



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

Douzième réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

REMPEC/WG.41/9/Corr.1
Date : 22 mai 2017

Malte, 23-25 mai 2017

Original : anglais

Point 9 de l'ordre du jour

PARTAGE DES DONNÉES, SUIVI ET COMMUNICATION DE L'INFORMATION

Note du Secrétariat

**Corrigendum
Document REMPEC/WG.41/9, Annexe II**

L'Annexe II doit se lire comme suit :

Annexe II

Projet de Fiche d'orientation sur les indicateurs de l'IMAP pour l'EO9 CI19

Indicateur commun 19 (OE9) : Survenue, origine (si possible), ampleur des événements de pollution graves (par ex. déversements d'hydrocarbures, de produits pétroliers et de substances dangereuses) et leur impact sur les biotes atteints par cette pollution

Titre de l'indicateur	19. Survenue, origine (si possible), ampleur des événements de pollution graves (par ex. déversements d'hydrocarbures, de produits pétroliers et de substances dangereuses) et leur impact sur les biotes atteints par cette pollution (OE9)		
Définition du BEE pertinent	Objectif opérationnel connexe	Cible(s) proposée(s)	
Aucune survenue des événements de pollution graves.	De graves événements de pollution sont évités et leurs impacts réduits au minimum.	1. Tendance à la baisse de la survenue d'événements de pollution graves.	
Principe de base			
<p>Raison du choix de l'indicateur</p> <p>Les hydrocarbures et substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) déversés en mer peuvent avoir un impact sur l'environnement comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - étouffement physique avec un impact sur les fonctions physiologiques ; - toxicité chimique donnant lieu à des effets létaux ou sub-létaux ou entraînant une altération des fonctions cellulaires ; - les changements écologiques, principalement la perte d'organismes clés d'une communauté et la prise en charge des habitats par des espèces opportunistes ; et - les effets indirects, tels que la perte d'habitat ou d'abri et l'élimination consécutive d'espèces écologiquement importantes. <p>En outre, la pollution par les hydrocarbures et les SNPD ont un impact socio-économique (activités récréatives, pêches, maricultures ainsi que d'autres activités telles que les centrales électriques, le transport maritime, la production de sel ou le dessalement de l'eau de mer). L'apparition d'événements de pollution graves impliquant des hydrocarbures ou des SNPD doit être mesurée et les impacts possibles surveillés.</p>			
Références scientifiques			
<p>ITOPF. "Effect of oil pollution on the marine environment". ITOPF, Technical Information Paper 13.</p> <p>GESAMP. Report n° 75: "Estimates of Oil Entering the Marine Environment from Sea-Based Activities", IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (2007).</p> <p>Zeina G. Kassaify, Rana H. El Hajj, Shady K. Hamadeh, Rami Zurayk and Elie K. Barbour. "Impact of Oil Spill in the Mediterranean Sea on Biodiversified Bacteria in Oysters", Journal of Coastal Research, Vol. 25, No. 2 (2009), pp. 469-473. Publié par : Coastal Education & Research Foundation, Inc.</p> <p>Peterson CH, Rice SD, Short JW, Esler D, Bodkin JL, Ballachey BE, Irons DB. "Longterm ecosystem response to the Exxon Valdez oil spill". Science 302:2082–2086(2003).</p>			

Titre de l'indicateur	19. Survenue, origine (si possible), ampleur des événements de pollution graves (par ex. déversements d'hydrocarbures, de produits pétroliers et de substances dangereuses) et leur impact sur les biotes atteints par cette pollution (OE9)
Contexte réglementaire et cibles	
<p>Description du contexte réglementaire</p> <p>La pollution grave due aux hydrocarbures et à d'autres substances dangereuses, résultant soit d'accidents maritimes, soit d'opérations courantes des navires, est abordée dans un certain nombre de conventions internationales sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), l'agence spécialisée des Nations Unies responsable de la sécurité maritime et de la sécurité et de la prévention de la pollution marine par les navires, dont certaines prévoient des régimes plus stricts en Méditerranée, y compris les rejets d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures. Au niveau régional, la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« Convention de Barcelone ») et son 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 situations critiques » de 2002) sont des instruments cruciaux permettant la coopération et les actions communes pour aider tous les États riverains de la Méditerranée à mettre en œuvre et appliquer les Conventions de l'OMI sur la prévention de la pollution et la préparation et la réponse aux déversements d'hydrocarbures et de SNPD.</p> <p>Le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), administré par l'OMI en coopération avec le Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (ONU Environnement), également dénommé l'ONU Environnement / PAM, est responsable de la mise en œuvre du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002. Le Centre maintient une base de données sur les alertes et les accidents qui provoquent ou peuvent provoquer une pollution de la mer par les hydrocarbures (depuis 1977) et par d'autres substances nocives (depuis 1989) en mer Méditerranée. De plus, à la suite de l'adoption par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone du Protocole 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 (Protocole « Offshore »), les Parties contractantes doivent veiller à ratifier ledit Protocole ainsi qu'à développer les procédures et programmes de surveillance pour les activités offshore, qui devraient se baser sur le Programme de surveillance et d'évaluation intégrées de la mer et des côtes méditerranéennes et Critères d'évaluation connexes(IMAP) de l'Approche écosystémique (EcAp).</p>	
<p>Cibles</p> <p>Pour mesurer la tendance de la survenue des événements de pollution accidentelle par les hydrocarbures ou les SNPD, on peut utiliser l'indicateur suivant : nombre d'événements de pollution (de 50 mètres cubes ou plus) par an dans les eaux marines de chaque Partie contractante à la Convention de Barcelone. Une cible pourrait être au maximum 1 survenue par année par Partie contractante à la Convention de Barcelone.</p> <p>En ce qui concerne les rejets illicites d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures (Annexe I de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)), une tolérance minimale (près de 0 événements) pourrait être considérée.</p>	
<p>Documents réglementaires</p> <p>Documents réglementaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> i. 19e CdP à la Convention de Barcelone, Athènes, Grèce, 2016. Décision IG.22/7 - Programme de surveillance et d'évaluation intégrées de la mer et des côtes méditerranéennes et Critères d'évaluation connexes (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28) ii. 19e CdP à la Convention de Barcelone, Athènes, Grèce, 2016. Orientations de surveillance et d'évaluation intégrées (UNEP(DEPI)/MED IG.22/Inf.7) iii. 18e CdP à la Convention de Barcelone, Istanbul, Turquie, 2013. Décision IG.21/3 relative à l'approche écosystémique comportant l'adoption des définitions du "bon état écologique" (BEE) et des cibles (UNEP(DEPI)/MED IG.21/9) 	

Titre de l'indicateur	19. Survenue, origine (si possible), ampleur des événements de pollution graves (par ex. déversements d'hydrocarbures, de produits pétroliers et de substances dangereuses) et leur impact sur les biotes atteints par cette pollution (OE9)
Documents réglementaires connexes	
<p>iv. 18e CdP à la Convention de Barcelone, Istanbul, Turquie, 2013. Décision IG.21/9 relative à l'établissement d'un réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone (UNEP(DEPI)/MED IG.21/9)</p> <p>v. Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002</p> <p>vi. Protocole « Offshore »</p> <p>vii. MARPOL, plus précisément son Annexe I (Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures), Annexe II (Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac) et Annexe III (Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis)</p> <p>viii. Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) et le Protocole de 2000 sur la préparation, l'intervention et la coopération en matière d'événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-HNS)</p>	
Méthodes d'analyse de l'indicateur	
Définition de l'indicateur	
<p>Dans le cas des événements de pollution graves par les hydrocarbures et les SNPD, l'indicateur sera obtenu à partir des informations sur les événements de pollution par les hydrocarbures et les SNPD enregistrés et soumis chaque année en mer Méditerranée.</p>	
Méthodologie de calcul de l'indicateur	
<p>Dans le cadre du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002, les Parties contractantes ont mis en œuvre une procédure de notification (article 9) où les informations suivantes (voir le format ci-dessous) doivent être signalées par les capitaines ou autres personnes ayant la charge de navires battant leurs pavillons et aux pilotes d'aéronefs immatriculés sur leurs territoires :</p> <p>(1) tout événement qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures ou de substances nocives et potentiellement dangereuses ; et</p> <p>(2) la présence, les caractéristiques et l'étendue des nappes d'hydrocarbures ou de substances nocives et potentiellement dangereuses, y compris celles transportées en colis, repérées en mer et qui présentent ou sont susceptibles de présenter une menace pour le milieu marin, pour les côtes ou les intérêts connexes d'une ou plusieurs Parties.</p> <p>De plus, conformément à l'article 10 (Mesures opérationnelles) dudit Protocole, toute Partie contractante confrontée à un événement de pollution doit, entre autres :</p> <p>(1) informer immédiatement toutes les Parties contractantes susceptibles d'être affectées par l'événement de pollution de ses évaluations et de toute action entreprise ou prévue pour faire face à un tel événement et fournir simultanément les mêmes informations au REMPEC, qui les communique à toutes les autres Parties contractantes ; et</p> <p>(2) continuer à observer la situation aussi longtemps que possible et faire rapport à ce sujet conformément à l'article 9.</p> <p>Format du SCI (Système de communication d'informations de la Convention de Barcelone) :</p> <p>(a) lieu de l'accident (latitude et longitude ou lieu du rivage le plus proche) ;</p> <p>(b) type d'accident* (*défaillance du transfert de cargaison, contact, collision, panne du moteur, incendie / explosion, échouement, naufrage / mauvais temps, défaillance structurale de la coque, panne des machines, autre) ;</p> <p>(c) numéro OMI du navire ou nom du navire ;</p> <p>(d) pavillon du navire ;</p> <p>(e) si un produit a été déversé ou pas. Dans l'affirmative, le type de produit déversé (hydrocarbures / substances nocives et potentiellement dangereuses) doit être précisé ; et</p> <p>(f) si des actions ont été prises ou pas. Si oui, les actions entreprises doivent être précisées.</p>	

Titre de l'indicateur	19. Survenue, origine (si possible), ampleur des événements de pollution graves (par ex. déversements d'hydrocarbures, de produits pétroliers et de substances dangereuses) et leur impact sur les biotes atteints par cette pollution (OE9)
<p>En plus de surveiller les événements liés à la pollution par rapport à la cible (incidents impliquant des hydrocarbures ou des substances dangereuses qui sont < ou = 1 événement par an dans les eaux de chaque Partie contractante à la Convention de Barcelone), il est recommandé de procéder à une analyse de tendance afin de mesurer la performance par rapport à la cible. Les données sur les événements réels de pollution par les navires seraient recueillies chaque année et comparées aux données de l'année précédente, pour calculer une augmentation de % ou une diminution de % de la fréquence annuelle des survenues.</p>	
<p>Unités de l'indicateur</p> <p>Les Lignes directrices sur la coopération dans la lutte contre les pollutions marines par hydrocarbures en Méditerranée (UNEP/IG.74/5, UNEP/MAP, 1987) recommandaient aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone de signaler au REMPEC tous les déversements d'hydrocarbures dépassant 100 mètres cubes. Pour s'aligner sur les modèles révisés destinés au système de notification obligatoire en vertu de MARPOL (rubrique « d'une ligne ») adoptés par l'OMI en 1996 (voir MEPC/Circ.318), la Session conjointe de la réunion des correspondants du MEDPOL et du REMPEC, qui a eu lieu à Attard à Malte le 17 juin 2015, a discuté des seuils appropriés et a conclu sur le fait que les déversements de plus de 50 mètres cubes doivent être notifiés, alors que les pays peuvent aussi opter de notifier les déversements de quantités inférieures.</p>	
<p>Liste des documents d'orientation et protocoles disponibles</p> <ol style="list-style-type: none"> i. ITOPF. <i>“Aerial Observation of Marine Oil Spills”</i>, Technical Information Paper 1. ii. ITOPF. <i>“Recognition of Oil on Shorelines”</i>, Technical Information Paper 6. iii. ITOPF. <i>“Fate of Marine Oil Spills”</i>, Technical Information Paper 2. iv. ITOPF. <i>“Response to Marine Chemical Incidents”</i>, Technical Information Paper 17. v. Accord de Bonn. <i>“Code Accord de Bonn d'apparence des hydrocarbures”</i>. vi. IPIECA/OMI/IOGP/CEDRE. <i>“Aerial Observation of Oil Spills at Sea: Good practice guidelines for incident management and emergency response personnel”</i> (février 2015). vii. CEDRE. <i>“Reconnaissance de sites pollués par des hydrocarbures : Guide opérationnel sur l'évaluation de la pollution du littoral”</i> (mars 2006). viii. REMPEC. <i>“Lignes directrices méditerranéennes pour l'évaluation des littoraux pollués par les hydrocarbures”</i> (septembre 2009). ix. GESAMP. <i>“Revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure for Chemical Substances Carried by Ships”</i> (2014). x. Codes de l'OMI : <ol style="list-style-type: none"> - Pour les marchandises en colis : Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG). - Pour les liquides en vrac : Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC). - Pour les gaz : Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC). - Pour les solides en vrac : Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC). 	
<p>Confiance dans les données et incertitudes</p> <p>Bien que la caractérisation de l'impact des hydrocarbures et des produits pétroliers en mer et à terre soit bien documentée et que les stratégies de réponse soient bien définies, il y a eu beaucoup moins d'investissements dans la recherche sur les déversements de SNPD. Les déversements de produits chimiques se produisent à une fréquence beaucoup plus faible que les déversements d'hydrocarbures et impliquent une très grande variété de produits ayant des propriétés physiques et une toxicité différentes. Par conséquent, la caractérisation des impacts de la pollution par SNPD due aux accidents maritimes est plus complexe et les stratégies et les indicateurs de réponse varieront selon le produit chimique spécifique concerné.</p>	

Titre de l'indicateur	19. Survenue, origine (si possible), ampleur des événements de pollution graves (par ex. déversements d'hydrocarbures, de produits pétroliers et de substances dangereuses) et leur impact sur les biotes atteints par cette pollution (OE9)
Méthodologie de surveillance, portée temporelle et spatiale	
Méthodologies de surveillance disponibles et protocoles de surveillance <p>Étant donné que les déversements accidentels d'hydrocarbures et de SNPD par les navires prennent la forme d'événements de pollution graves, il n'existe pas de méthodologies de pollution spécifiques pour la surveillance systématique de la pollution par les hydrocarbures et les SNPD dans les conventions et les documents d'orientation de l'OMI où la surveillance est essentiellement abordée du point de vue de la surveillance de la conformité des navires (enquêtes de l'État du pavillon, contrôles de l'Etat côtier et de l'État du port) ou dans le contexte des opérations de lutte contre la pollution. Dans ce dernier cas, un protocole de surveillance a été élaboré pour détecter et enquêter sur les événements de pollution.</p> <p>Les événements de pollution sont surveillés selon les méthodes / protocoles suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">• Hydrocarbures :<ul style="list-style-type: none">- Observation par œil humain expert ;- Observation aérienne (observation de l'œil humain et / ou équipements de télédétection) ;- Analyse d'imagerie satellitaire ; et- Échantillonnage et analyse. <p>La surveillance en mer fournira les informations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">- Volume d'hydrocarbure : utiliser le guide ITOPF basé sur le type et l'apparence de l'hydrocarbure pour évaluer l'épaisseur (mm) et le volume d'hydrocarbure (m³/km²) en mer, ou les directives du Code Accord de Bonn d'apparence des hydrocarbures (BAOAC) identifiant les relations suivantes entre les apparences de l'hydrocarbure et le volume d'hydrocarbure :<ol style="list-style-type: none">1. brillance, 0,15 à 0,3 m³/km² ;2. arc-en-ciel, 0,3 à 5 m³/km² ;3. métallique, 5 à 50 m³/km² ;4. couleurs vraies discontinues, 50 à 200 m³/km² ; et5. couleurs vraies continues, > 200 m³/km².- Emplacement et couverture de la nappe en mer (latitude et longitude - GPS) ;- Caractéristiques de l'hydrocarbure (persistant ou non persistant / viscosité) ; et- Origine de la nappe (s'ils sont visibles, nom du navire et numéro OMI, numéro d'identification des installations offshore). <p>La surveillance à terre sera utilisée pour évaluer l'étendue du littoral affecté, le type et degré de contamination ainsi que l'impact sur les habitats et la faune.</p> <ul style="list-style-type: none">• SNPD : <p>La détection des événements de pollution par SNPD et l'évaluation des impacts sont principalement réalisées sur place par une observation par œil humain expert, complétée par un suivi, un échantillonnage et une analyse en temps réel, ainsi que par l'utilisation d'outils de modélisation. Les conclusions de toute évaluation des risques pour les SNPD seront basées sur un certain nombre d'informations, y compris l'identification des circonstances et de l'emplacement des incidents ; l'identification du produit chimique impliqué, ses propriétés / sa toxicité et sa forme (emballé / en vrac) ainsi que l'identification de conditions de zones et d'environnement sensibles.</p> <p>En outre, l'article 18 (Assistance mutuelle en cas de situation critique) du Protocole « Offshore » stipule qu'en cas de situation critique, chaque Partie contractante également Partie contractante au Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Protocole « Situations critiques » de 1976) doivent appliquer les dispositions pertinentes dudit Protocole.</p>	

Titre de l'indicateur	19. Survenue, origine (si possible), ampleur des événements de pollution graves (par ex. déversements d'hydrocarbures, de produits pétroliers et de substances dangereuses) et leur impact sur les biotes atteints par cette pollution (OE9)
Sources de données disponibles Étant donné que les événements de pollution par les navires doivent conduire à des opérations de réponse et des enquêtes, il existe un certain nombre d'obligations de notification et de protocoles de notification qui sont utiles pour déterminer la fréquence des événements et évaluer les tendances : <ol style="list-style-type: none">(1) Les contenus et les formes de rapports que les navires doivent envoyer suite aux accidents maritimes impliquant des hydrocarbures et d'autres substances dangereuses sont détaillés dans l'Annexe I de MARPOL. En outre, l'OMI a élaboré les « Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris Directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et /ou des polluants marins », contenant des recommandations sur les exigences en matière de notification (quand il est nécessaire de notifier, les informations requises, à qui s'adresser).(2) Au niveau régional, le formulaire standard de compte rendu des accidents de pollution (POLREP) et les procédures associées de MARPOL sont utilisés entre les Parties contractantes au Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002 et entre ces Parties contractantes et REMPEC en cas d'événement de pollution ou de menace de pollution des mers.(3) En ce qui concerne les rejets illégaux d'hydrocarbures par les navires, REMPEC a organisé des projets pilotes sur la surveillance et le suivi des rejets d'hydrocarbures en mer dans le passé. Ces initiatives ont conduit à la création du réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS). Ce réseau fonctionne comme un forum où les informations sont échangées et il est prévu que les données sur les incidents de pollution (ainsi que sur les enquêtes et les poursuites selon le cas) seront collectées. REMPEC agit en tant que Secrétariat pour le MENELAS et sont à l'étude le développement possible d'une base de données du MENELAS sur les rejets illicites de substances polluantes par les navires en mer Méditerranée et du formulaire de compte rendu associé.(4) Le SCI demande également des informations sur les incidents de déversement survenus au cours d'un exercice biennal. Bases de données disponibles : - Base de données d'alertes et d'accidents maintenue par le REMPEC disponible dans les versions suivantes : <ul style="list-style-type: none">• Base de données en ligne (les accidents peuvent être triés par : date ; lieu d'accident (pays) ; type de navire ; et quantité et type de déversements).• Rapport contenant les données et l'analyse statistique ; et• Un système d'information géographique (SIG). - Système d'information géographique intégré méditerranéen pour l'évaluation du risque et la lutte contre la pollution marine (MEDGIS-MAR) 2012-2015 (http://medgismar.rempec.org/) fournit des données (accès privé) sur l'offshore, les incidents maritimes, les installations de traitement des hydrocarbures et l'équipement de réponse. - Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) (http://gisis.imo.org) maintenu par l'OMI, avec un module sur les accidents et incidents maritimes.	
Directives relatives à la portée spatiale et choix des stations de surveillance REMPEC continuera d'être l'organisation centrale qui coordonne et maintient les données sur les événements graves d'hydrocarbures et de SNPD et la lutte contre la pollution en mer Méditerranée. REMPEC a mis en place des projets pilotes impliquant des exercices de surveillance aérienne et une analyse d'images satellitaires conjointement avec les États riverains de la Méditerranée et cet effort doit être renforcé.	

Titre de l'indicateur	19. Survenue, origine (si possible), ampleur des événements de pollution graves (par ex. déversements d'hydrocarbures, de produits pétroliers et de substances dangereuses) et leur impact sur les biotes atteints par cette pollution (OE9)	
<p>Directives relatives à la portée temporelle</p> <p>Puisque les incidents de pollution par les hydrocarbures et les SNPD par les navires surviennent de manière inattendue (suite à des accidents maritimes) ou ne sont pas systématiques (rejets illicites de MARPOL), on s'attend à ce que la surveillance de la pollution se fasse essentiellement « en temps réel » ou lorsque les incidents de pollution se produisent réellement ou sont détectés.</p>		
<p>Analyse des données et produits d'évaluation</p>		
<p>Analyse statistique et base d'agrégation</p> <p>Fréquences et analyse statistique quantitative. La base de l'agrégation serait une « approche imbriquée » sur une échelle géographique. L'analyse des tendances pour calculer le pourcentage de survenue d'incidents d'hydrocarbures ou de SNPD sur une période de temps (annuellement) en mer Méditerranée.</p>		
<p>Produits d'évaluation attendus</p> <p>Analyse des tendances temporelles et cartes de distribution. Si possible, lier cette tendance au trafic maritime traversant la Méditerranée.</p>		
<p>Données manquantes connues et incertitudes en Méditerranée</p> <p>Bien que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et au Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002 aient une obligation de surveillance et de rapport sur la pollution, les données soumises au REMPEC sont encore rares. C'est pourquoi l'objectif principal au cours de la phase initiale de l'IMAP sera d'intensifier les efforts d'application de cette obligation.</p>		
<p>Contacts et date de version</p>		
<p>http://www.rempec.org</p>		
N° de version	Date	Auteur
V.2	28.04.17	MED POL / REMPEC