



IMO-OMI



UNEP-PNUE

REGIONAL MARINE POLLUTION EMERGENCY  
RESPONSE CENTRE FOR THE MEDITERRANEAN SEA (REMPEC)

CENTRE REGIONAL MEDITERRANEEN POUR L'INTERVENTION  
D'URGENCE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)

MEDITERRANEAN ACTION PLAN  
PLAN D'ACTION POUR LA MEDITERRANEE



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

REMPEC/WG.28/9/6  
20 mars 2007

Malte, 7-11 mai 2007

Original: anglais

Point 9 de l'ordre du jour

**DÉVELOPPEMENTS DANS LES CAPACITÉS DE LUTTE CONTRE LES DÉVERSEMENTS D'HYDROCARBURES EN MÉDITERRANÉE**

**Note du Secrétariat**

**Introduction**

1. Depuis la 7<sup>ème</sup> réunion des correspondants du REMPEC, d'importants développements concernant la disponibilité de moyens de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer ont été enregistrés avec l'affrètement, par l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM), de deux navires de récupération d'hydrocarbures en mer Méditerranée.

2. Dans une correspondance datée du 4 avril 2006, le directeur du REMPEC a demandé aux institutions européennes compétentes d'expliquer le *modus operandi* de ces nouveaux moyens et d'indiquer comment les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, qui ne sont pas membres de l'Union européenne, pourraient bénéficier de ces moyens en cas de déversement. Dans sa réponse, la Direction générale de l'environnement de la Commission européenne a informé le REMPEC que, conjointement avec l'AESM, la Commission européenne (CE) était en train d'étudier les conditions et modalités aux termes desquelles ces navires de l'AESM pourraient être mis à la disposition des Etats côtiers méditerranéens non membres de l'UE, par le biais de la Commission. Le présent document donne des informations sur la situation actuelle pour ce qui concerne la disponibilité de ces navires de lutte.

**Contexte**

3. Le Règlement (CE) n° 724/2004 du Parlement européen et du Conseil en date du 31 mars 2004, modifiant le Règlement (CE) n° 1406/2002 créant une Agence européenne de sécurité maritime, a chargé la dite Agence de "soutenir, à leur demande, les dispositifs de lutte contre la pollution des États membres avec de moyens complémentaires et d'une manière présentant un rapport coût-efficacité satisfaisant ».

4. L'AESM a élaboré, dans le cadre de cette nouvelle obligation, un Plan d'action pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution par les hydrocarbures. Ce Plan a pris en compte les capacités actuelles, en matière de lutte contre la pollution, des États membres de l'UE ainsi que le résultat d'une étude des risques. La Méditerranée, et plus particulièrement sa partie orientale, a été identifiée zone prioritaire en raison de la hausse des exportations de pétrole de Russie passant par la Mer Noire.

5. Parmi les nombreuses actions engagées suite à l'adoption de ce Plan d'action par son Conseil d'administration, l'AESM a lancé des appels d'offres pour l'affrètement de navires en alerte. Une fois affrétés, des adaptations sont opérées sur ces navires pour qu'ils puissent être classés comme navires de récupération et dotés des moyens suivants: capacité de détection de nappes d'hydrocarbures, capacité à décanter l'eau contenue dans les hydrocarbures récupérés afin d'optimiser l'utilisation de la capacité de stockage, système de réchauffage de cargaison pour faciliter le déchargement des hydrocarbures lourds récupérés. Le matériel de lutte se compose de deux types de systèmes de récupération des hydrocarbures: l'un basé sur le concept de *sweeping arm*, l'autre est un barrage de haute mer assorti d'écrèmeurs.

6. Les navires continuent à être utilisés pour mener des activités commerciales ordinaires tout en étant soumis à l'obligation de répondre immédiatement à toute demande de mobilisation émise par l'AESM.

7. Pour la Méditerranée, les deux navires affrétés sont le "MISTRA BAY" et le "SANTA MARIA", tous deux basés à Malte. De plus amples détails techniques sur ces navires peuvent être consultés sur le site Internet de l'AESM ([www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)). Un autre appel d'offre pour un troisième navire vient d'être rendu public.

### **Utilisation des navires par les États membres de l'UE**

8. Comme il est stipulé par les Règlements de la CE créant l'AESM, les navires en alerte peuvent être mis à la disposition des États membres de l'UE, des Parties contractantes à l'Accord européen de libre échange (AELE) (Islande, Norvège et Liechtenstein) ainsi que des pays candidats à l'adhésion à l'Union européenne, en cours de négociations d'accession (Croatie, Ex-République yougoslave de Macédoine et Turquie).

9. Les procédures opérationnelles sont les suivantes:

- L'État demandant assistance adresse celle-ci par le biais du Mécanisme communautaire de protection civile. Ce mécanisme a été créé par la Décision 2001/792/EC/Euratom du Conseil le 23 octobre 2001 et porte sur les obligations opérationnelles des États membres et de la Commission européenne. Le noyau opérationnel du mécanisme est le Centre de suivi et d'information (MIC), relevant de la Direction générale de l'environnement de la Commission européenne. Le MIC peut être contacté 24H/24H.
- Dès qu'il reçoit une demande de mobilisation des navires de récupération, le MIC transmet la demande à l'AESM qui publie un « avis d'intervention contre pollution » au fournisseur du navire.
- Une fois mobilisé, le navire intervient sous le commandement et le contrôle des autorités compétentes de l'État requérant. Pendant ce temps, l'État requérant reçoit du fournisseur du navire la facture pour les services rendus conformément à un "contrat de lutte contre incident de pollution" ; cette facture comprend les tarifs de location et le prix des combustibles de soute.

**Demande d'assistance par un des États méditerranéens non membre de l'UE ou par le biais d'un accord régional**

10. La situation aujourd'hui en ce qui concerne les pays tiers (États non membres de l'UE, États non membres de l'AELE et d'autres pays non candidats à l'UE) peut être résumée comme suit:

- Il n'entre pas dans le mandat présent de l'AESM d'apporter assistance à des pays tiers autres que ceux cités plus haut. Si la Commission européenne apprécie actuellement l'opportunité de présenter une proposition à cet effet, à ce jour, aucune décision n'a été prise au niveau de l'UE sur le principe de la mise à disposition de ces nouveaux moyens de lutte des pays voisins.
- Il est à souligner que le Mécanisme communautaire de protection civile peut être activé par tout pays non membre de l'UE frappé par une catastrophe majeure puisque la Décision du Conseil couvre les deux situations. Toutefois, dans le cadre du Mécanisme communautaire, le MIC n'est nullement habilité à décider de fournir ces moyens, puisque son rôle consiste davantage à agir comme facilitateur au niveau de la coordination.

**La réunion des correspondants est invitée** à prendre note des informations contenues dans le présent document.