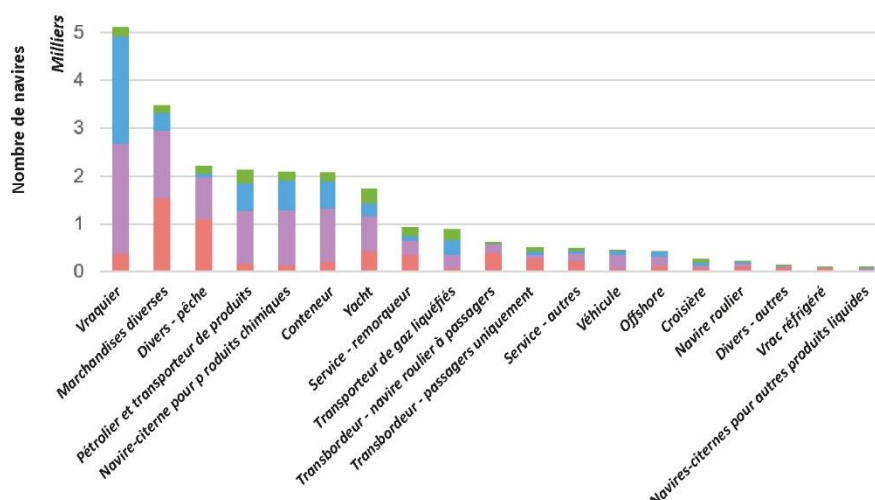


Figure 4 – Navires opérant en Méditerranée en 2023, par niveau de conformité et par type

Contributions des navires aux effets néfastes et aux bénéfices tirés d'une zone de contrôle des émissions de NO_x

Différents scénarios évalués dans l'étude

27 L'étude fournit des estimations et des évaluations pour:

deux voies de décarbonisation, reflétant les variations possibles de la part future des types de carburants marins, résultant de la prise en compte des mesures de réduction des GES à moyen terme de l'OMI :

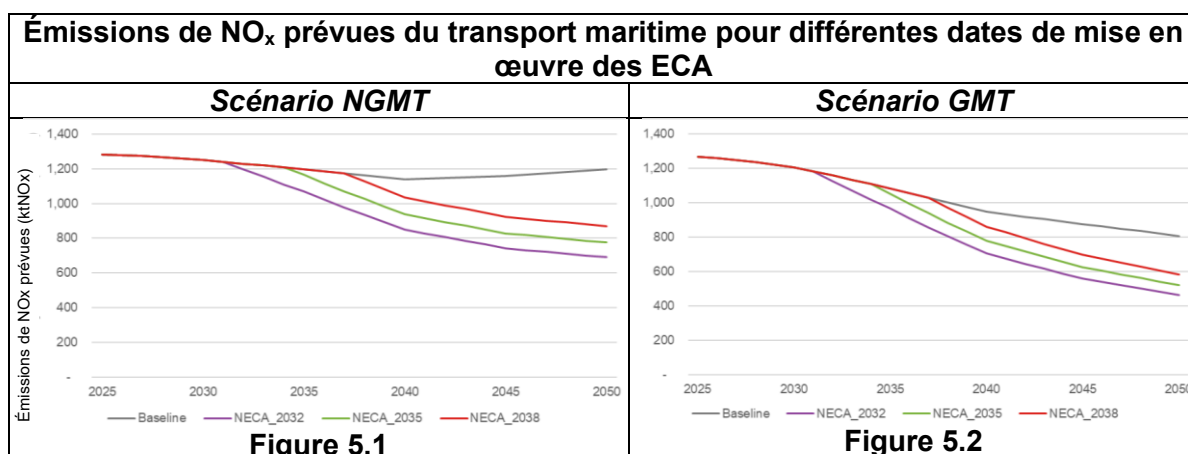
- *Absence de mesures mondiales à moyen terme (NGMT)* : un scénario de statu quo basé sur l'année de référence 2023 (par exemple, en 2050, la part du fuel-oil lourd est fixée à 15 % et celle du biométhanol à 0 %).
- *Mesures mondiales à moyen terme (GMT)* : basées sur le scénario 50 analysé dans l'évaluation d'impact globale de l'OMI du panier de mesures candidates de réduction des GES à moyen terme figurant dans le document MEPC 82/INF.8/Add.1 (par exemple, en 2025, la part du fuel-oil lourd (HFO) est fixée à 5 % et celle du biométhanol à 10 %).

Estimation des émissions de NO_x provenant du transport maritime

28 Selon l'analyse de modélisation de l'étude :

- En 2023, **1 415 kilotonnes de NO_x** ont été émises en mer Méditerranée par des navires soumis à la réglementation sur les NO_x (facteurs d'émission réels modélisés sur la base de mesures par capteurs olfactifs).
- Les porte-conteneurs sont les principaux émetteurs, avec environ 30 % des émissions totales de NO_x , suivis par les vraquiers (14 %) et les pétroliers et les transporteurs de produits (13 %).

29 Les émissions prévues du transport maritime ont été calculées pour les différents scénarios couverts par l'étude, comme illustré ci-dessous :



30 Comme le montre la figure 5.2, dans le scénario « mesures mondiales à moyen terme », les émissions de NO_x du transport maritime seraient réduites d'environ 70 % d'ici 2050 (passant de 1 300 kt en 2025 à 450 kt d'ici 2050).

31 La proposition relative à la zone de contrôle des émissions de SO_x en Méditerranée, soumise en 2022 dans le document MEPC 78/11, comprenait une étude de faisabilité technique qui estimait qu'une zone de contrôle des émissions de NO_x permettrait de réduire les NO_x de 38 % (par rapport au niveau de référence de 2015/2016) si la moitié des navires étaient conformes à la norme de niveau III, et de 77 % si tous les navires étaient conformes à cette norme.

Impacts des NO_x sur la santé humaine et avantages découlant d'une ECA

32 L'inhalation de polluants atmosphériques entraîne un risque accru de maladies respiratoires et cardiovasculaires (par exemple, bronchite, asthme, cancer du poumon). Ces répercussions sur la santé entraînent des coûts de soins médicaux, une perte de productivité au travail (due à la maladie) et, dans certains cas, le décès.

33 Les bénéfices pour la santé ont été estimés pour la période 2031 à 2050, sur la base de 13 pathologies différentes. Le tableau des résultats est présenté ci-dessous.

Répercussion sur la santé	Unité	NECA EIF 2032	
		NGMT	GMT
Mortalité chronique (30 ans et plus)	Total des années de vie perdues	-156 978	-119 040
Mortalité infantile (1 mois - 1 an)	Total des années de vie perdues	-1 266	-960
Bronchite chronique (18 ans et plus)	Variation du nombre de cas	-30 537	-23 157
Bronchite chez les enfants de 6 à 12 ans	Variation du nombre de cas	-9 040	-6 855
Accident vasculaire cérébral	Variation du nombre de cas	-2 094	-1 588
Infarctus du myocarde	Variation du nombre de cas	-1 397	-1 060
Diabète sucré de type 2	Variation du nombre de cas	-284	-215

Cancer du poumon	Variation du nombre de cas	-531	-402
Jours de symptômes d'asthme (enfants de 5 à 19 ans)	Variation du nombre de cas	-6 047	-4 585
Admissions à l'hôpital pour des maladies cardiovasculaires	Variation du nombre d'admissions à l'hôpital	-2 480	-1 881
Admissions à l'hôpital pour des maladies respiratoires (tous âges confondus)	Variation du nombre d'admissions à l'hôpital	-2 575	-1 953
Jours d'activité restreinte pour affections mineures (tous âges confondus)	Nombre de jours d'activité restreinte	-5 997	-4 548
Jours de travail perdus	Nombre de jours de travail perdus	-1 913	-1 451

Tableau 2 – Bénéfices pour la santé sur la période 2031-2050 pour les scénarios NGMT et GMT

34 L'étude montre qu'une Med NO_x ECA apporte des bénéfices pour l'ensemble des 13 pathologies étudiées, la bronchite chronique (à partir de 18 ans) étant celle qui en bénéficie le plus.

Impacts des NO_x sur la biodiversité

35 La mer Méditerranée est un écosystème sensible présentant une grande biodiversité marine (17 000 espèces marines répertoriées). Elle continue de subir une dégradation environnementale due à des facteurs anthropiques, notamment l'acidification, la pollution et la perte d'habitats marins (par exemple, les herbiers marins et les récifs coralliens).

36 Les NO_x ont un impact significatif sur la biodiversité, en particulier au sein des écosystèmes sensibles. Les dépôts atmosphériques de NO_x constituent l'une des principales sources d'azote et de phosphore dans certaines régions de la mer Méditerranée. Parmi les impacts potentiels sur la biodiversité figurent la charge en nutriments (croissance accrue de certaines espèces d'algues, susceptibles de produire des toxines nocives) ainsi que l'acidification ou l'eutrophisation des écosystèmes terrestres et aquatiques (impacts sur la composition des espèces, la qualité des habitats et la résilience globale des écosystèmes).

37 La contribution potentielle des navires à la concentration totale en NO₂, y compris les dépôts d'azote, est importante sur les principales routes maritimes et dans les régions côtières, allant de 25 % à 85 % de la concentration totale en NO₂. Les valeurs sont élevées (plus de 300 mg) dans les villes et les régions densément peuplées, l'impact le plus important de la concentration en NO₂ étant observé à proximité des grands ports.

Impacts des NO_x sur les zones d'importance culturelle

38 On dénombre 49 sites culturels inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO situés dans les zones côtières de la Méditerranée.

39 Les NO_x émis par les navires contribuent à la corrosion et à l'encrassement des sites du patrimoine culturel, accélérant ainsi la détérioration des bâtiments et monuments historiques. De nombreux éléments attestent leur rôle dans la corrosion des matériaux calcaires ainsi que dans la décoloration des surfaces. Comme expliqué ci-dessus, les NO_x provenant de sources situées à grande distance, telles que les navires en mer ou à quai, se déplacent vers l'intérieur des terres et peuvent potentiellement affecter les sites du patrimoine culturel.

Bénéfices totaux pour la qualité de l'air d'une Med NO_x ECA

40 En résumé, une zone de contrôle des émissions de NO_x en Méditerranée apporte des bénéfices en matière de qualité de l'air, sous la forme d'une réduction combinée de tous les effets néfastes décrits ci-dessus. D'après l'étude, on estime que les bénéfices cumulés pour la qualité de l'air grâce à la mise en place d'une zone de contrôle des émissions de NO_x devraient se traduire par des **avantages cumulés en matière de qualité de l'air d'un peu moins de 15 milliards d'euros** (pour une année de mise en œuvre en 2032 et le scénario de décarbonisation GMT) sur la période 2031-2050 (ou 19 milliards d'euros dans le scénario NGMT).

Mesures de contrôle des émissions terrestres

41 Les principales sources terrestres d'émissions de NO_x dans les États côtiers méditerranéens sont le transport routier, la production publique d'électricité, l'industrie et les autres sources de combustion fixes (sur la base des données de 2022 et des projections pour 2030).

42 La disponibilité et la comparabilité limitées des données relatives aux coûts ont posé des difficultés pour déterminer les ratios coût-efficacité des mesures terrestres dans les pays riverains de la Méditerranée. Sur la base d'un examen approfondi de diverses sources de données, une fourchette comprise entre 900 et 6 500 € par tonne de NO_x réduite a été considérée comme l'indicateur le plus approprié pour estimer le coût des mesures de contrôle des émissions terrestres.

Impacts économiques d'une Med NO_x ECA

Coûts liés à la conformité pour l'ensemble de la flotte

43 Les coûts évalués correspondent aux coûts directs de mise en conformité supportés par les exploitants de flottes (et potentiellement répercutés sur les consommateurs finaux) en raison de l'augmentation des investissements liés au remplacement des navires et de la demande énergétique des technologies ou méthodes nécessaires pour respecter les limites d'émissions de niveau III. Il convient de rappeler que les dépenses d'investissement (CAPEX) augmentent dès lors que des technologies et des moteurs conformes à la norme de niveau III sont requis pour les navires neufs ou lorsque les moteurs sont transformés ou modifiés. Dans ce contexte, les taux de renouvellement de chaque type de navire au sein de la flotte constituent un facteur important. L'augmentation des coûts d'exploitation (OPEX) variera en fonction de la technologie de niveau III installée.

44 .Les coûts liés à la conformité pour l'ensemble de la flotte de transport maritime en mer Méditerranée sont estimés à un total de 1 624 millions d'euros cumulés sur la période 2035-2050. L'impact prévu d'une zone de contrôle des émissions de NO_x sur les coûts totaux devrait être modeste pour les exploitants des flottes, l'augmentation cumulative des coûts par rapport au scénario de référence restant inférieure à 0,2 %.

Coûts du transport maritime

45 En moyenne, les taux de fret maritime ne devraient pas augmenter de plus de 0,3 %. Les répercussions sur les prix des billets de croisière devraient être minimales.

46 L'étude présente deux *études de cas* axées sur les liaisons de transport maritime à courte distance, illustrant les variations des prix des billets (tarifs pour les passagers ou les

camions avec chauffeur). Bien que l'augmentation reste inférieure à 5 % pour la période 2035-2040, elle pourrait atteindre 14 % à long terme (2041-2050), en raison d'un remplacement ultérieur de la flotte existante par des navires conformes à la norme de niveau III, qui interviendra à partir de 2040.

47 La zone de contrôle des émissions de NO_x proposée aura un impact financier limité à court terme (2040) sur les coûts du transport maritime à courte distance (navires rouliers, navires rouliers à passagers et navires à passagers) en Méditerranée, compte tenu des faibles taux de renouvellement des transbordeurs, mais cet impact augmentera progressivement quand l'ensemble de la flotte méditerranéenne sera conforme aux dispositions de la norme de niveau III. Par conséquent, la zone de contrôle des émissions de NO_x pourrait entraîner des coûts supplémentaires pour les exploitants de transbordeurs et/ou de lignes maritimes dans la région méditerranéenne. Les répercussions sur la connectivité pourraient être plus importantes dans les pays hors Union européenne, à moins que la passation de contrats spécifiques d'obligation de service public (fixant le prix maximal) ne soit effectuée pour protéger les services essentiels.

Autres impacts d'une Med NO_x ECA

48 Le tableau ci-dessous présente une vue d'ensemble des autres répercussions économiques. Dans l'ensemble, l'étude conclut que les répercussions économiques resteraient relativement modestes.

Répercussions sur	Description et principales conclusions
Prix à la consommation	Répercussion marginale sur les prix des biens. Hausse maximale des prix estimée à 0,03 % Les hausses de prix sont plus importantes dans les petits pays insulaires comme Malte ou Chypre, en particulier pour les carburants et les biens de consommation (toutefois, les hausses de prix modélisées dans ces pays restent marginales).
Macroéconomie	Répercussions marginales sur le PIB et les niveaux d'emploi, compte tenu des faibles variations des coûts de transport
Transfert modal	Aucun élément ne laisse présager un transfert modal significatif, bien qu'on observe un impact plus important sur les coûts du transport maritime à courte distance.
Risques de changement d'itinéraire	L'augmentation très limitée des coûts (< 0,3 % des coûts totaux de transport maritime) ne devrait pas constituer une incitation financière au changement d'itinéraire.

Tableau 3 – Résumé des autres répercussions économiques évaluées dans l'étude

Rapport coût-efficacité d'une Med NO_x ECA

49 L'analyse du rapport coût-efficacité s'appuie sur les différentes données décrites ci-dessus et consiste à comparer les bénéfices obtenus aux coûts engagés. Elle s'appuie sur trois indicateurs, à savoir :

1. *Valeur actuelle nette* (différence entre le total des avantages actualisés et celui des coûts) :
 - i. la VAN d'une zone de contrôle des émissions de NO_x est positive dans tous les scénarios envisagés ;

- ii. les avantages l'emportent sur les coûts pour toutes les sensibilités relatives à la composition des carburants et des technologies.
- 2. *Rapport coûts-avantages* (avantages totaux par rapport aux coûts de mise en œuvre, jusqu'en 2050).
 - i. Avec un rapport coûts-avantages estimé à environ 9 (c'est-à-dire des avantages 9 fois supérieurs aux coûts), la zone de contrôle des émissions de NO_x est considérée comme présentant un très bon rapport coût-efficacité.
- 3. *Coût de réduction des NO_x* : (coût lié à la conformité par tonne de NO_x réduite)
 - i. environ 530 € par tonne de NO_x réduite ;
 - ii. le coût de réduction de la Med NO_x ECA se situe dans la fourchette basse des coûts indiqués dans les études de faisabilité précédentes sur les zones de contrôle des émissions de NO_x.

50 Les résultats démontrent le rapport coût-efficacité très favorable de la Med NO_x ECA proposée par rapport tant aux mesures terrestres qu'aux ECA précédemment mises en œuvre.

Enseignements tirés de la mise en œuvre de la zone de contrôle des émissions de SO_x et mesures visant à soutenir la mise en œuvre de la zone de contrôle des émissions de NO_x

51 Au cours du processus de consultation ayant conduit à la présentation de cette proposition, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone [coauteurs] ont fait part de leurs retours d'expérience concernant la mise en œuvre de la zone de contrôle des émissions de SO_x ainsi que de leurs observations sur les défis auxquels sont confrontés les États côtiers méditerranéens pour adopter et mettre en œuvre la Med NO_x ECA. En particulier, la nécessité d'une assistance technique et d'un renforcement des capacités a été réaffirmée, tout en reconnaissant les initiatives déjà prises. Les Parties contractantes ont été invitées à continuer de s'engager activement en faveur de la promotion de la coopération technique, des initiatives de renforcement des capacités et du transfert de technologies ; la nécessité d'un soutien financier a été soulevée, en tenant compte des différents niveaux de préparation des États côtiers méditerranéens. Dans ce contexte, le REMPEC a été invité à continuer de soutenir les Parties contractantes qui en font la demande, par le biais d'activités d'assistance technique, de formation et de renforcement des capacités visant à améliorer le respect des dispositions de l'annexe VI de la Convention MARPOL.

Propositions d'amendements

52 L'annexe 2 contient les projets d'amendements proposés à la règle 13 et à l'appendice VII de l'annexe VI de la Convention MARPOL, visant à désigner la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote.

53 Le « système des trois dates » est employé pour les critères d'application, comme cela a déjà été le cas pour la mise en place de l'ECA norvégienne (MEPC 81/11/1) et de l'ECA de l'Atlantique Nord (MEPC 83/12). La formulation suit la recommandation figurant dans les *Directives pour la rédaction d'amendements à la Convention SOLAS de 1974 et aux instruments obligatoires connexes* (MSC.1/Circ.1500/Rev.3). Cette approche pourrait empêcher une augmentation de l'activité de pose de quilles avant l'entrée en vigueur d'une Med NO_x ECA, dans le but de contourner les exigences en matière d'émissions, comme cela a été observé lors de la mise en œuvre d'autres zones de contrôle des émissions de NO_x par le passé.

Conclusion

54 La désignation de la zone de contrôle des émissions de NO_x proposée pour la mer Méditerranée réduira considérablement les émissions des navires, améliorera la qualité de l'air et contribuera ainsi à la santé publique et à la protection de l'environnement dans la région méditerranéenne, comme cela est démontré dans l'étude qui figure dans le document MEPCXX INFXX.

55 Le rapport coût-efficacité très favorable de la zone de contrôle des émissions de NO_x proposée pour la mer Méditerranée, par rapport tant aux mesures terrestres qu'aux zones de contrôle des émissions de NO_x précédemment mises en œuvre, est démontré. Dans l'ensemble, les avantages directs de la Med NO_x ECA proposée devraient l'emporter largement sur les coûts supplémentaires liés à la conformité. En outre, une grande partie des navires traversant la zone de contrôle des émissions de NO_x proposée sera déjà soumise à d'autres ECA, ce qui réduira l'impact sur les secteurs du transport maritime international.

Mesures que le Comité est invité à prendre

56 Le Comité est invité à :

1. examiner les informations contenues dans le présent document et dans le document [MEPC.XX/INF.X];
2. approuver les projets d'amendements proposés à l'annexe VI de la Convention MARPOL visant à désigner la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote, tels qu'ils figurent à l'annexe 2, en vue de leur adoption lors de la session [...] du MEPC ; et
3. prendre les mesures qui s'imposent.

ANNEXE 1

Description et carte de la zone de contrôle des émissions de NO_x proposée pour la Méditerranée

La zone d'application est strictement identique à l'actuelle zone de contrôle des émissions de la mer Méditerranée pour les oxydes de soufre et les particules, définie au paragraphe 4 de l'appendice VII de l'annexe VI de la Convention MARPOL, et reproduite ci-dessous à titre de référence :

.4 Aux fins de l'application de la règle 14.4, la zone de contrôle des émissions de la mer Méditerranée pour les oxydes de soufre et les particules inclut toutes les eaux délimitées par les côtes de l'Europe, de l'Afrique et de l'Asie, et est comprise entre les coordonnées suivantes :

- .1 l'entrée ouest du détroit de Gibraltar, définie comme la ligne reliant les extrémités du cap Trafalgar, en Espagne (36°11',00 N, 6°02',00 O) et du cap Spartel, au Maroc (35°48',00 N, 5°55',00 O) ;
- .2 le détroit des Dardanelles, défini comme la ligne reliant cap Helles (40°03' N, 26°11' E) et Kumkale Burnu (40°01',00 N, 26°12',00 E) ; et
- .3 l'entrée nord du canal de Suez, à l'exclusion de la zone délimitée par les lignes géodésiques reliant les points 1 à 4 dont les coordonnées sont les suivantes :

Point	Latitude	Longitude
1	31°29',00 N	32°16',00 E
2	31°29',00 N	32°28',48 E
3	31°14',00 N	32°32',37 E
4	31°14',00 N	32°16',00 E

Carte de la zone de contrôle des émissions de NO_x proposée pour la Méditerranée

Cette zone étant identique à la Med SO_x ECA actuelle, la même définition, telle qu'énoncée à l'annexe 3 du document MEP 78/11, s'applique :

« La zone d'application de la Med NO_x ECA proposée comprend les eaux comprises dans les limites de la mer Méditerranée, telles que définies par l'Organisation hydrographique internationale et indiquées sur la carte ci-dessous. Cette zone tient compte des points définis aux paragraphes .1, .2 et .3 ci-dessus. »



ANNEXE 2

Projet d'amendements à la règle 13 et à l'appendice VII de l'annexe VI de la Convention MARPOL

(le nouveau texte est souligné et le texte à supprimer est ~~barré~~).

Règle 13

Oxydes d'azote (NO_x)

Niveau III

À la fin du paragraphe 13.5.1.2, ajouter un nouvel alinéa 4, libellé comme suit :

« .4 [1er janvier 2032] et qui opère dans la zone de contrôle des émissions de la mer Méditerranée. Pour la zone de contrôle des émissions de la mer Méditerranée, on entend par « navire construit à compter du 1er janvier 2032 » un navire :

.1 pour lequel le contrat de construction a été conclu à compter du 1er janvier 2032 ;
ou

.2 en l'absence de contrat de construction, dont la quille a été posée ou qui se trouve à un stade de construction similaire le 1er juillet 2032 ou après cette date ; ou

.3 dont la livraison a lieu le 1er janvier 2036 ou après cette date. »

Zone de contrôle des émissions

À la fin du paragraphe 13.6, un nouvel alinéa 8 est ajouté comme suit :

« .8 la zone de contrôle des émissions de la mer Méditerranée, c'est-à-dire la zone
délimitée par les coordonnées figurant à l'appendice VII de la présente annexe. »

Appendice VII

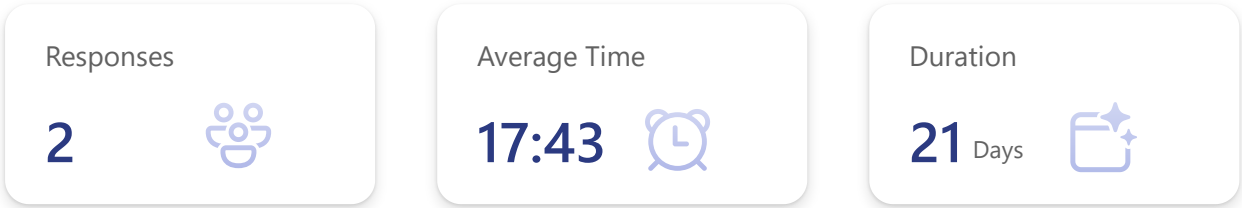
Zones de contrôle des émissions (règles 13.6 et 14.3)

Modifier le paragraphe 4 existant comme suit :

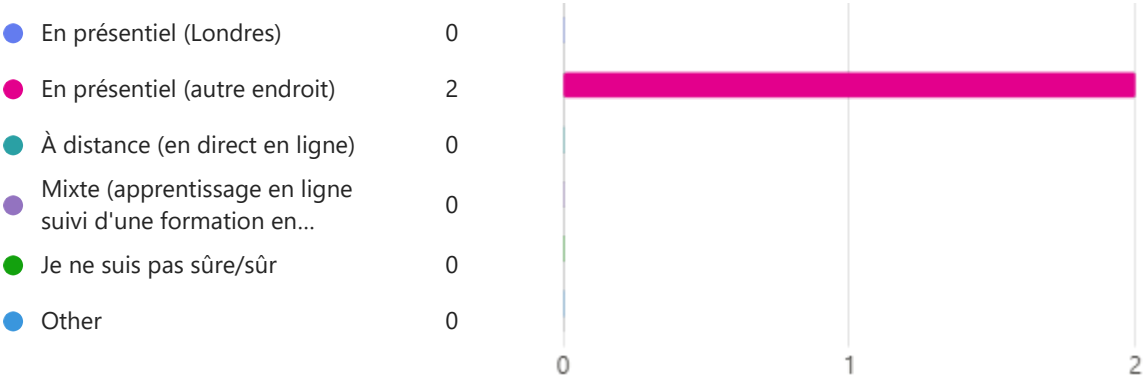
.4 La zone de contrôle des émissions de la mer Méditerranée ~~pour les oxydes de soufre et les particules~~ comprend toutes les eaux délimitées par les côtes de l'Europe, de l'Afrique et de l'Asie, et est comprise entre les coordonnées suivantes : (...)

ANNEXE V
QUESTIONNAIRE d'ÉVALUATION

Responses Overview Active



1. Quelles étaient les modalités de la formation/l'événement ?



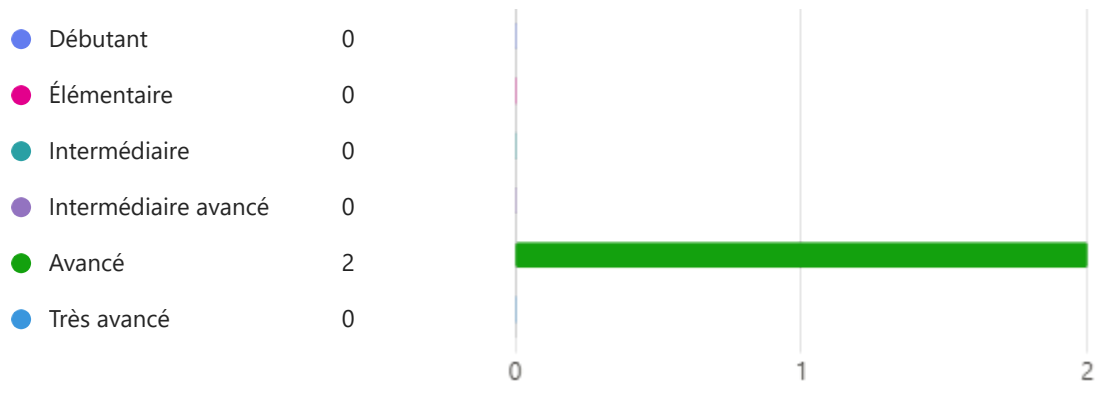
2. Avez-vous rencontré des problèmes de connectivité informatique?

Oui	0
Non	0

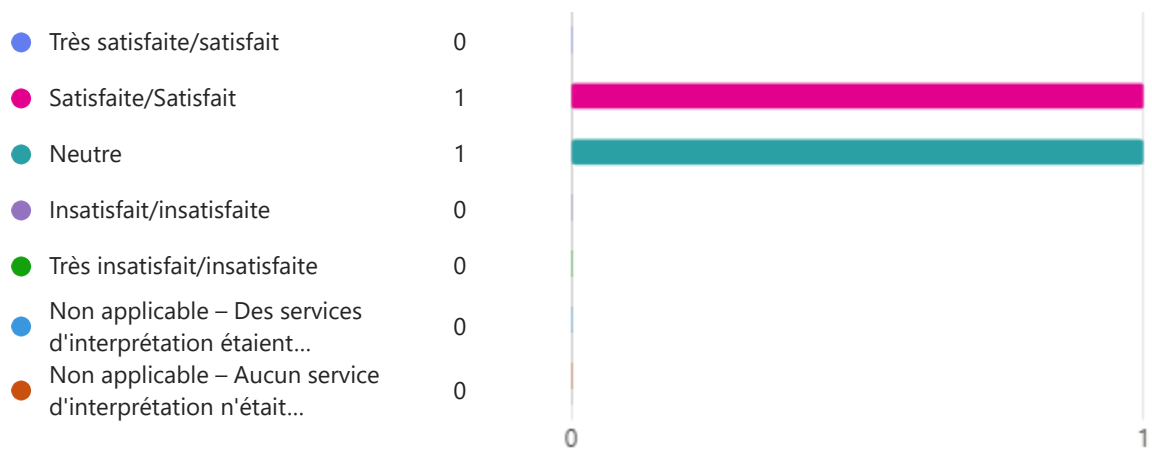
3. Parmi les éléments suivants, lesquels décrivent le mieux la cause des problèmes de connectivité rencontrés ?

La plateforme de l'OMI a connu un dysfonctionnement	0
Réseau lent/faible du côté de l'OMI	0
Réseau lent/faible de mon côté	0
Ma bande passante est insuffisante pour gérer une charge aussi importante	0
La plateforme de l'OMI n'est pas prise en charge par les appareils dont je dispose	0
Other	0

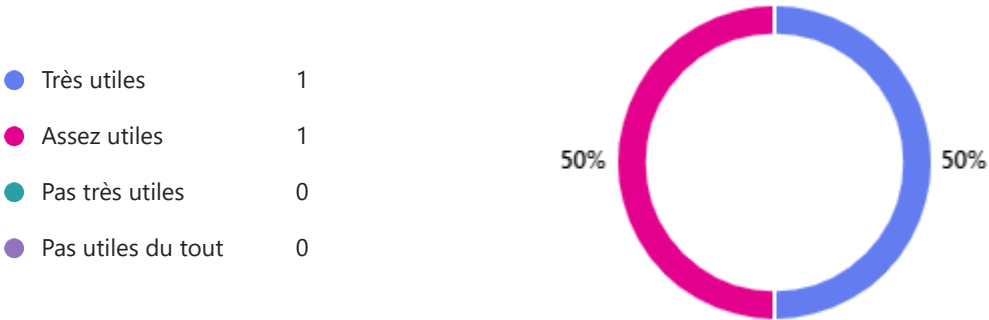
4. Comment évalueriez-vous votre niveau de compétence dans la langue principale de la formation/ de l'événement ?



5. Décrivez votre niveau de satisfaction concernant les services d'interprétation dispensés au cours de la formation/de l'événement



6. Décrivez dans quelle mesure les services d'interprétation vous ont été utiles afin de suivre le contenu de la formation ou de l'événement

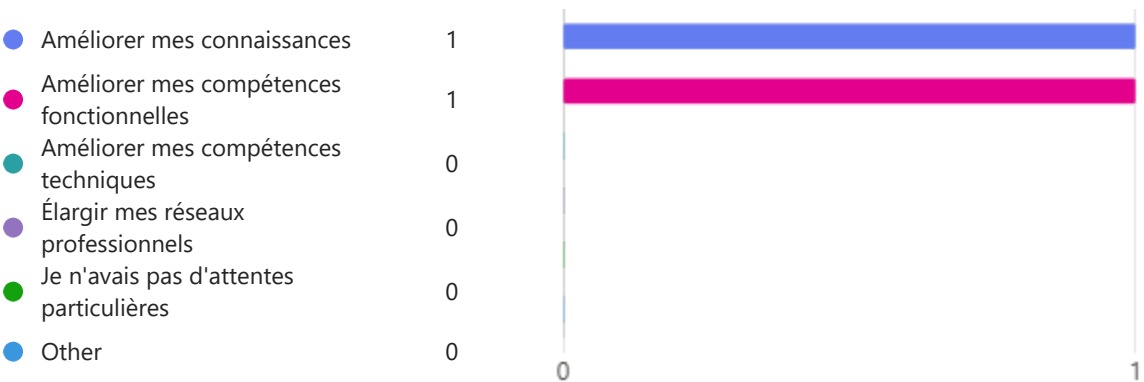


7. Souhaitez-vous ajouter des observations relatives aux services d'interprétation dispensés ?

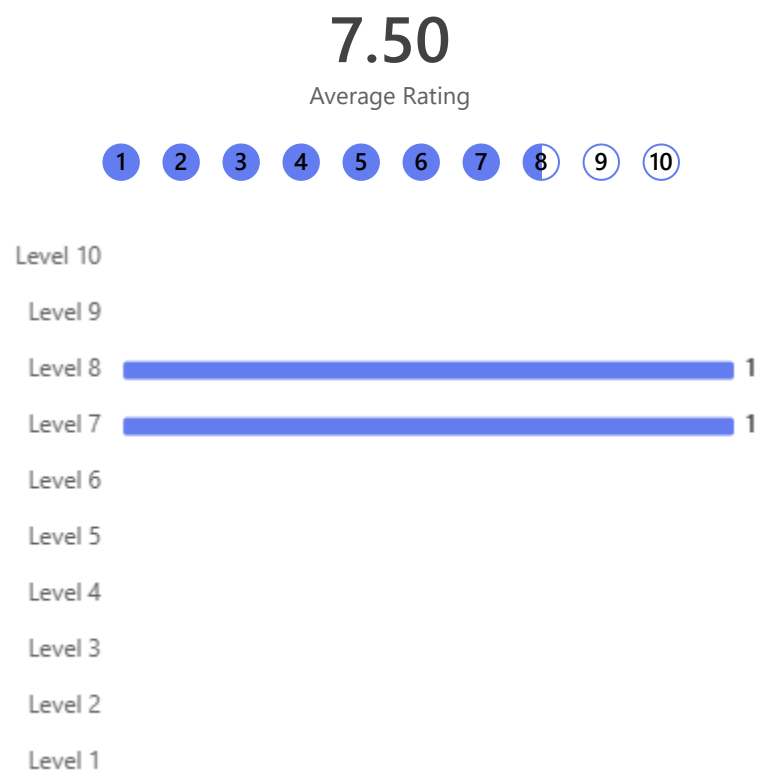
1
Responses

Latest Responses
"Sujet technique difficile pour la traduction"

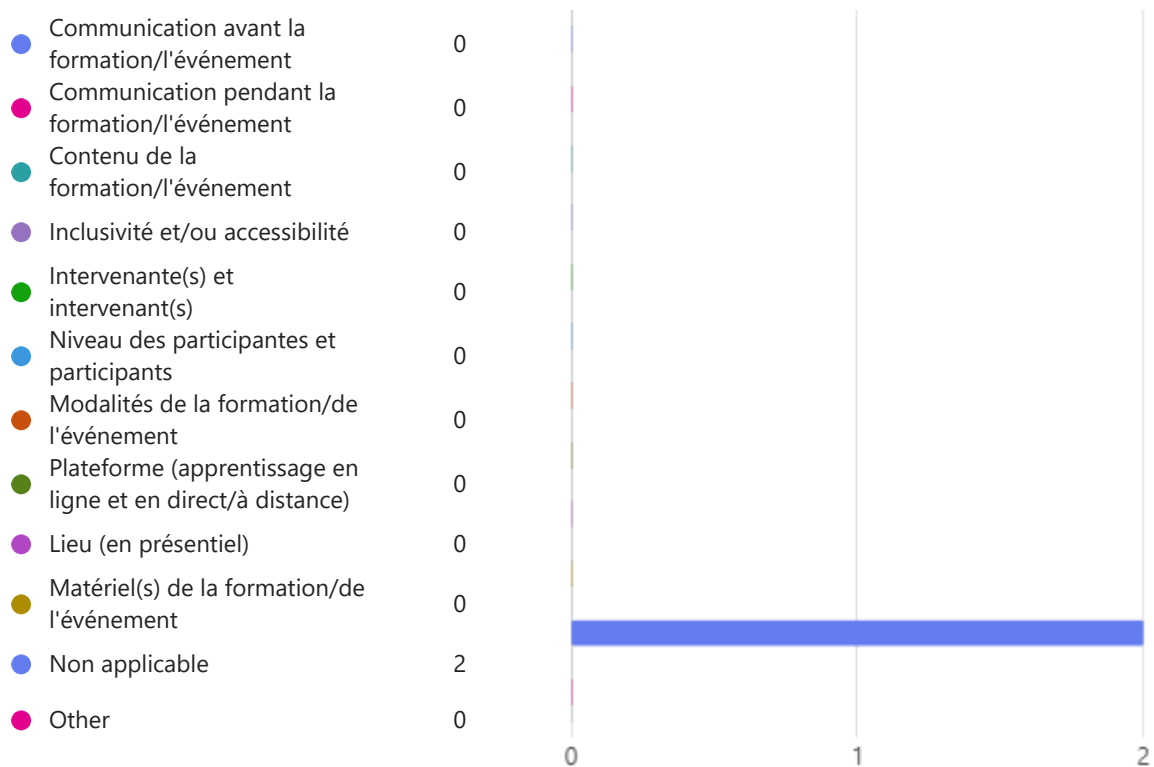
8. Avant l'événement/la formation, quels étaient vos objectifs ?



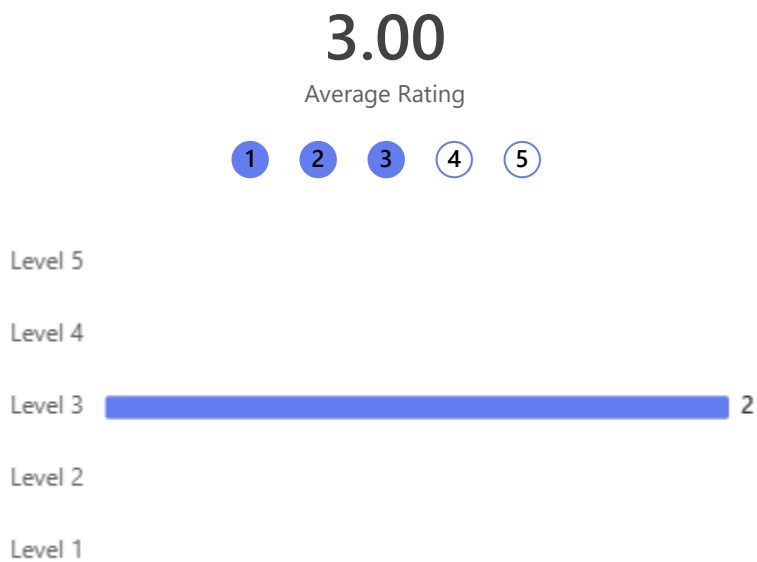
9. Après l'événement/la formation, sur une échelle de 1 à 10, où 1 signifie "Mes attentes étaient insatisfaites" et 10 "Les résultats étaient supérieurs à mes attentes", diriez-vous que vos attentes étaient...



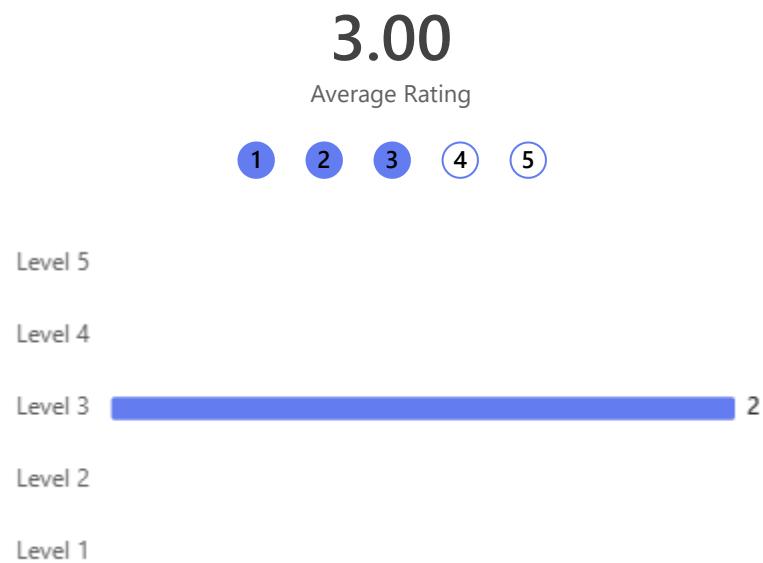
10. Parmi les éléments suivants, lesquels n'ont pas répondu à vos attentes ?



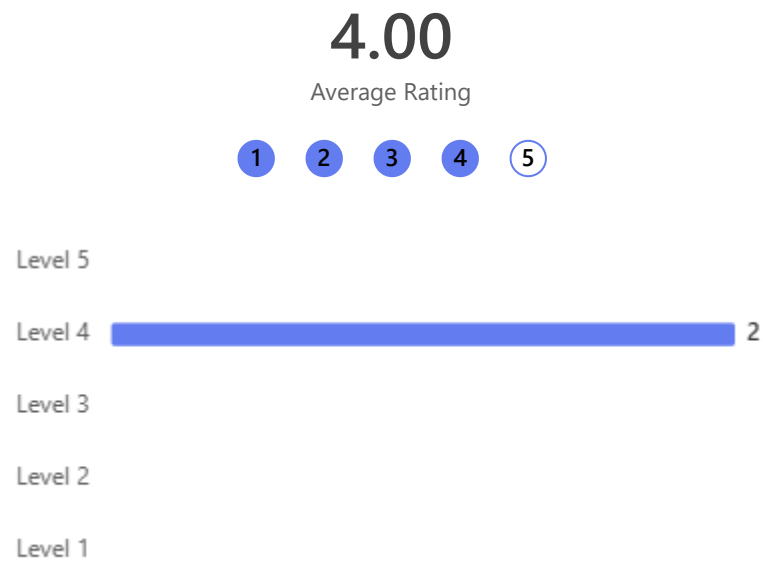
11. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie "limitées" et 5 "excellentes", comment évalueriez-vous vos **connaissances** dans les domaines visés par la formation/l'événement ?



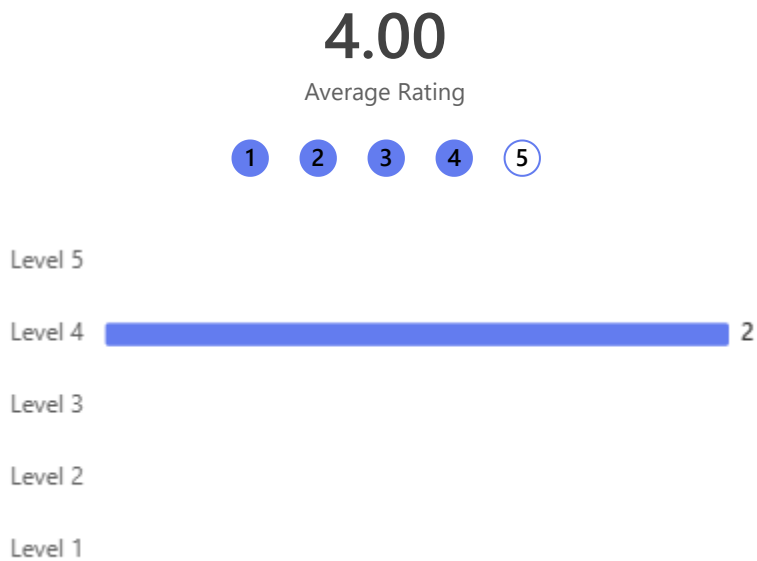
12. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie "limitées" et 5 "excellentes", comment évalueriez-vous vos **compétences** dans les domaines visés par la formation/l'événement ?



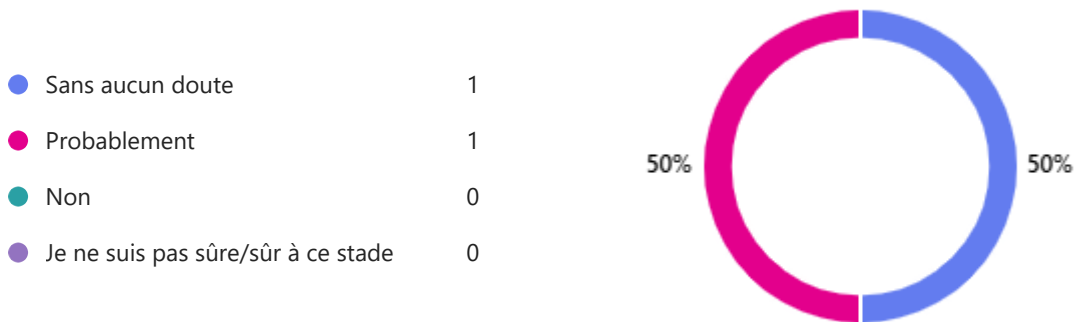
13. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie "limitées" et 5 "excellentes", comment évalueriez-vous vos **connaissances** dans les domaines visés par la formation/l'événement ?



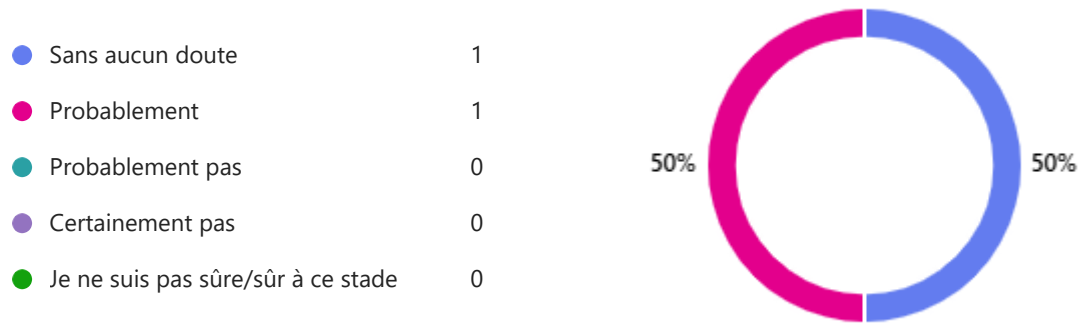
14. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie "limitées" et 5 "excellentes", comment évalueriez-vous vos **compétences** dans les domaines visés par la formation/l'événement ?



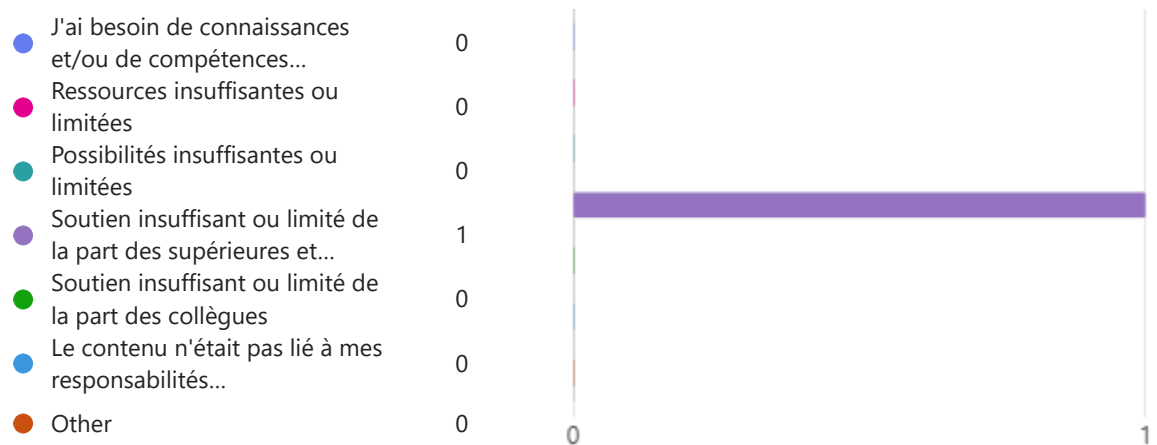
15. Les connaissances et/ou compétences acquises dans le cadre de cette formation/de cet événement vous aideront-elles dans l'exercice de vos fonctions ?



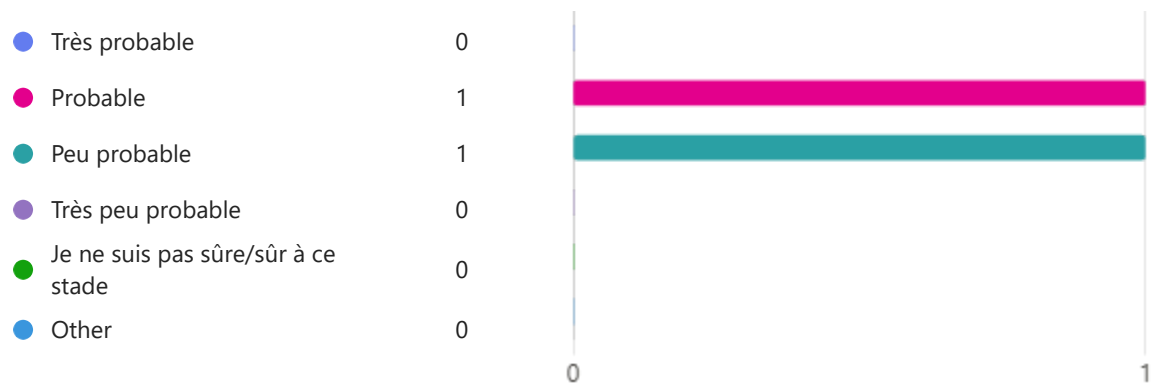
16. Serez-vous en mesure d'appliquer dans votre travail ce que vous avez appris ?



17. Quels sont les facteurs qui pourraient vous empêcher d'appliquer dans votre travail ce que vous avez appris ?



18. Est-il probable que vous transfériez les connaissances et/ou compétences acquises à vos collègues de travail?



19. Quels sont les facteurs qui pourraient vous en empêcher ?



20. Veuillez indiquer si vous êtes d'accord ou non avec les affirmations ci-après concernant le **contenu** de la formation/de l'événement

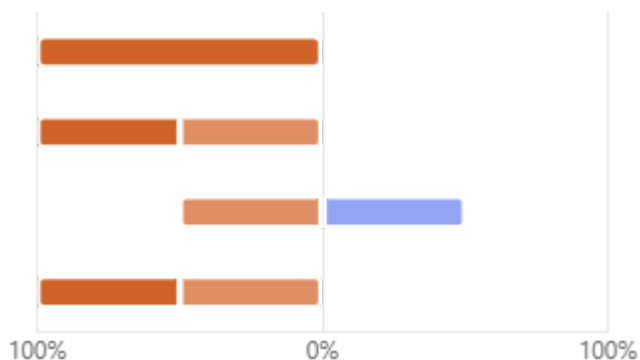
- Entièrement d'accord ● D'accord ● Plutôt d'accord ● Plutôt pas d'accord ● Pas d'accord
 ● Pas du tout d'accord

Le contenu était pertinent eu égard aux priorités de mon administration

Le contenu abordait des défis et besoins spécifiques auxquels j'ai été confronté/e dans mon travail

Le contenu était adapté au public

La durée était adaptée au contenu traité



21. Veuillez indiquer si vous êtes d'accord ou non avec les affirmations ci-après concernant les **supports** mis à disposition lors de la formation/de l'événement

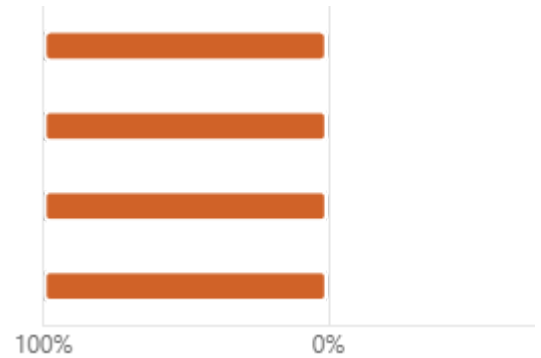
● Entièrement d'accord ● D'accord ● Plutôt d'accord ● Plutôt pas d'accord ● Pas d'accord
● Pas du tout d'accord

Les supports ont complété les séminaires de manière efficace

Les supports étaient bien conçus et structurés de manière logique

Les supports étaient complets et rigoureux sur le plan technique

Les supports étaient clairs et faciles à lire



22. Veuillez indiquer si vous êtes d'accord ou non avec les affirmations ci-après concernant la **structure** de la formation/de l'événement

- Entièrement d'accord
- D'accord
- Plutôt d'accord
- Plutôt pas d'accord
- Pas d'accord
- Pas du tout d'accord

La formation/l'événement était bien organisée/organisé et facile à suivre

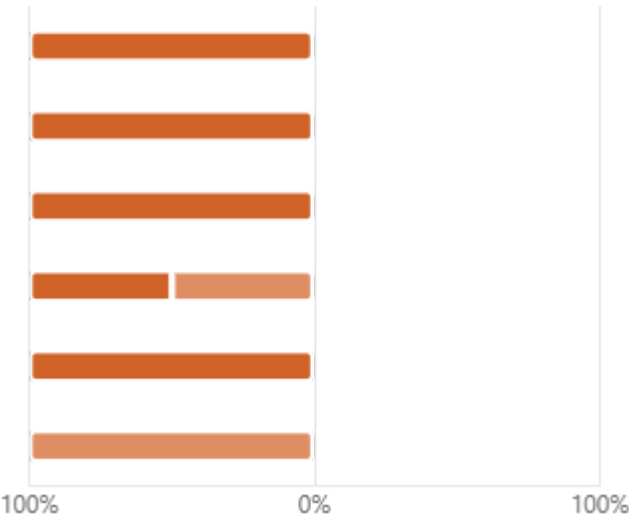
Le rythme était adapté au public

Les modalités d'exécution étaient accessibles et propices à l'apprentissage

Le lieu et/ou la plateforme étaient faciles d'accès

J'ai obtenu des possibilités de mise en réseau et de collaboration avec des collègues

Des possibilités de travaux pratiques et d'application des concepts appris ont été proposées



23. Y avait-il des conférencières/conférenciers lors de la formation/de l'événement ?

- Oui 2
- Non 0



24. Veuillez indiquer si vous êtes d'accord ou non avec les affirmations suivantes concernant les **conférencières/conférenciers** de la formation/de l'événement

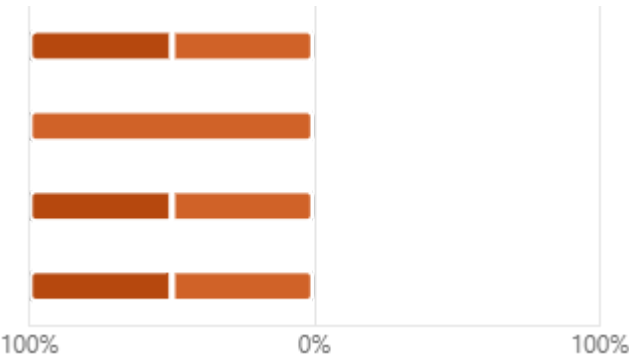
- Entièrement d'accord ● D'accord ● Plutôt d'accord ● Plutôt pas d'accord ● Pas d'accord
- Pas du tout d'accord

Les conférencières/conférenciers ont démontré au public une connaissance approfondie

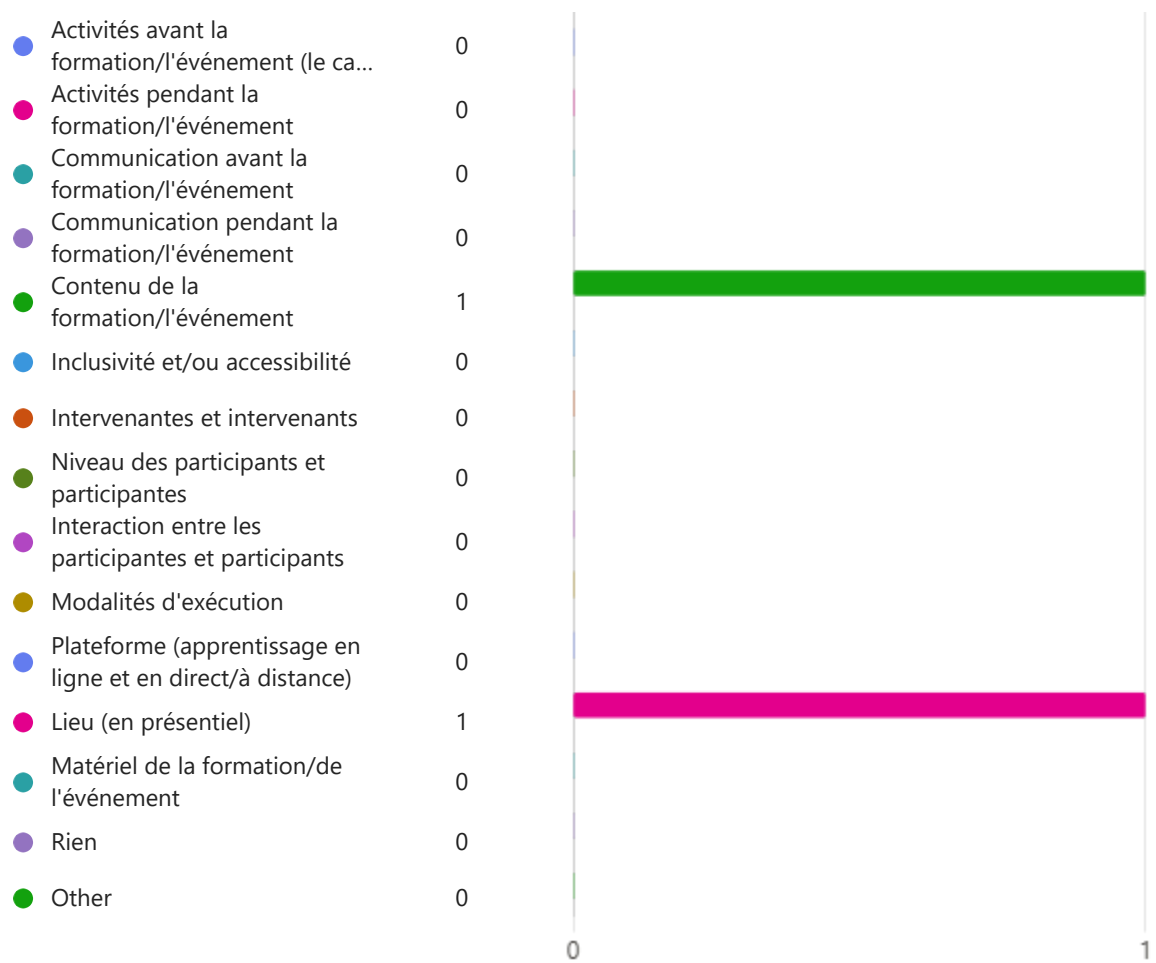
Les conférencières/conférenciers ont fait participer de manière efficace le public et facilité l'apprentissage

Les conférencières/conférenciers ont répondu de manière efficace aux questions et préoccupations soulevées par le public

Les conférencières/conférenciers ont fourni des informations en retour opportunes et utiles pendant la formation



25. Qu'avez-vous le plus apprécié ?



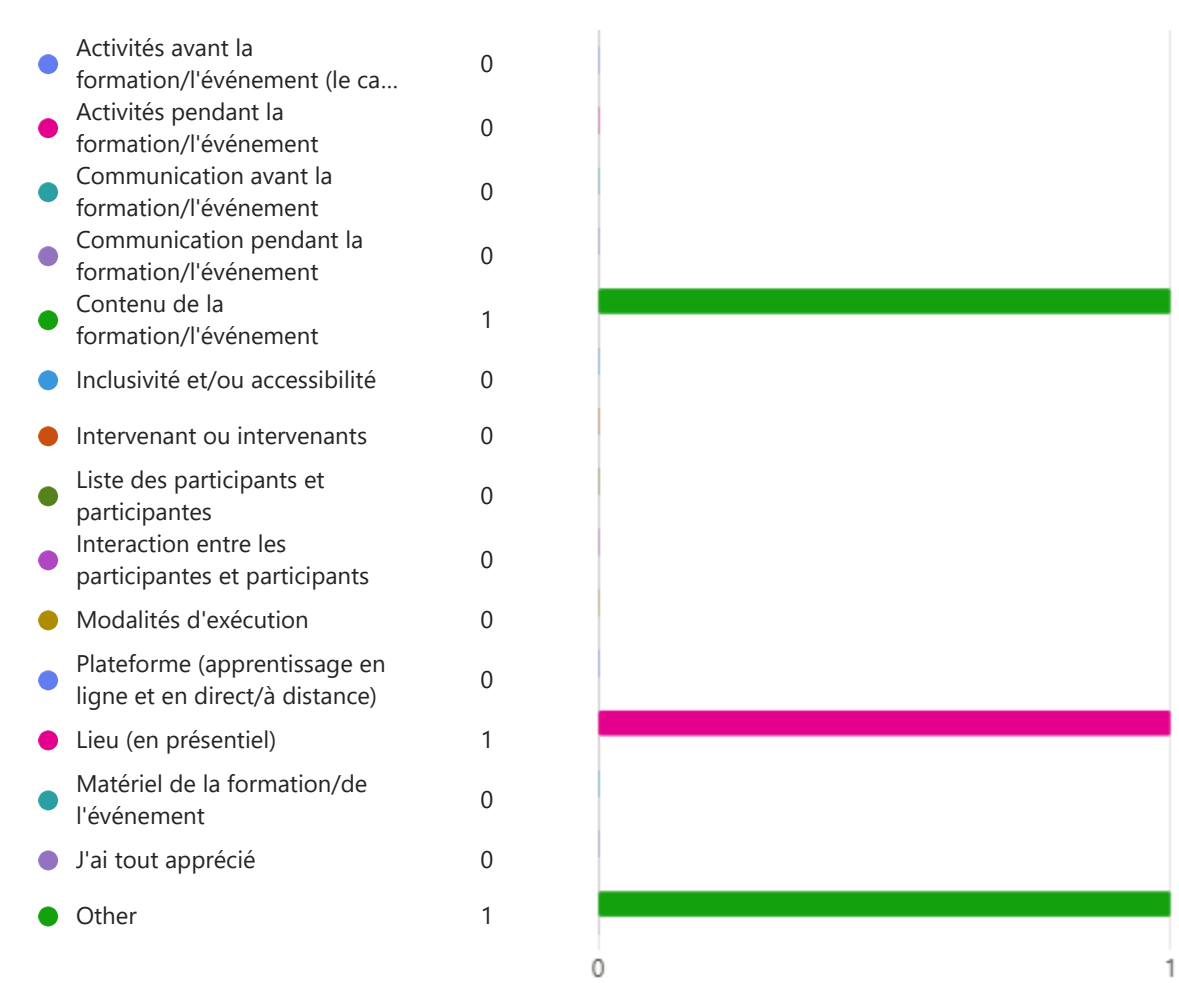
26. Veuillez expliquer pourquoi vous avez apprécié la formation/l'événement.

2
Responses

Latest Responses

"Conférenciers impliqués, personnel motivé dans l'ensemble"
"formation utile pour appuyer la mise en oeuvre de l'anne... "

27. Qu'avez-vous le moins apprécié ?

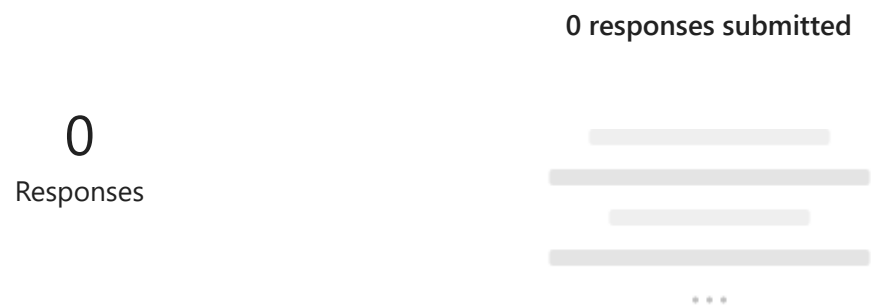


28. Veuillez expliquer pourquoi vous n'avez pas apprécié la formation/l'événement.

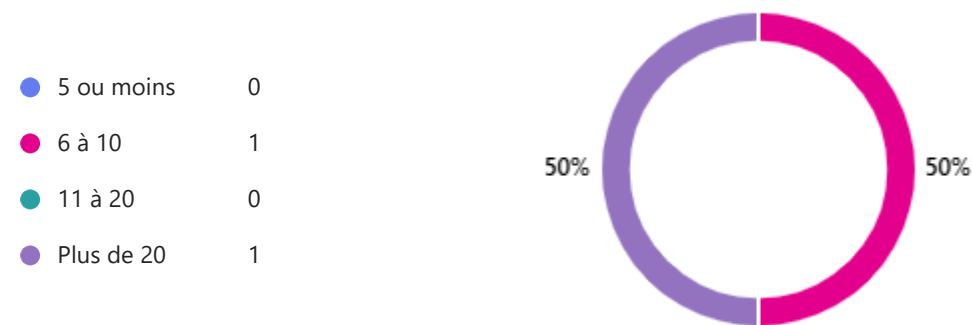
1
Responses

Latest Responses
"pas vrai"

29. Selon vous, comment est-il possible d'améliorer cette formation/cet événement pour en faire une expérience d'apprentissage plus efficace ?



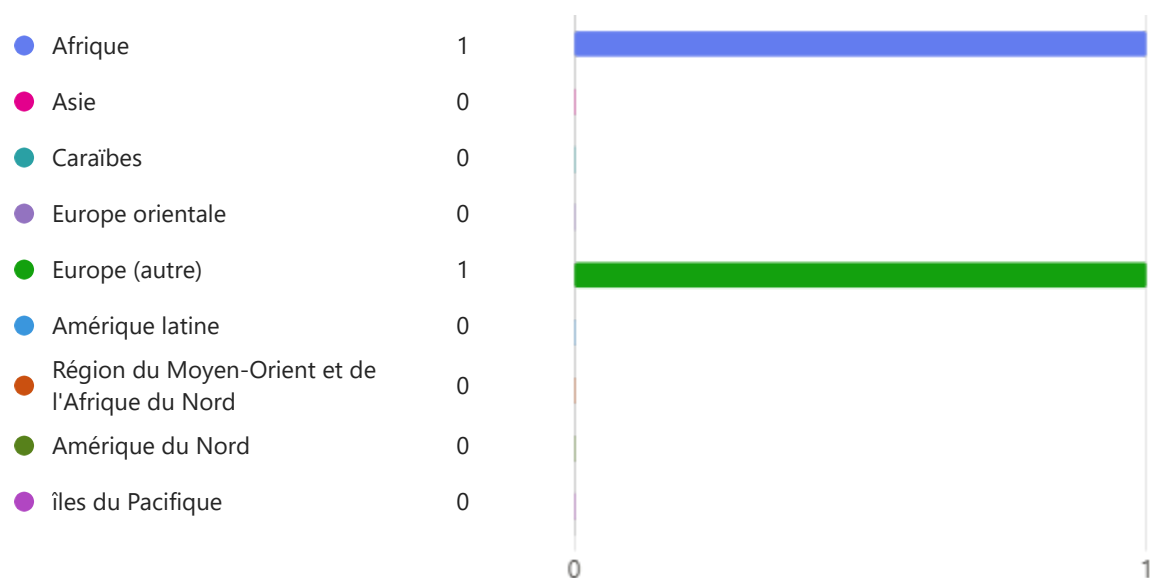
30. Combien d'années d'expérience avez-vous dans le domaine visé par la formation/ l'événement ?



31. Lequel des intitulés suivants décrit le mieux votre emploi actuel ?



32. **Région:** Veuillez indiquer la région que vous représentez dans le cadre de cet événement.



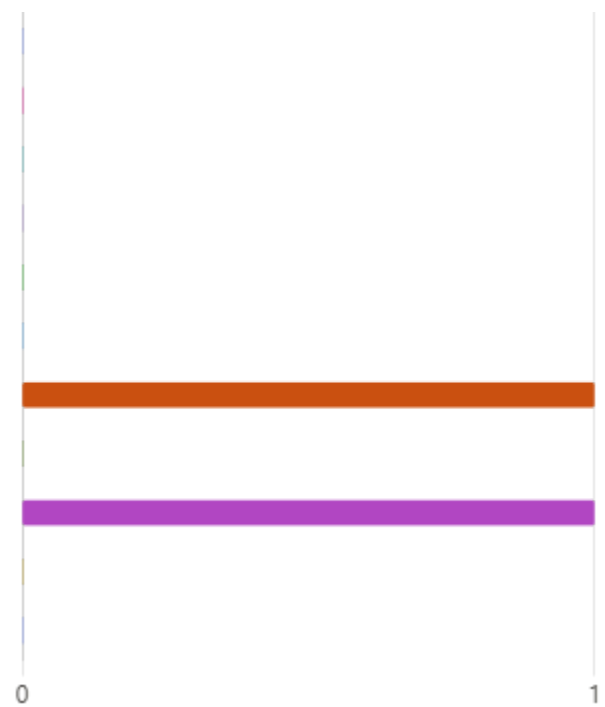
33. **Sexe:** Comment vous identifiez-vous ?

● Homme	1
● Femme	1
● Non-binaire	0
● Préfère ne pas répondre	0
● Other	0



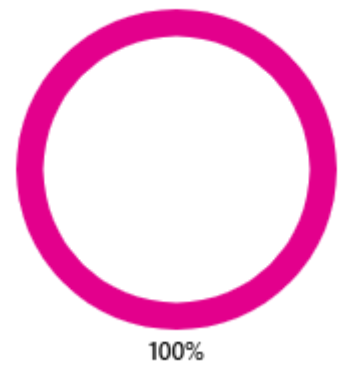
34. **Age:** Dans quel tranche d'âge vous situez-vous ?

● 18 - 24	0
● 25 - 29	0
● 30 - 34	0
● 35 - 39	0
● 40 - 44	0
● 45 - 49	0
● 50 - 54	1
● 55 - 59	0
● 60 - 64	1
● Plus de 65 ans	0
● Préfère ne pas répondre	0



35. Avez-vous un handicap qui pourrait limiter votre participation à ce type d'activité ?

● Oui	0
● Non	2
● Préfère ne pas répondre	0
● Je ne suis pas sûre/sûr	0



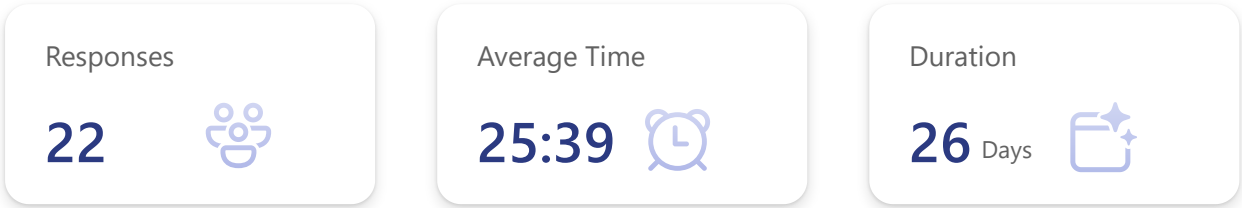
36. Pour nous aider à faire en sorte que les formations/événements soient accessibles à toutes et tous à l'avenir, veuillez nous indiquer les exigences que nous devrions prendre en considération en matière d'accessibilité

0 responses submitted

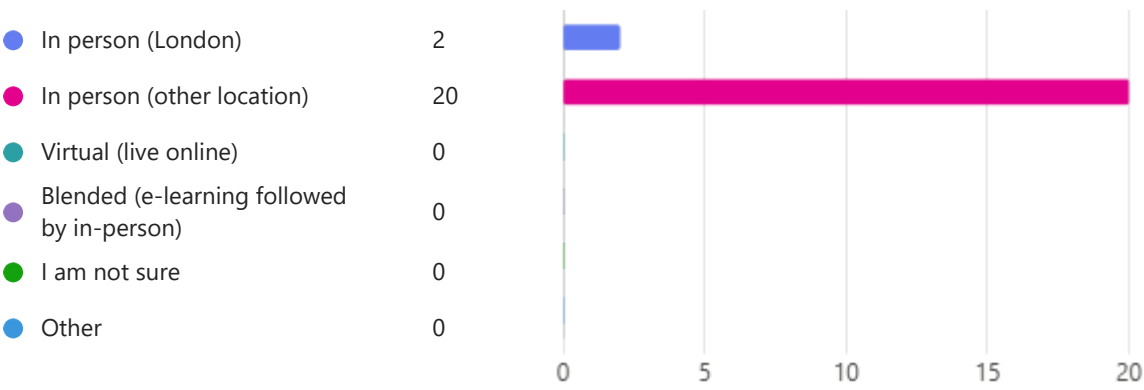
0
Responses



Responses Overview Active



1. How was the training/event delivered?



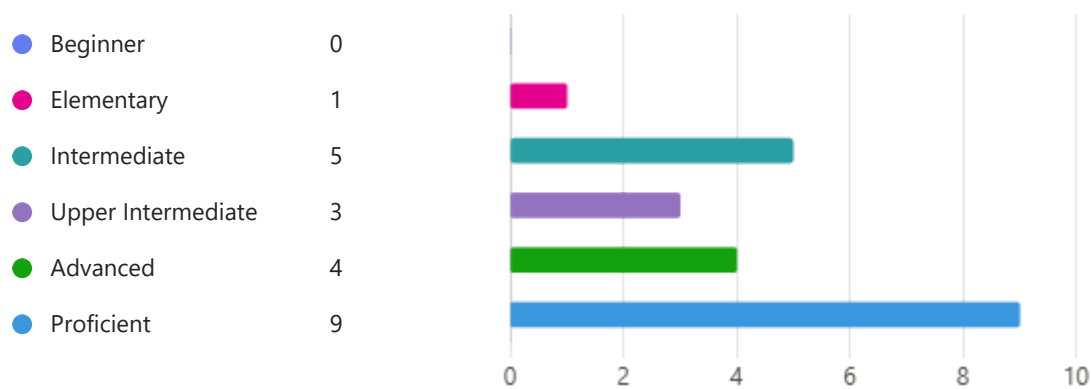
2. Did you experience any IT connectivity issues?

Yes	0
No	0

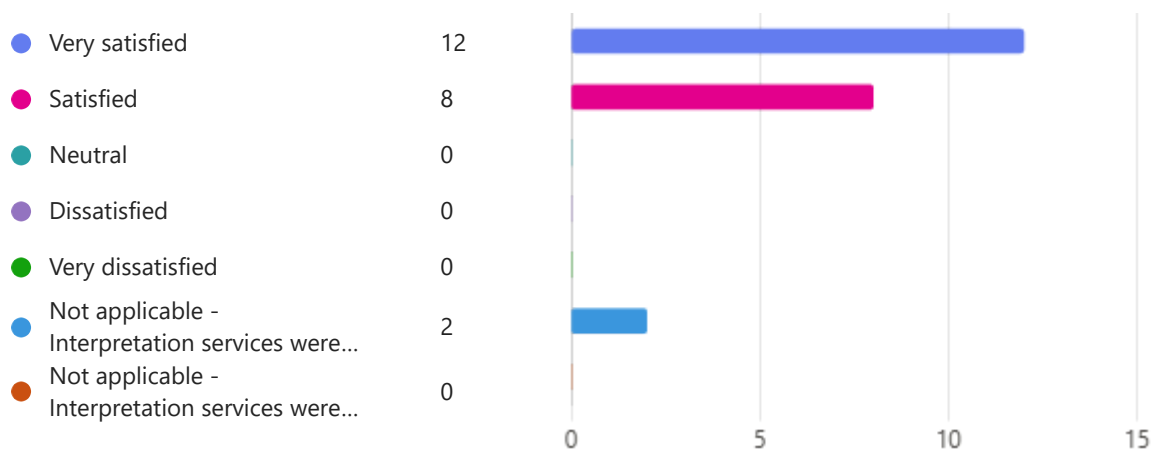
3. Which of the following best describes the reason for the connectivity issues?

IMO's platform crashed	0
Slow/weak network on IMO's side	0
Slow/weak network on my side	0
My network does not support such heavy connections	0
IMO's platform is not supported by the devices that I have available	0
Other	0

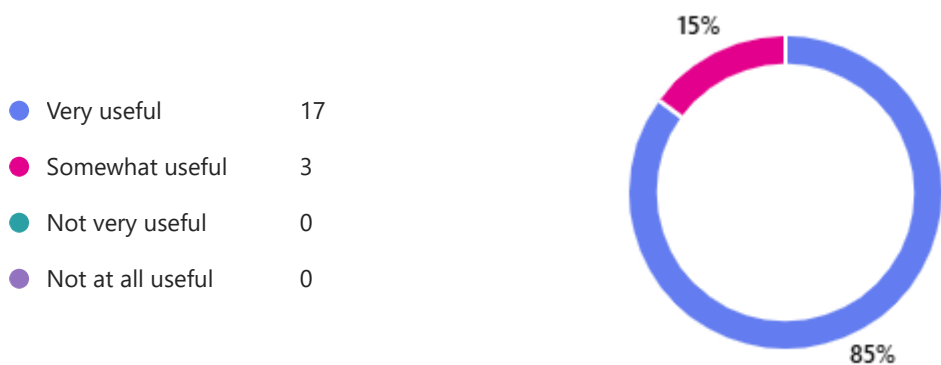
4. How would you assess your level of proficiency in the training/event's primary language?



5. How satisfied were you with the interpretation services provided during the training/event?



6. How useful were the interpretation services in helping you follow the content of the training/event?

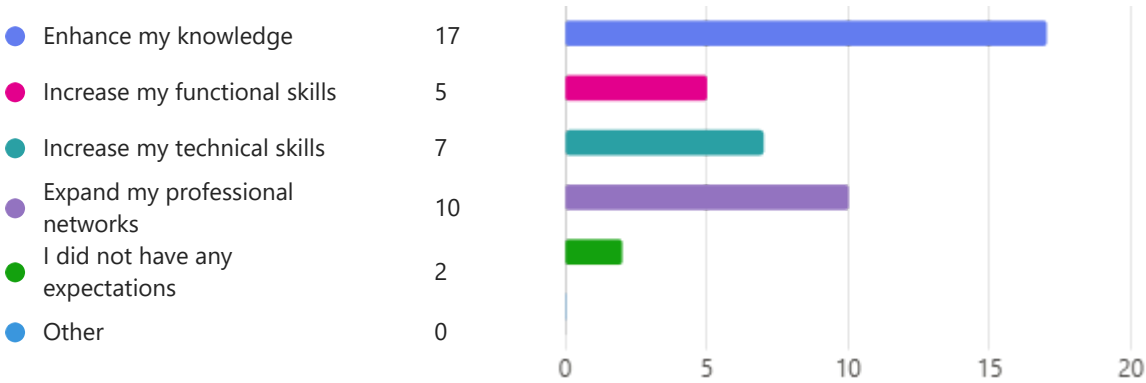


7. Would you like to add any feedback on the interpretation services provided?

3
Responses

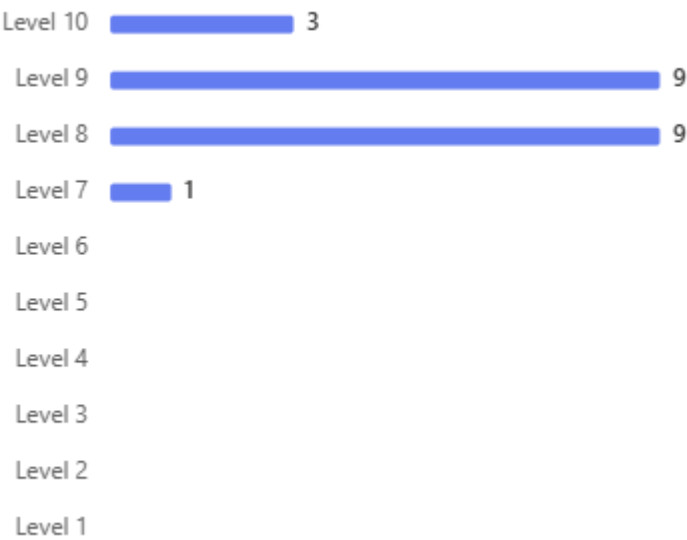
Latest Responses
...

8. Before the event/training, what were you expecting to achieve?

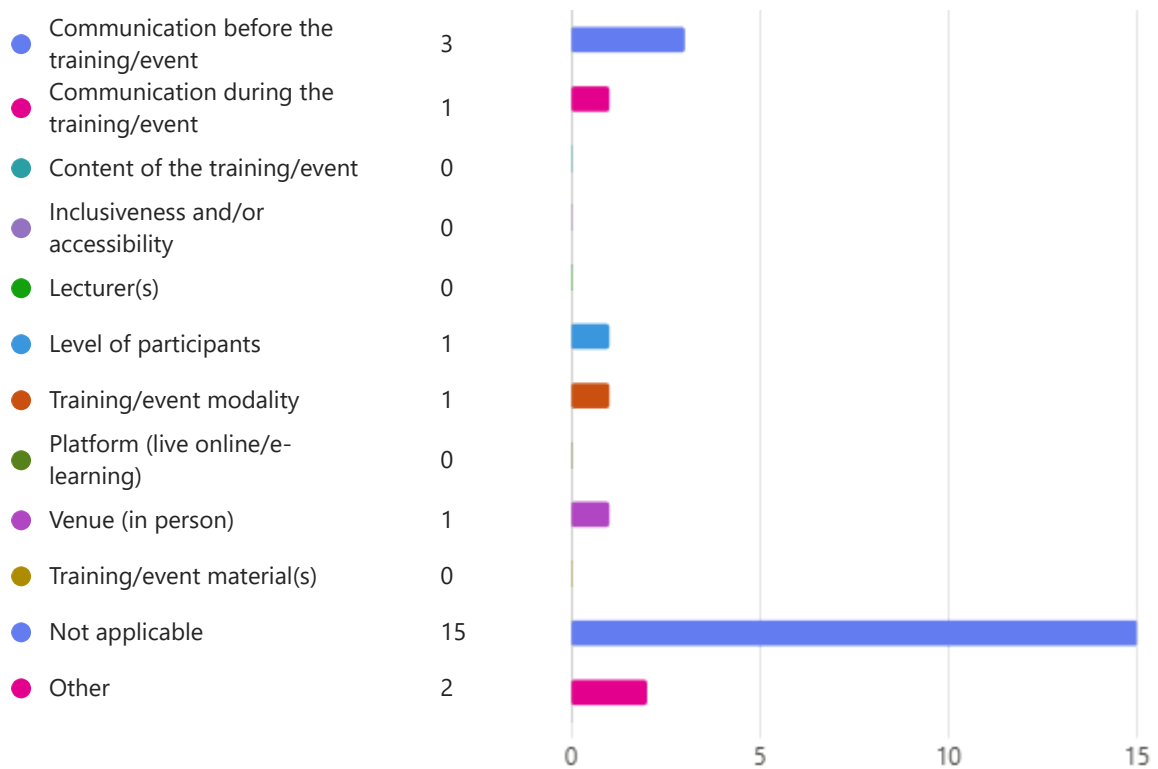


9. After the event/training, using a scale from 1 to 10, where 1 means “Not met” and 10 means “Exceeded”, would you say that your expectations were...

8.64
Average Rating



10. Which of the following have failed to meet your expectations?



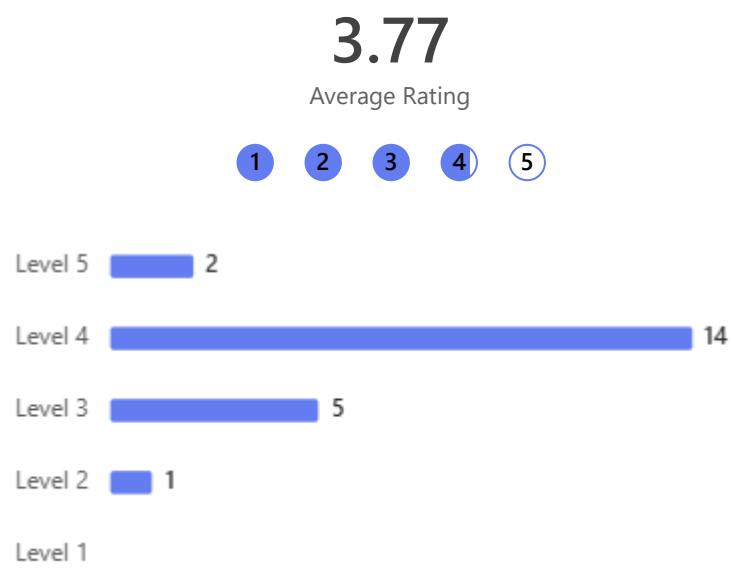
11. Using a scale of 1 to 5, where 1 means "Limited" and 5 means "Excellent", how would you rate your **knowledge** on the subject areas of training/event?



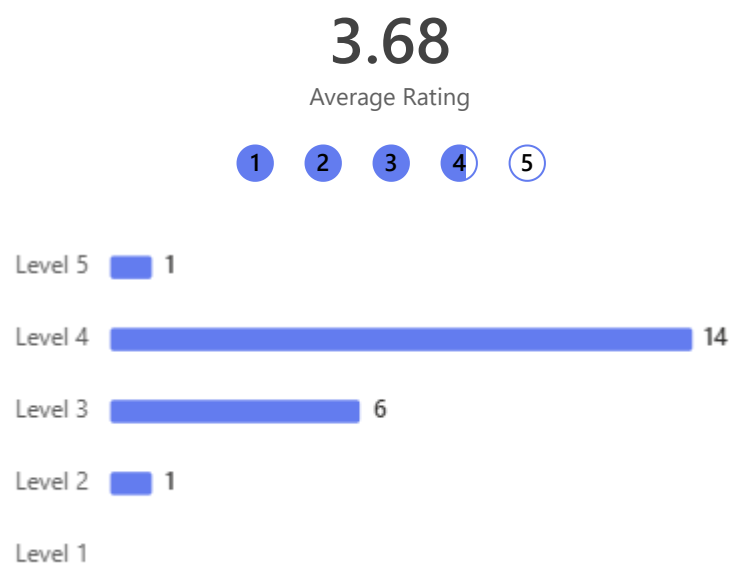
12. Using a scale of 1 to 5, where 1 means limited and 5 means excellent, how would you rate your **s kill set** on the subject areas of training/event?



13. Using a scale of 1 to 5, where 1 means "Limited" and 5 means "Excellent", how would you rate yo ur **knowledge** on the subject areas of training/event?

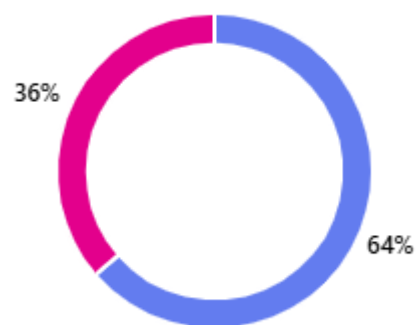


14. Using a scale of 1 to 5, where 1 means "Limited" and 5 means "Excellent", how would you rate your **skill set** on the subject areas of training/event?

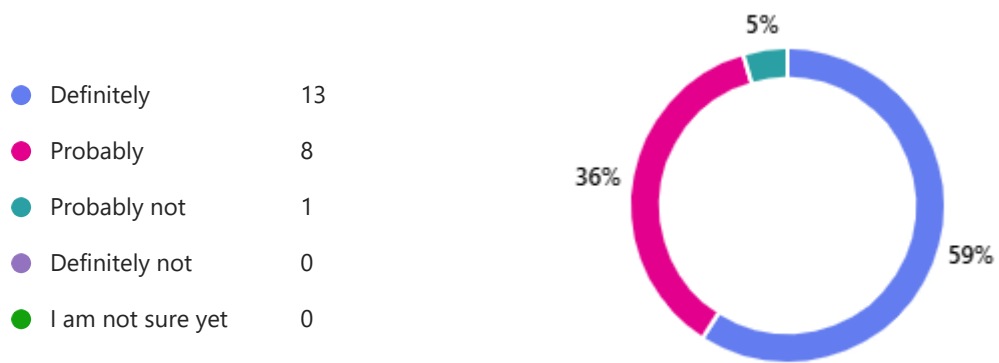


15. Will the knowledge and/or skills acquired through this training/event assist you in the performance of your duties?

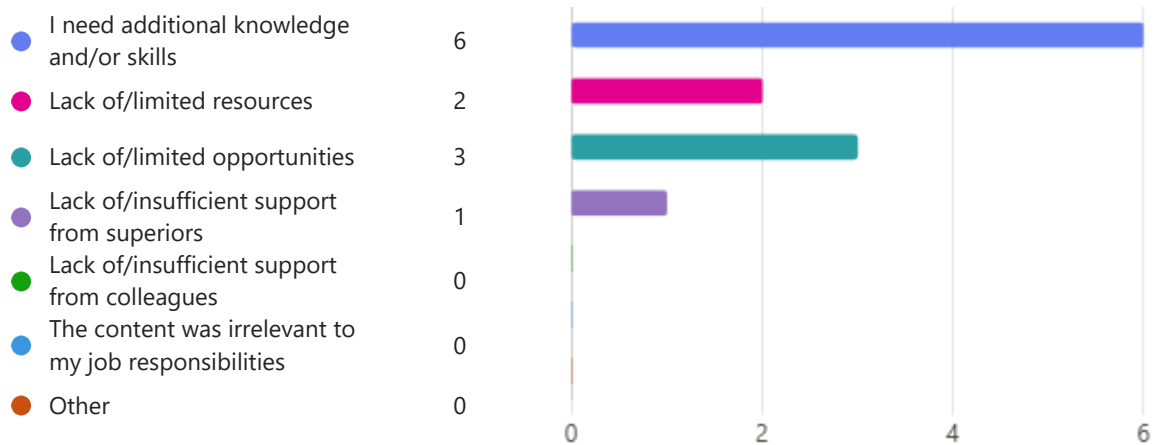
● It will definitely improve it	14
● It will probably improve it	8
● It will not change	0
● I am not sure yet	0



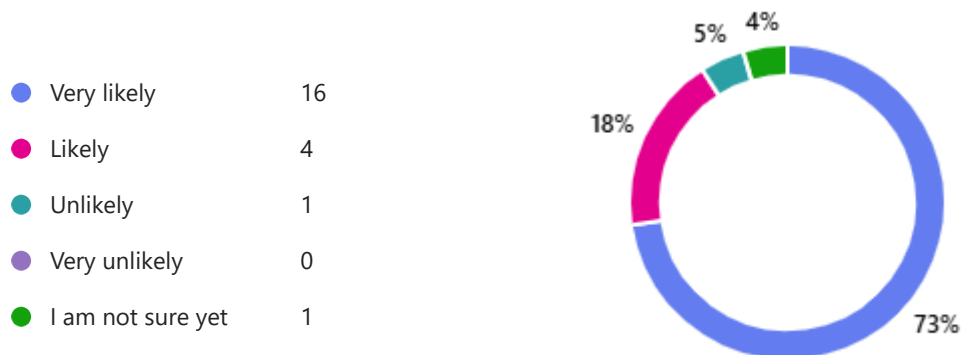
16. Will you be able to apply what you learned in your work?



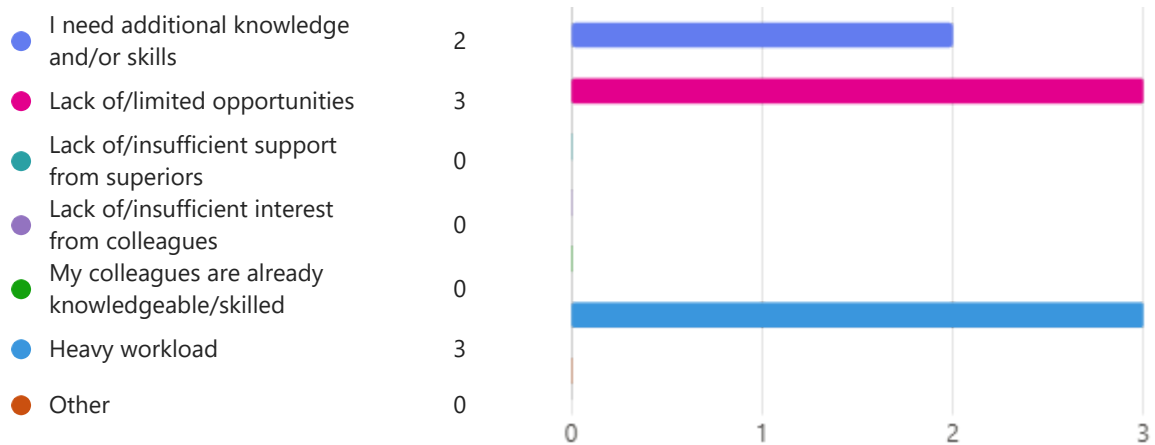
17. What factors could keep you from doing so?



18. How likely are you to transfer the knowledge and/or skills acquired to your colleagues at work?



19. What factors could prevent you from doing so?



20. Please indicate whether you agree or disagree with the following statements concerning the content of the training/event:

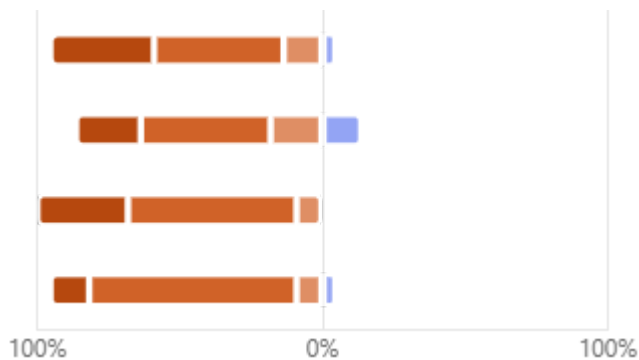
- Strongly agree ● Agree ● Somewhat agree ● Somewhat disagree ● Disagree
- Strongly disagree

The content was relevant to the priorities of my administration

The content addressed specific challenges and needs that I have been facing in my job

The content was appropriate for the audience

The length was appropriate for the content covered



21. Please indicate whether you agree or disagree with the following statements concerning the materials of the training/event:

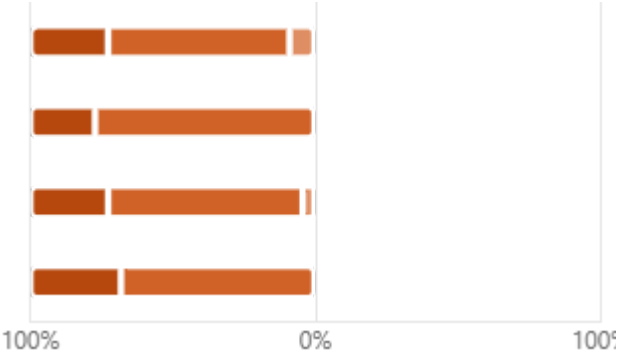
- Strongly agree ● Agree ● Somewhat agree ● Somewhat Disagree ● Disagree
- Strongly disagree

The materials effectively supplemented the lectures

The materials were well-designed and logically structured

The materials were comprehensive and technically sound

The materials were clear and easy to read



22. Please indicate whether you agree or disagree with the following statements concerning the structure of the training/event:

- Strongly agree

● Agree

● Somewhat agree

● Somewhat disagree

● Disagree
- Strongly disagree

The training/event was well-organized and easy to follow

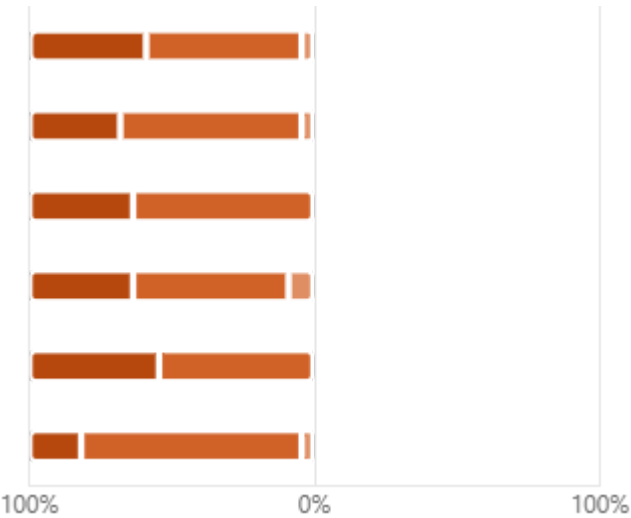
The pace was appropriate for the audience

The delivery modality was convenient and conducive to learning

The venue and/or platform was easy to access

Opportunities were provided for networking and collaboration with colleagues

Opportunities were provided for hands-on practice and application of the concepts learned



23. Were there any lecturers in the training/event?

- Yes

20
- No

2



24. Please indicate whether you agree or disagree with the following statements concerning the lecturer(s) of the training/event:

- Strongly agree

● Agree

● Somewhat agree

● Somewhat disagree

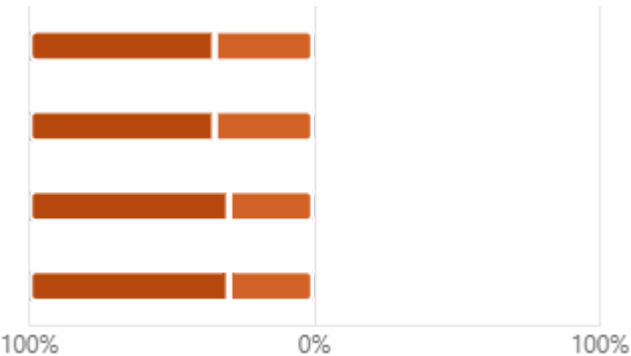
● Disagree
- Strongly disagree

The lecturer(s) demonstrated extensive knowledge to the audience

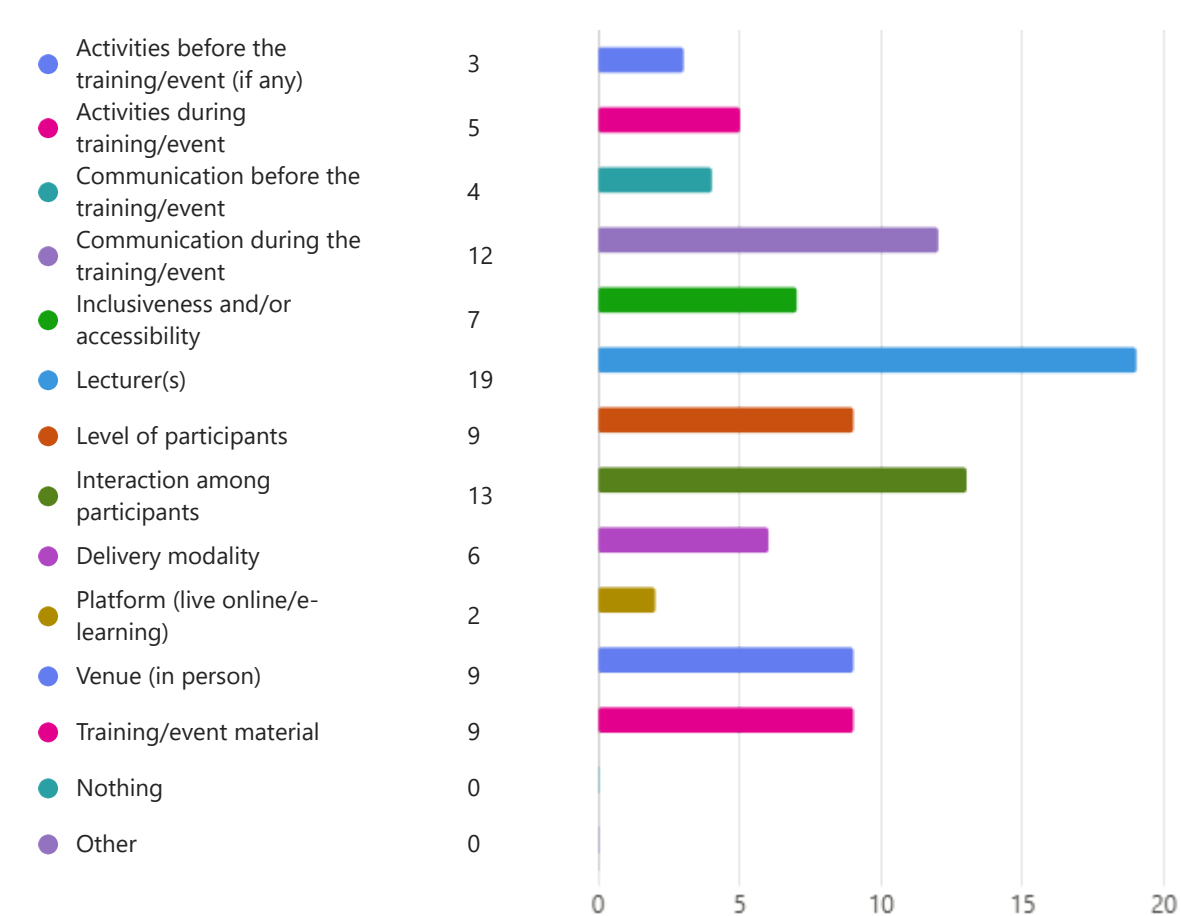
The lecturer(s) effectively engaged the audience and facilitated learning

The lecture(s) effectively addressed questions and concerns raised by the audience

The lecturer(s) provided timely and helpful feedback during the training



25. What did you like the most?



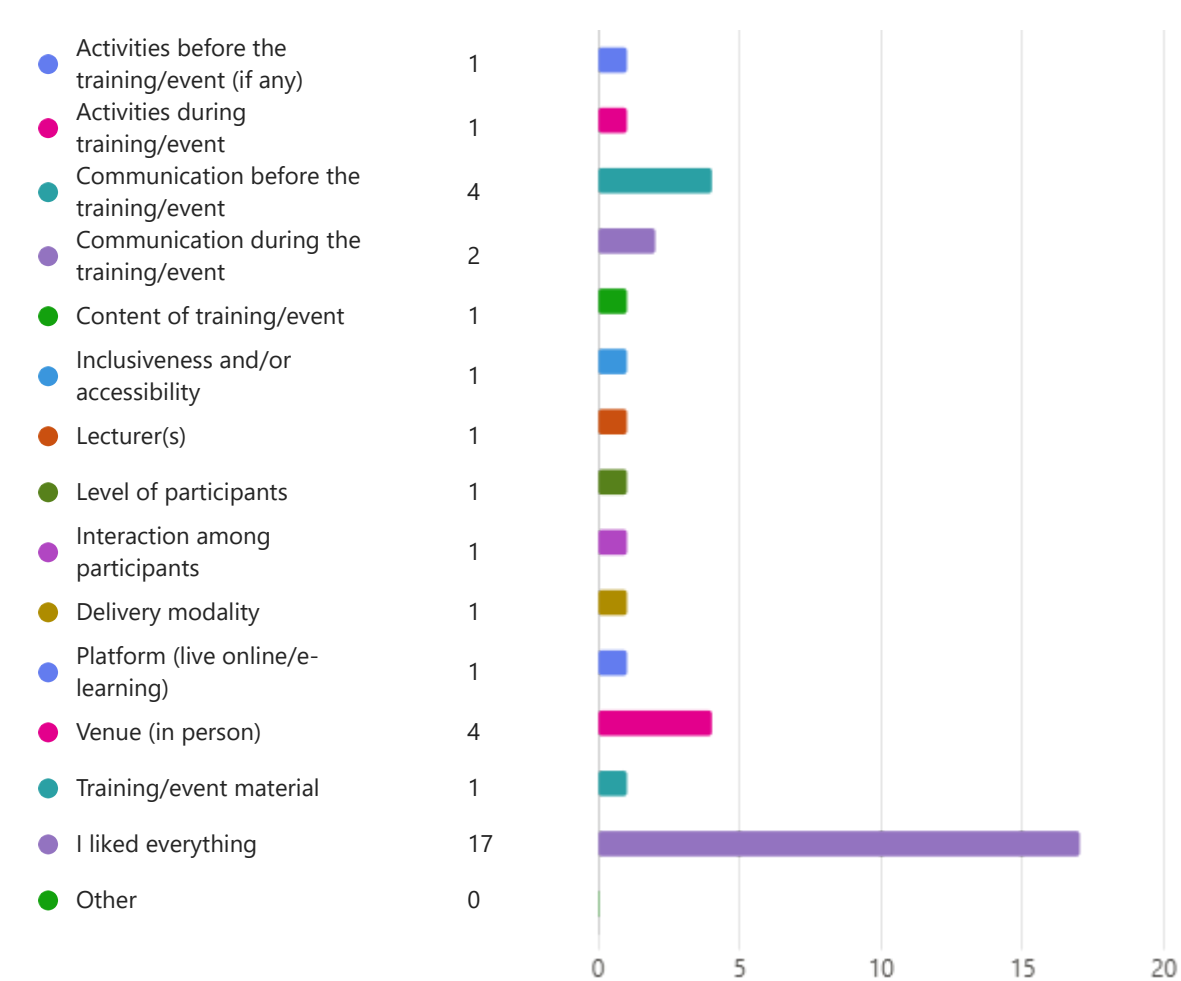
26. Why did you like it?

3
Responses

Latest Responses

...

27. What did you like the least?

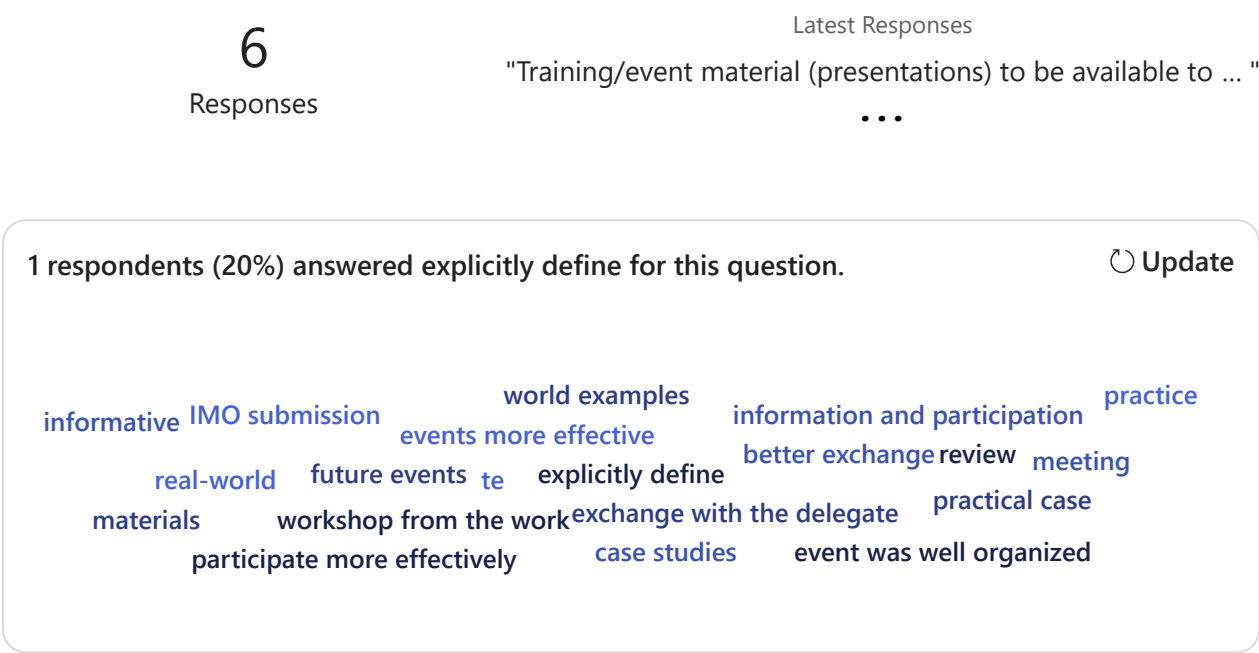


28. Why did you not like it?

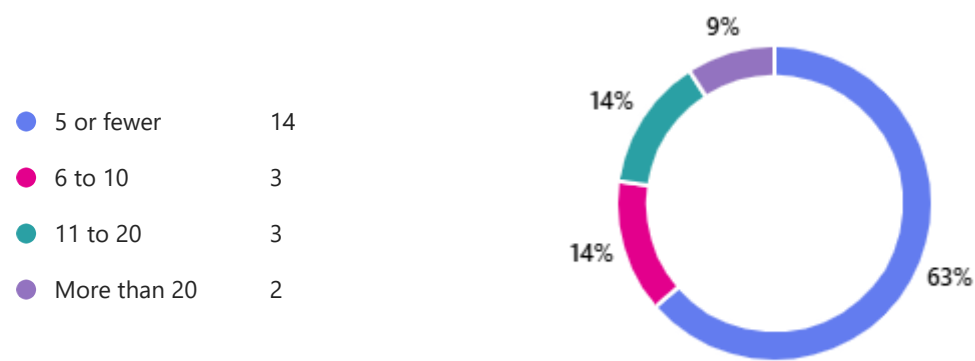
4
Responses

Latest Responses
"Nerrow sitting space, freezing cold"
...

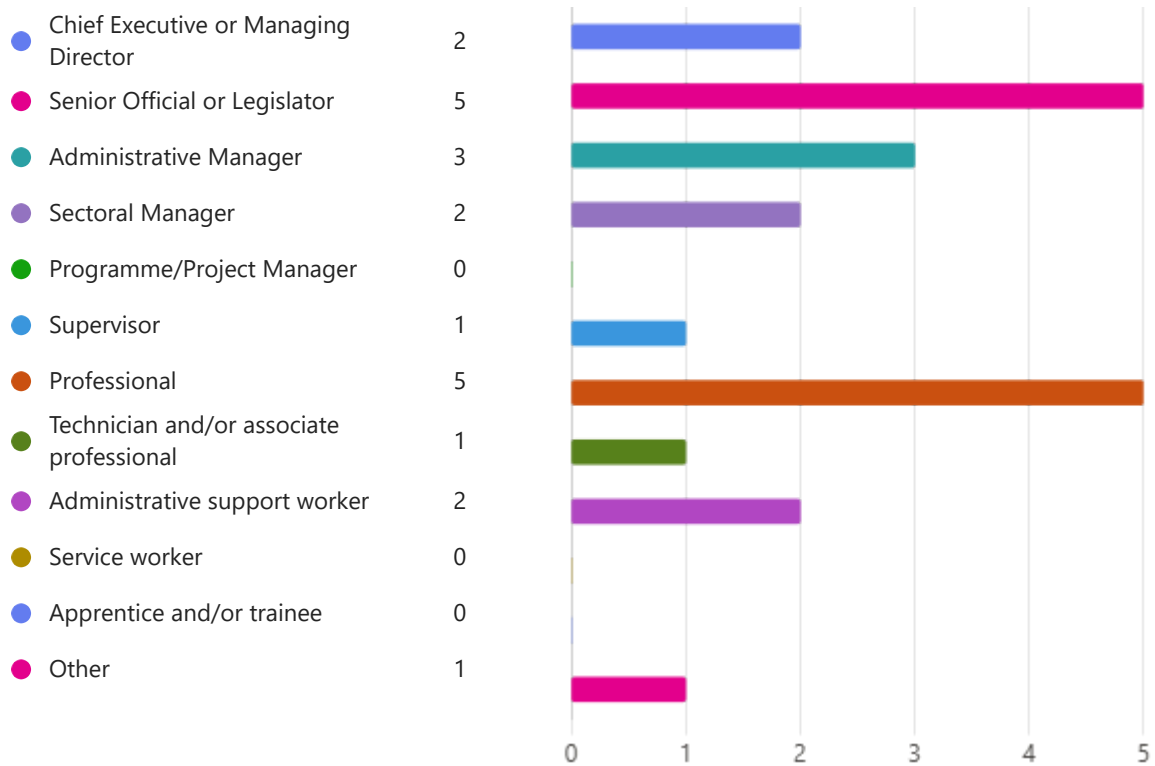
29. In your opinion, how could this training/event be improved to make it a more effective learning experience?



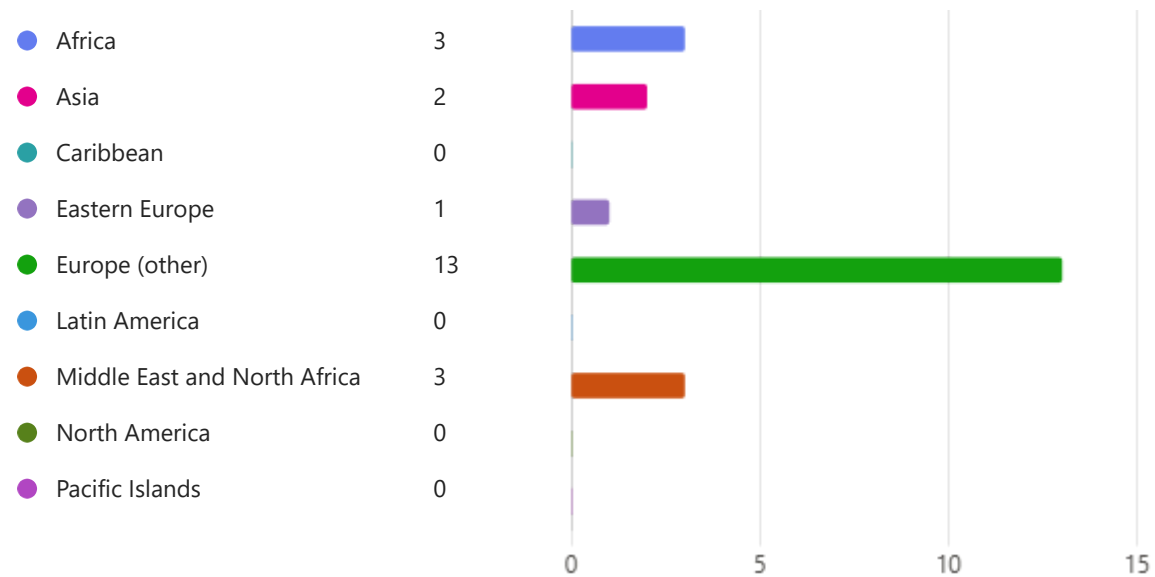
30. How many years of experience do you have in the subject covered by the training/event?



31. Which of the following best describes your current occupation?

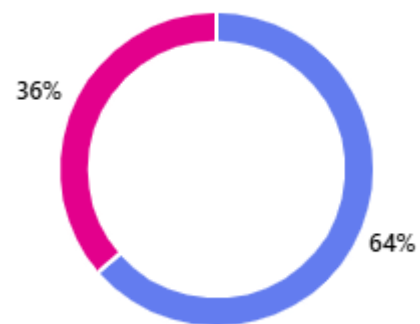


32. **Region.** Please indicate the region you are representing in this event.



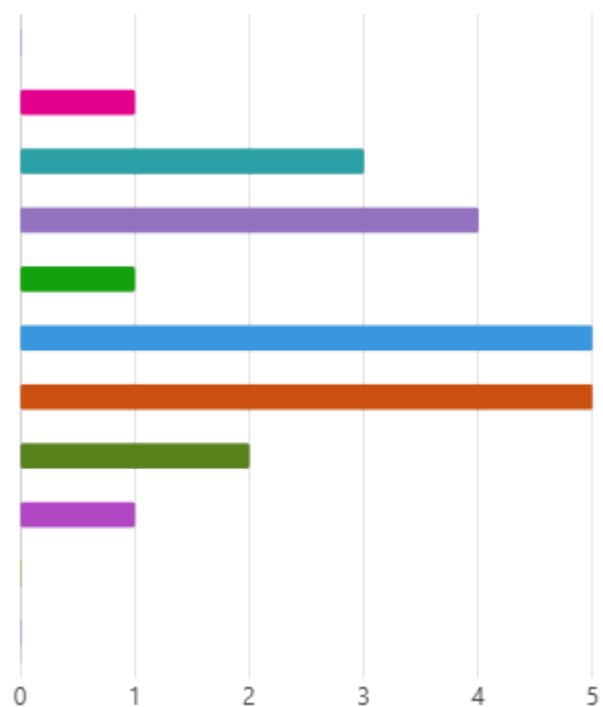
33. **Gender.** How do you identify?

● Male	14
● Female	8
● Non-binary	0
● Prefer not to say	0
● Other	0

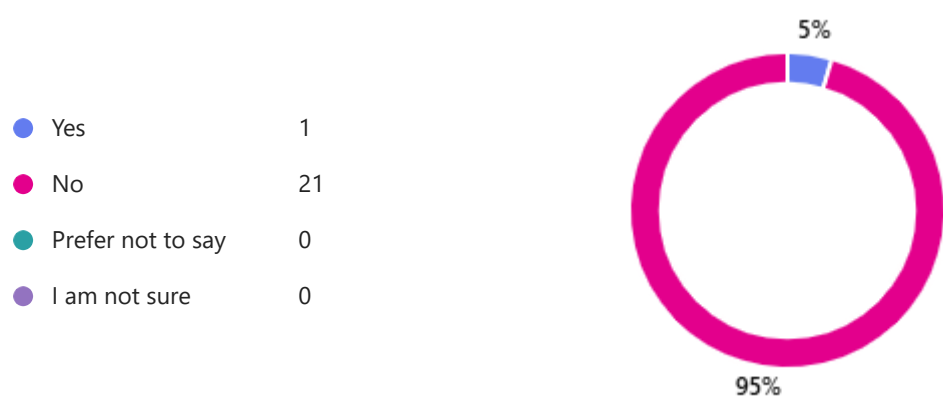


34. **Age.** What age group do you fall in?

● 18 – 24	0
● 25 – 29	1
● 30 – 34	3
● 35 – 39	4
● 40 – 44	1
● 45 – 49	5
● 50 – 54	5
● 55 – 59	2
● 60 – 64	1
● 65+	0
● Prefer not to say	0



35. Do you have a disability which may limit your participation in this type of activity?



36. To help us ensure that future training/events are accessible to everyone, please let us know what accessibility requirements we might need to take into consideration

