



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

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

REMPEC/WG.32/8/1

Date: 8 avril 2011

Malte, 3-5 mai 2011

Original: anglais

Point 8 de l'ordre du jour

**DEVELOPPEMENTS DANS LE DOMAINE DE LA PREPARATION A LA LUTTE ET
DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE**

**RETOUR D'EXPERIENCE DE L'INCIDENT DU *DEEPWATER HORIZON*
ET ENTREE EN VIGUEUR DU PROTOCOLE OFFSHORE**

Note du Secrétariat

RÉSUMÉ

Résumé:

Le présent document résume les derniers développements dans le domaine de la préparation à la lutte contre la pollution marine et de la lutte elle-même, y compris le récent incident du Deepwater Horizon, l'entrée en vigueur du Protocole Offshore de la Convention de Barcelone et la situation de la coopération avec l'industrie.

Mesures à prendre:

Paragraphe 30

Documents de référence:

REMPEC/WG.32/9/2
[REMPEC/WG.28/9/3](#)
[REMPEC/WG.30/5](#)

Introduction

1. Depuis le 20 avril 2010, le naufrage de la plateforme pétrolière *Deepwater Horizon* et la marée noire dans le Golfe du Mexique qui s'en est suivie ont focalisé l'attention de la communauté internationale de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, notamment sous l'aspect technique, juridique et de son traitement par les médias. Ce document décrit les conséquences de cet incident aux niveaux régional et international.

2. Au niveau régional, à la demande du Gouvernement des États-Unis, le Secrétariat a consulté les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et a fourni un inventaire des moyens de lutte disponibles dans la région. Il a également commencé à rassembler des informations sur les installations offshore dans la région méditerranéenne. Sur le plan juridique et institutionnel, l'entrée en vigueur du Protocole Offshore de la Convention de Barcelone - le 24 mars 2011 - à la suite de sa ratification par la Syrie, qui devient ainsi la sixième Partie contractante¹ à la Convention de Barcelone à l'avoir ratifié, donne à la région un instrument juridique puissant et unique pour traiter les risques posés par les plateformes offshore et qui menacent l'environnement. Ces développements

¹ Le Protocole Offshore a été ratifié par l'Albanie, Chypre, la Libye, le Maroc, la Syrie et la Tunisie.

permettront aux pays méditerranéens d'activer un mécanisme régional de lutte au cas où un accident similaire à celui du Golfe du Mexique surviendrait.

3. Au niveau international, le [GIRG](#) (*Global Industry Response Group*) de l'Association internationale des producteurs de pétrole et de gaz ([OGP](#)) a été mis en place à la suite de l'incident du Golfe du Mexique pour assurer que les leçons qui en ont été tirées soient diffusées dans le monde entier. La question d'établir une responsabilité internationale et un régime d'indemnisation a également été portée devant le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI).

4. Cet incident a suscité de nombreuses préoccupations d'ordre régional ; notamment, la Commission européenne (CE) a commencé à étudier les normes de sécurité des activités offshore autour de l'Union européenne. Une communication adressée au Conseil et au Parlement européens – « [Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore](#) »² - et un de ses documents de travail - « [Activités pétrolières et gazières offshore et leur environnement réglementaire en Europe](#) »³ - ont été mis à la disposition du public. Il est à noter que dans son analyse de la situation en Méditerranée, la Commission a souligné le rôle effectif du Protocole Offshore et les activités que le REMPEC pourrait entreprendre. Elle a également fait savoir qu'elle envisageait de lancer un processus de consultation publique sur cette question avant de proposer une démarche législative, le cas échéant.

Incident de la plateforme pétrolière *Deepwater Horizon* (Macondo/MC 125)

5. Le 20 avril 2010, à environ 80 km au large des côtes de la Louisiane (USA), la plate-forme pétrolière *Deepwater Horizon* (autrement dénommée Macondo/MC 252) est victime d'une explosion suivie d'un incendie. 17 personnes sont blessées et 11 autres sont portées disparues. Les garde-côtes américains parviennent à évacuer rapidement 115 des 126 personnes présentes sur la plateforme au moment du drame et prennent le commandement des opérations de lutte. Selon des estimations, quelques 36 millions de tonnes de pétrole sont répandus en mer. Début août, l'équipe scientifique chargée par les autorités américaines d'évaluer la quantité d'hydrocarbures déversée par le puits fuyard annonce sa première estimation : 779 000 m³ d'hydrocarbures se seraient déversés, soit l'équivalent de 40 Erika, de 20 Exxon Valdez ou de 3,5 Amoco Cadiz. 16 % des hydrocarbures auraient été récupérés au niveau du puits. Conformément à la loi sur la pollution par des hydrocarbures - *Oil Pollution Act 1990* (OPA 90) -, les garde-côtes américains ont demandé à British Petroleum (BP), en tant que partie responsable, d'identifier les équipements de lutte qui pourraient être mis à la disposition des autorités américaines⁴.

6. Le Secrétariat a reçu trois requêtes spécifiques sur le même sujet et les a transmises aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone.

7. Il a organisé la collecte d'informations pour les divers inventaires au niveau international avec la collaboration de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'OSR (*Oil Spill Response*) – le fournisseur de service d'intervention de niveau 3 de BP - et, au niveau régional, avec la collaboration du MOIG (*Mediterranean Oil Industry Group*), pour éviter la redondance des informations.

8. Le Secrétariat remercie et félicite les onze (11) Etats côtiers méditerranéens pour leur prompt réaction et les renseignements détaillés qu'ils ont fournis sur les moyens disponibles dans leurs pays respectifs. Il a été communiqué au REMPEC que ces données ont été transmises aux garde-côtes qui ont apprécié leur contribution. Une fois les inventaires soumis, le Secrétariat n'a cependant reçu aucune information sur « l'équipement méditerranéen » mobilisé pour les opérations de lutte, à l'exception de l'Algérie qui a avisé le REMPEC que la « Société mixte de gestion et d'exploitation des terminaux à hydrocarbures (S.T.H.) » avait fourni du matériel anti-pollution. En vue de mesurer l'efficacité de la capacité de lutte régionale, il pourrait être de l'intérêt de la réunion d'être informée par les correspondants du REMPEC de tout type d'assistance offert par les Etats côtiers méditerranéens au gouvernement des Etats-Unis d'Amérique.

9. **De son point de vue, le Secrétariat** retient plusieurs enseignements de cette demande d'assistance.

² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0560:FIN:FR:PDF>

³ Disponible uniquement en anglais - <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2010:1193:FIN:EN:PDF>

⁴ http://www.cedre.fr/en/spill/deepwater_horizon/deepwater_horizon.php

10. En premier lieu, l'efficacité et la rapidité de cette collecte de données à l'échelle mondiale n'aurait pu être possible sans une approche centralisée. En effet, OSR, qui a joué le rôle de centre de collecte des données pour la première demande d'informations (disponibilité des stocks de dispersants, barrages anti-feu, fluorométrie et autres instruments de suivi de l'efficacité des dispersants) a contacté, le 4 mai 2010, les réseaux régionaux et internationaux existants pour rassembler ces renseignements. La demande adressée aux Accords Régionaux souligne la valeur ajoutée de ce réseau mondial, principalement établi sous l'égide du Programme « Mers régionales » du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).

11. Le 10 juin 2010, l'OMI a transmis au Secrétariat la demande d'un inventaire de systèmes de confinement et de barrages anti-feu que le Département d'Etat américain lui avait faite par l'intermédiaire de son ambassade à Londres. Par la même voie, une autre requête a été exprimée le 17 juin 2010 pour des informations sur la disponibilité d'écumeurs offshore à grande vitesse et capacité dans la région. REMPEC a reçu, au même moment, cette demande par l'intermédiaire de l'ambassade américaine à Malte.

12. Les demandes arrivant de toutes parts, le processus d'inventaire qui à l'origine était un système centralisé efficace de collecte de données et de communication, grâce à l'OSR, s'est transformé en une voie de communication partagée par de multiples organisations, ce qui a créé, évidemment, des redondances. Afin de garantir que toutes les parties prenantes obtiennent les données qu'elles demandaient, le REMPEC a effectué des copies de ses réponses à l'OMI, à l'ambassade américaine à Malte, au MOIG et à l'OSR.

13. Une mobilisation massive peut créer des complications et une situation confuse du fait, d'une part, de la difficulté de coordonner un dispositif multinational et comportant de nombreuses organisations et, d'autre part, de la quantité d'informations reçues de différentes sources. L'incident, encore une fois, a mis en évidence l'importance d'établir, et ce le plus tôt possible en cas d'incident, une procédure de coordination afin d'éviter la duplication des efforts et rendre l'assistance internationale plus efficace.

14. Il est également crucial, aux niveaux national et régional, de maintenir un inventaire des moyens disponibles afin d'identifier rapidement les équipements et les ressources humaines pouvant être mis à la disposition d'un tiers en cas d'urgence. À cet égard, dans les deux dernières années, un effort régional considérable - décrit dans le document REMPEC/WG.32/5/1-, a été accompli pour transférer le Système Régional d'Information (SRI), notamment sa [Partie B sur les répertoires et les inventaires](#) et le [profil de pays](#), de la version papier à celle en ligne mise à jour par les Parties contractantes. En général, l'expérience a montré que face à une demande d'assistance, chaque pays détermine au cas par cas les moyens à mettre à disposition. Il n'en reste pas moins qu'un aperçu général clair des stocks et des ressources humaines disponibles dans la région peut contribuer à renforcer le mécanisme d'assistance et faciliter la planification de la mobilisation.

15. Comme indiqué dans le document REMPEC/WG.32/5/1 concernant la mise à jour du Système régional d'information (SRI), considérant les inventaires préparés par le Secrétariat dans le cadre de la révision des Lignes directrices pour l'utilisation des dispersants dans la lutte contre la pollution marine par hydrocarbures dans la région méditerranéenne effectuée par le Groupe de travail technique méditerranéen (MTWG) et à la lumière des enseignements tirés de cet incident, il est considéré comme essentiel d'accroître l'effort en vue d'assurer la mise à disposition d'informations pertinentes et détaillées telles que le type et la quantité de dispersants et de barrages.

16. En dernier lieu, il est conseillé d'inclure des demandes similaires d'assistance régionale dans les scénarios des exercices nationaux et sous-régions afin de tester et de continuer à renforcer la capacité de lutte.

17. **Du point de vue de l'industrie**, il est noté que le [GIRG](#) de l'[OGP](#) a été mis en place le 14 juillet 2010, à la suite de l'incident du Golfe du Mexique sur le Macondo Prospect. Le GIRG a pour objectif d'assurer que l'expérience acquise lors de l'incident du Macondo est étendue au niveau mondial. À cet effet, sa mission consiste à suivre les résultats des enquêtes officielles sur le Macondo et à les rassembler. Ce processus permet également d'identifier d'autres questions sur l'incident du Macondo et les opérations en eau profonde et d'y répondre.

18. Le GIRG emploie plus de 40 experts du secteur – 12 d'entre eux travaillent à plein temps à Londres. Tous proviennent des entreprises membres de l'OGP. Dès le départ, ils ont collaboré étroitement avec les organismes de réglementation nationaux et régionaux et d'autres organisations

de l'industrie pétrolière. Certains groupes de travail se concentrent sur la prévention, l'intervention et la lutte.⁵

Coopération avec l'industrie : sécurité des opérations dans les terminaux pétroliers

19. L'un des objectifs spécifiques identifiés par la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (Objectif 14) concerne la prévention des accidents dans les ports commerciaux et les terminaux pétroliers. Pour l'atteindre, la Stratégie a recommandé de créer un système de gestion de la sécurité contre la pollution marine. Il s'est avéré que, dans le même temps, l'OCIMF (*Oil Companies International Marine Forum*) - la principale association professionnelle dans le domaine de la sécurité du transport du pétrole - examinait cette question au sein de son « Comité des ports et des terminaux »; le Centre a donc établi un contact avec cette organisation pour être tenu informé des développements dans ce domaine. Il a ainsi appris qu'une partie d'un nouvel outil de formation à la sécurité des terminaux avait déjà été finalisée. Il étudiera avec l'OCIMF la façon de le rendre aisément accessible aux parties intéressées.

Coopération avec l'industrie : Plan d'action méditerranéen pour la coopération entre les gouvernements et l'industrie.

20. Il est rappelé que la résolution 5 de la Conférence sur la coopération internationale en matière de préparation à la lutte et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures de 1990 et l'Article 11 du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole 'Prévention et situation critique' de 2002) recommandent la coopération avec les industries pétrolières et de transport maritime.

21. Au niveau régional, le REMPEC s'est efforcé de renforcer la coopération avec l'industrie pétrolière, notamment par l'intermédiaire du *Groupe méditerranéen de l'industrie pétrolière* (MOIG), qui comprend des sociétés pétrolières et leurs associés. Le MOIG a été officialisé en 2004 dans le but d'intensifier la coopération entre les gouvernements et l'industrie en Méditerranée.

22. Comme il a été mentionné à la 9^{ème} Réunion des Correspondants du REMPEC, en collaboration avec le MOIG et avec la participation de l'APIECA (*International Petroleum Industry Environmental Conservation Association*) et de l'Organisation maritime internationale (OMI), le Centre a organisé un atelier régional sur la préparation à la lutte et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en Mer Méditerranée destiné aux Gouvernements et à l'Industrie ; l'atelier s'est tenu à Marseille du 11 au 12 mai 2009.

23. Suite à cet atelier, il a été convenu de préparer un programme à court, moyen et long terme, - [le Plan d'action méditerranéen pour la coopération entre les Gouvernements et l'industrie \(MGICAP\)](#) - en vue de renforcer d'une manière quantifiable le niveau de préparation, la capacité d'intervention et la coopération entre les Gouvernements et l'industrie pétrolière dans la région méditerranéenne.

24. Conformément aux modalités de comptes-rendus de la gestion du programme MGICAP, un rapport de synthèse annuel à l'intention des parties prenantes devrait mettre en lumière l'état d'avancement du projet. Une série d'indicateurs synthétiques (ou indicateurs clés de performance) a été proposée pour suivre l'évolution du projet, évaluer l'efficacité de la coopération entre le REMPEC et le MOIG (et entre les gouvernements et l'industrie pétrolière) et identifier tout blocage. Le rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du MGICAP pour l'année 2010 est disponible dans le document REMPEC/WG.32/INF.3.

Entrée en vigueur du Protocole Offshore de la Convention de Barcelone

25. Ce Protocole - adopté en 1994 - relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol est entré en vigueur le 24 mars 2011. Cet instrument est pratiquement l'unique traité international qui traite de la coopération dans tous les domaines ayant trait aux activités offshore.⁶ Il se concentre, en priorité, sur les conditions générales de délivrance d'autorisation d'entreprendre des

⁵<http://girg.ogp.org.uk/>

⁶Protocole concernant la Pollution Marine résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental (1989) de la Convention régionale du Koweït pour la Coopération sur la protection de l'environnement marin contre la Pollution (1978)

activités offshore, sur les bonnes pratiques dans la gestion des substances chimiques qui y sont utilisées et sur l'élimination des produits liés et des déchets. Les Articles et Annexes relatifs aux mesures de sécurité (Art.14), aux plans d'urgence (Art.15), et à l'assistance mutuelle en cas de situation critique (Art.18) revêtent également un grand intérêt. Enfin, son Article 27 préconise l'adoption de règles et de procédures appropriées concernant la détermination de la responsabilité et l'indemnisation.

26. Il est à remarquer que les Articles 16 et 17 du Protocole Offshore reflètent en partie les dispositions prévues à l'Article 9 (Modalités de comptes-rendus) et à l'Article 11 (Mesures d'urgence à bord des navires, sur les installations Offshore et dans les ports) du Protocole 'Prévention et situation critique' de 2002.

27. Une analyse des clauses du Protocole Offshore qui promeut la coopération régionale révèle que les diverses questions qu'il aborde englobent des activités relevant du mandat de plusieurs composantes du PAM. Dans l'exécution quotidienne des activités offshore, les opérateurs et les régulateurs sont confrontés à des questions d'immersion, de déversement contrôlé de produits chimiques ou d'interdiction de substances chimiques, qui sont des sujets actuellement suivis par le programme MEDPOL et le Centre d'activités régionales pour la production propre (CAR-PP). D'autre part, la préparation à la lutte et la lutte en cas de déversement d'hydrocarbures ont un lien manifeste avec la mission du REMPEC et elles sont également traitées par les mêmes acteurs au niveau international. Les questions de responsabilité et d'indemnisation ont été soumises à l'attention du Comité juridique de l'OMI à sa 97^{ème} Session par la délégation de l'Indonésie. À la fin de l'examen de ce sujet, il a été décidé de demander à la prochaine assemblée de l'OMI de l'ajouter au Plan d'action stratégique de l'Organisation et entre-temps de mettre en place un groupe de consultation informel auquel participeront les Etats et les organisations intéressés afin de développer le contenu de la proposition. Le groupe a été placé sous la direction de l'Indonésie. Parmi les 14 pays participants, un seul (l'Italie) est un état côtier méditerranéen.

28. Les autres mers régionales ne disposent pas d'un traité tel que le Protocole Offshore, mais, en pratique, la coopération sur les activités offshore est bien établie dans la zone du Golfe, (ROPME) où le Protocole concernant la pollution marine résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental (1989) de la Convention régionale du Koweït pour la coopération sur la protection de l'environnement marin contre la pollution (1978) est entré en vigueur le 21 février 1990, en Mer Baltique (par la Convention d'Helsinki) et également en Mer du Nord et dans l'Atlantique (Convention OSPAR). Les pratiques utilisées dans ces zones pourraient être étudiées ultérieurement lors de l'examen des modes de coopération à établir sur les questions de l'offshore en Mer Méditerranée. En ce qui concerne notamment l'élaboration de bonnes pratiques et la définition des objectifs, il serait bon de tenir compte des tâches importantes déjà accomplies dans le cadre de la Convention OSPAR. La question globale de la gestion de la sécurité a également fait l'objet de travaux particulièrement intéressants du Forum des autorités offshore de la Mer du Nord parce que les mesures de sécurité régissant les activités offshore dans cette partie du monde ont été jugées d'un niveau avancé.⁷ Les futurs développements sur les activités offshore en Méditerranée devraient donc se référer à leur expérience. En premier lieu, il faudrait dresser un inventaire des installations existantes. Il est rappelé que par la lettre circulaire 30/2010, le Centre a demandé aux Parties contractantes de transmettre des informations préliminaires sur les activités offshore menées dans leur juridiction. Seules six Parties contractantes ont répondu au questionnaire.

29. En matière de sécurité des installations offshore et des risques de déversement, même si les aspects des dommages sont similaires à ceux dus au déversement de pétrole brut d'un navire-citerne, l'étendue possible d'une telle nappe et le lien avec le processus de production doivent être considérés comme faisant partie du cycle de gestion de la sécurité qui inclut des mesures de prévention, une formation, une évaluation périodique des moyens de lutte afin d'assurer leur disponibilité et leur pertinence. Il convient toutefois de tenir compte du fait que les activités offshore sont soumises à la juridiction des Etats côtiers qui sont chargés de définir les conditions de sécurité à imposer aux opérateurs. Il pourrait donc exister des différences entre les normes et les mesures de contrôle de la conformité aux conditions de sécurité que chaque pays applique. Un des avantages de l'approche régionale, comme dans le cas du Forum des autorités offshore de la Mer du Nord, tient au fait que des objectifs communs sont adoptés après avoir été discutés dans des groupes ad hoc, auxquels l'industrie peut participer.

⁷ http://www.ospar.org/content/content.asp?menu=00210305000000_000000_000000

30. **La Réunion des Correspondants est invitée à :**

- **prendre note** des informations fournies par le Secrétariat dans le présent document ; et à
- **émettre des avis et des observations** sur les différents sujets évoqués dans ce document