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

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

REMPEC/WG.45/INF.3
Date : 30 Avril 2019

Malte, 11-13 juin 2019

Original : anglais

Point 7 de l'ordre du jour

**DOCUMENT D'ORIENTATION
POUR LA PRÉPARATION DES PLANS D'ACTION NATIONAUX
DE MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION ET LA LUTTE
CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES (2016-2021)**

Note du Secrétariat

RÉSUMÉ

Résumé :	Ce document présente le Document d'orientation pour la préparation des Plans d'action nationaux de mise en œuvre de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021)
Actions à prendre :	Paragraphe 3
Documents de référence :	REMPEC/WG.41/10, REMPEC/WG.41/INF.5, REMPEC/WG.41/16

Contexte

1 La douzième réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) (St. Julian's, Malte, 23-25 mai 2017), a examiné le document REMPEC/WG.41/10 qui exposait le processus de développement du projet de Document d'orientation pour la préparation des Plans d'action nationaux de mise en œuvre de la Stratégie régionale (2016-2021), ci-après dénommé le projet de Document d'orientation, conformément au Programme de Travail et Budget de l'ONU Environnement/PAM pour la période biennale 2016-2017.

2 Suite à la présentation du projet de Document d'orientation et aux révisions mineures proposées sur la base du Rapport de la réunion régionale d'experts sur les Plans d'action nationaux de mise en œuvre de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) (Barcelone, Espagne, 8-9 novembre 2016), tel qu'indiqué dans le document REMPEC/WG.41/INF.5, la réunion a convenu du Document d'orientation, tel que modifié par la réunion, et reproduit en Appendice au présent document.

Actions requises des participants à la réunion

3 **Les participants à la réunion sont invités à prendre note** des informations fournies dans le présent document.

APPENDICE

**Document d'orientation pour la préparation des Plans d'action nationaux de mise en œuvre de
la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des
navires (2016-2021)**



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

PLAN D'ACTION POUR LA MEDITERRANEE

**Document d'orientation
pour la préparation
des Plans d'action nationaux
de mise en œuvre de la
Stratégie régionale pour la prévention
et la lutte contre la pollution marine
provenant des navires
(2016-2021)**

Système d'Information Régional

www.rempec.org

Mai 2017

Note

Ce document est conçu pour faciliter la mise en œuvre, par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, du 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, relevant de la Convention de Barcelone (Protocole Situation critique de 1976) et 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).

Ayant vocation à assister, ce « Document d'orientation » n'affecte en rien les règles ou lois nationales en vigueur ou envisagées traitant de la même problématique. Le REMPEC décline toute responsabilité en cas de conséquences malheureuses pouvant découler de l'interprétation et/ou de l'utilisation des informations contenues dans le présent document.

Les dénominations employées et le contenu du présent document n'impliquent en aucune façon l'expression du point de vue de l'OMI, du PNUE, du PAM et du REMPEC, en ce qui concerne le statut légal de quelque État, Territoire, ville ou zone, ou de ses autorités, ou la délimitation de leurs frontières ou de leurs limites géographiques.

Ce document d'orientation est téléchargeable depuis la section « SIR/ Documents législatifs et politiques du PAM » du site du REMPEC (www.rempec.org).

Ce document doit être cité, à des fins bibliographiques, comme suit :

OMI/PNUE : Système régional d'information - Documents législatifs et politiques du PAM - Document d'orientation pour la préparation des Plans d'action nationaux de mise en œuvre de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), REMPEC, Edition mai 2017.

Document d'orientation
pour la préparation des Plans d'action nationaux
de mise en œuvre de la Stratégie régionale pour la prévention et la
lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021)

Mai 2017

Cette activité a été financée par le Fonds d'affectation spécial pour la Méditerranée (MTF) et le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et mise en œuvre par le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) dans le cadre du Programme de Travail et Budget du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (ONU Environnement), pour la période biennale 2016-2017.

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE I.	CONTEXTE	7
1.	Introduction	
2.	Objectif du PAN	
3.	Préparation du PAN	
4.	Mise à jour du PAN	
5.	Cadre institutionnel	
6.	Actions nationales	
7.	Méthodologie de travail pour la préparation du PAN	
8.	Données historiques et références	
PARTIE II.	ORIENTATION portant sur L'IDENTIFICATION D' ACTIONS NATIONALES POUR LA MISE EN œuvre DE LA STRATÉGIE RÉGIONALE (2016-2021)	19
1.	Objectif spécifique 1 – Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes relatives à la protection de l'environnement marin	
2.	Objectif spécifique 2 – Contrôle et gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire le transfert d'espèces aquatiques envahissantes	
3.	Objectif spécifique 3 – Veiller à l'efficacité des administrations maritimes	
4.	Objectif spécifique 4 – Renforcer le Mémoire d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen)	
5.	Objectif spécifique 5 – Mise à disposition d'installations de réception portuaires	
6.	Objectif spécifique 6 – Livraison des déchets provenant des navires	
7.	Objectif spécifique 7 – Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites	
8.	Objectif spécifique 8 – Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites	
9.	Objectif spécifique 9 – Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance	
10.	Objectif spécifique 10 – Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime	
11.	Objectif spécifique 11 – Un meilleur contrôle du trafic maritime	
12.	Objectif spécifique 12 – Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPV)	
13.	Objectif spécifique 13 – Réduction des nuisances sonores dues aux navires	

14. Objectif spécifique 14 – Établissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle
15. Objectif spécifique 15 – Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée en tout ou partie comme une zone de contrôle des émissions de SO_x en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et d'appliquer efficacement les mesures d'économie d'énergie existantes
16. Objectif spécifique 16 – Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée afin d'aider les navires, y compris les pétroliers en difficulté
17. Objectif spécifique 17 – Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, sous le contrôle direct des États côtiers méditerranéens
18. Objectif spécifique 18 – Encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de recherche et de développement et faciliter le transfert des technologies
19. Objectif spécifique 19 – Améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus décisionnel en cas d'incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision
20. Objectif spécifique 20 – Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nuisibles
21. Objectif spécifique 21 – Réviser les recommandations, principes et lignes directrices actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002
22. Objectif spécifique 22 – Renforcer la capacité de chaque État côtier individuel à répondre efficacement aux incidents de pollution du milieu marin à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional

ANNEXE I.	MODÈLE COMMUN POUR LA PRÉPARATION DES PLANS D'ACTION NATIONAUX	77
ANNEXE II.	LISTE D'EXEMPLES D' ACTIONS NATIONALES	95
ANNEXE III.	FORMULAIRE D'ÉVALUATION NATIONALE	123

LISTE D'ABBRÉVIATIONS

AESM	Agence européenne pour la sécurité maritime
AESOP	Surveillance aérienne et satellite de la pollution opérationnelle
AMP	Aire marine protégée
APM	Mesures de protection associée
BCAH	Bureau de la coordination des affaires humanitaires
CAR / ASP	Centre d'activités régionales pour les aires spécialement protégées
CdP	Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles
CECIS	Système commun de communication et d'information d'urgence de l'UE
CleanSeaNet	Service européen de détection satellite des nappes d'hydrocarbures et des navires
Convention AFS	Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires
Convention BWM	Convention Internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004
Convention OPRC	Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures
DST	Dispositif de séparation du trafic
ECA	Zone de contrôle des émissions
EcAp	Approche écosystémique
ERCC	Centre pour l'intervention d'urgence et la coordination
IMAP	Programme de surveillance et d'évaluation intégrées de la mer et des côtes méditerranéennes et les critères d'évaluation connexes
IMSAS	Programme d'audit des États Membres de l'OMI
Interspill	Conférence et exposition européenne internationale sur les déversements d'hydrocarbures
IOSC	Conférence internationale sur le déversement du pétrole
JEU	Groupe conjoint de l'ONU Environnement / ONU BCAH Environnement
MARCOAST	Services opérationnels de surveillance marine du déversement du pétrole et de la qualité de l'eau
MARPOL	Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires
MAS	Services d'assistance en mer
MEDESS-4MS	Système méditerranéen d'aide à la décision pour la sécurité maritime
MENELAS	Réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application de la loi relative à MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone
MED POL	Programme de surveillance continue et de recherche en matière de pollution dans la Méditerranée
MEPC	Comité de la protection du milieu marin de l'OMI
MONGOOS	Réseau opérationnel de la Méditerranée pour le système mondial d'observation des océans
MoU / Mémoire d'entente	Mémoire d'entente
MRCC	Centre de coordination du sauvetage maritime
MSP	Planification de l'espace maritime
MTF	Fonds d'affectation spécial pour la Méditerranée
MTWG	Groupe de travail technique méditerranéen
NLS	Substances liquides nocives
NOx	Oxydes d'azote
OHI	Organisation hydrographique internationale
OMI	Organisation maritime internationale
ONU	Organisation des Nations Unies
ONU Environnement	Programme des Nations Unies pour l'environnement
ONU Environnement / PAM	Programme des Nations Unies pour l'environnement / Plan d'action pour la Méditerranée
OSCAR-MED	Opération de surveillance coordonnée aérienne des rejets illicites des navires
PAM	Plan d'action pour la Méditerranée

PAN	Plan d'action national
PICT	Programme intégré de coopération technique de l'OMI
PM	Particule fine
Projet MedMPAnet	Réseau du projet régional pour le développement d'une zone méditerranéenne et côtière de protection marine
Projet POSOW	Préparation à la gestion et au nettoyage de littoraux et de faunes pollués par hydrocarbures
Protocole OPRC-HNS	Protocole de 2000 sur la préparation, l'intervention et la coopération en matière d'événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses
PSC	Contrôle par l'État du port
R&D	Recherche et Développement
REMPEC	Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle
SAFEMED	Coopération euro-méditerranéenne sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution provenant des navires
SafeSeaNet	Système d'information et d'échange maritime de l'Union européenne
SAR	Recherche et sauvetage
SECA	Zone de contrôle des émissions de SOx
SIA / AIS	Système d'identification automatique
SIR	Système d'information régional
SNPD	Substances nocives et potentiellement dangereuses
Sous-comité PPR	Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention de l'OMI
SOx	Oxydes de soufre
STM	Services du trafic maritime
UAM	Unité d'assistance méditerranéenne
UCPM	Mécanisme de protection de l'union civile
UE	Union européenne
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
VIMSAS	Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI
VTMIS	Système de suivi du trafic des navires et d'information
ZMPV	Zones maritimes particulièrement vulnérables

PARTIE I

CONTEXTE

1. INTRODUCTION

Généralités

1.1 En vertu des Objectifs généraux de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), ci-après dénommée la Stratégie régionale (2016-2021), il est reconnu que la mise en œuvre effective de la Stratégie régionale (2016-2021) dépend, *entre autres*, de trois facteurs principaux :

- .1 la volonté politique des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« Convention de Barcelone ») ;
- .2 la capacité du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) à répondre aux demandes des Parties contractantes à la Convention de Barcelone en matière d'élaboration des documents tels que les lignes directrices et autres instruments d'application ainsi que la coordination et l'organisation des activités ; et
- .3 la mise à disposition de ressources humaines et financières adéquates.

1.2 D'une part, bien que la volonté politique des Parties contractantes à la Convention de Barcelone à agir sur la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires a déjà été confirmée par l'adoption de plusieurs instruments inspirés du cadre de la Convention de Barcelone, notamment le protocole relatif à la Coopération dans la prévention de la pollution provenant des navires et, en Situation critique, la lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (le « Protocole prévention et situations critiques de 2002 ») dont à ce sujet, un nombre considérable de Parties contractantes à la Convention de Barcelone n'ont pas pu atteindre plusieurs Objectifs spécifiques adoptés à travers la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2005-2015), ci-après dénommée Stratégie régionale initiale (2005-2015). De ce fait, la nécessité d'entreprendre des actions concrètes supplémentaires est évidente afin de donner un effet significatif aux engagements politiques et juridiques qu'implique l'adoption du protocole Prévention et situation critique de 2002 ainsi que de ses stratégies et plans d'action connexes.

1.3 En second lieu, il est important d'accorder au REMPEC les ressources humaines et les équipements adéquats pour qu'il puisse assumer ses responsabilités en apportant assistance aux Parties contractantes pour qu'elles puissent renforcer leurs capacités nationales et faciliter la coopération régionale comme l'exigent les Objectifs spécifiques de la Stratégie régionale (2016-2021).

1.4 Compte tenu du fait que dans nombre de cas l'absence d'application et de mise en œuvre est la conséquence de l'insuffisance des ressources humaines et financières affectées aux administrations maritimes pour mener à bien les activités permettant de réaliser les buts et objectifs de la Stratégie régionale (2016-2021), il sera essentiel que toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'assurent que leurs autorités nationales pour la sécurité maritime et du milieu marin allouent les ressources suffisantes.

1.5 Il pourrait également être indiqué que la cause sous-jacente du faible taux de mise en œuvre perçu à l'échelle nationale de plusieurs Objectifs spécifiques de la Stratégie régionale (2005-2015) est liée à l'absence d'un Plan d'action national (PAN) bien structuré et spécifique qui aurait permis aux autorités en charge de faire face à leurs obligations de manière structurée et opportune, avec l'appui des prévisions budgétaires adéquates. Afin de combler ce manquement, un sous-objectif spécifique a été intégré à l'Objectif spécifique 3 de la Stratégie régionale (2016-2021) – Veiller à l'efficacité des administrations maritimes, et requière la mise en place, avec l'appui du REMPEC, d'un PAN définissant les procédures et actions requises pour permettre à chaque Parties contractantes à la Convention de Barcelone de mettre en œuvre la Stratégie régionale (2016-2021).

Portée

1.6 Le présent document a pour objet de fournir les documents d'informations et d'appui nécessaires aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone afin de faciliter l'élaboration de leur PAN.

Développement d'un Plan d'action national

1.7 Le développement d'un PAN est l'un des principaux buts de mise en œuvre attendus de l'administration maritime. Ce but sera atteint une fois que l'administration maritime concernée aura élaboré un PAN **spécifique**. En suivant son PAN spécifique, l'administration maritime devrait ainsi être en mesure de se conformer pleinement à la Stratégie régionale (2016-2021). Le Secrétariat (REMPEC), à son tour, assiste les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à travers l'élaboration du présent document qui a été examiné lors de la réunion régionale des experts sur les Plans d'action nationaux pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), qui a été organisée à Barcelone en Espagne, les 8 et 9 novembre 2016, conformément au Programme de travail et budget 2016-2017 du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM), sous l'égide du Programme des Nations Unies pour l'environnement (ONU Environnement), ci-après dénommé ONU Environnement / PAM (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28), et est prêt à apporter les conseils pertinents et à évaluer le progrès accompli. Entre autres, un séminaire régional de deux jours qui se tiendra à Malte en temps opportun est envisagé dans la Stratégie régionale (2016-2021) pour assister les États côtiers de la Méditerranée dans l'élaboration et la mise en œuvre du PAN moyennant la mise à disposition des fonds nécessaires.

1.8 Il est important de noter que le PAN ne doit pas être considéré comme un document statique, mais plutôt comme un instrument vivant susceptible d'être réexaminé et mis à jour régulièrement, sur la base non seulement des développements internes tels que les réalisations nationales, les évaluations nationales conformément à la Stratégie régionale (2016-2021) et les auto-évaluations de la performance de l'État du pavillon, mais également de tout développement externe à venir comme les avancées enregistrées par l'Organisation maritime internationale (OMI), y compris la mise en œuvre du Programme d'audit des États membres de l'OMI (IMSAS) ou les audits généraux conduits par l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans chaque pays membre de l'Union européenne (UE), également Partie contractante à la Convention de Barcelone.

Évaluation nationale et auto-évaluation

1.9 En vertu de l'Objectif spécifique 3 – Veiller à l'efficacité des administrations maritimes, tous les États côtiers de la Méditerranée doivent procéder à une évaluation nationale des capacités de mise en œuvre de leur PAN spécifique et déterminer l'action corrective requise. Ces États sont, par ailleurs, invités à promouvoir la performance de leurs administrations maritimes sur la base du PAN, en conduisant une auto-évaluation des capacités et performances nationales en vue d'une application pleine et entière de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et autres conventions pertinentes. Ces deux évaluations sont interconnectées et doivent être réalisées à travers l'utilisation du formulaire contenu à l'Annexe III au présent document et l'application de la résolution A.912(22) de l'Assemblée de l'OMI¹ respectivement. Elles peuvent être réalisées autant de fois que les circonstances s'y prêtent afin de permettre à l'administration maritime d'identifier les manquements et d'appliquer les actions correctives requises de façon continue. Le REMPEC, pour sa part, devrait assister les États côtiers de la Méditerranée qui en font la demande à réaliser les évaluations susmentionnées.

¹ Résolution A.912(22) de l'Assemblée de l'OMI – Auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon.

1.10 Tandis que l'évaluation nationale qui s'inspire de celle utilisée pour l'évaluation de la mise en œuvre de la Stratégie régionale initiale (2005-2015) prendra en compte une mesure de conformité avec les buts et objectifs de la Stratégie régionale (2016-2021), l'auto-évaluation selon la résolution A.912(22) de l'Assemblée de l'OMI devrait conduire à une vue d'ensemble objective de la performance d'une administration maritime. Afin d'atteindre un bon statut en tant qu'administration maritime de qualité, en plus de promouvoir une culture axée sur l'environnement en tout temps, les critères suivants doivent être respectés conformément aux réponses apportées aux questions de la résolution A.912(22) de l'Assemblée de l'OMI :

L'administration maritime :

- .1 est dotée d'un cadre juridique et de moyens visant à promouvoir la réglementation maritime à l'effet de respecter les obligations internationales de l'État quant à la prévention et la lutte contre la pollution par les navires ;
- .2 devrait avoir la capacité de démontrer qu'une application pleine et entière est faite des instruments de protection du milieu marin en vigueur auxquels l'État est Partie ;
- .3 a les moyens permettant d'appliquer la réglementation maritime en vigueur ;
- .4 exerce la responsabilité de toute organisation reconnue agissant en son nom, notamment l'autorisation et le suivi de cette organisation, ainsi que toute action corrective à son encontre ; et
- .5 a la capacité d'enquêter sur les urgences qui sont la cause d'une pollution sévère du milieu marin et de prendre les mesures palliatives adéquates.

1.11 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à élaborer leur PAN spécifique au début, en prenant en compte les conclusions de l'évaluation de leur niveau de mise en œuvre de la toute première Stratégie régionale (2005-2015), avant d'entreprendre une nouvelle évaluation. C'est uniquement lorsque les Parties contractantes à la Convention de Barcelone adoptent leur PAN et commencent à mettre en œuvre les actions nationales qu'il contient que l'évaluation nationale pourrait donner un aperçu des changements requis par le PAN afin d'assurer un accord entier avec les buts et objectifs de la Stratégie régionale (2016-2021). La clé du succès de la Stratégie régionale (2016-2021) consiste à focaliser ses efforts et ressources sur l'élaboration du PAN.

1.12 Les résultats des évaluations susmentionnées, réalisées avec l'appui du REMPEC, au besoin, doivent permettre aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone de prendre de promptes mesures correctives, si nécessaire, et d'atteindre le but de promouvoir la performance de leur administration maritime conformément aux recommandations et directives applicables de l'OMI et, plus précisément, d'atteindre les objectifs de la Stratégie régionale (2016-2021). L'administration maritime doit alors être prête à commencer les préparatifs pour entreprendre l'IMSAS.

Programme d'audit des États membres de l'OMI

1.13 Par ailleurs, en vertu de l'Objectif spécifique 3 – Veiller à l'efficacité des administrations maritimes, tous les États côtiers de la Méditerranée devraient prioritairement s'être préparés à entreprendre l'IMSAS sur la base de la résolution A.1070(28) de l'Assemblée de l'OMI² comme norme d'audit, et conformément à la résolution A.1067(28) de l'Assemblée de l'OMI³. À son tour, le REMPEC devrait apporter assistance aux États côtiers de la Méditerranée, qui le demandent, pour les préparer à lancer l'IMSAS ayant connaissance de l'assistance technique éventuelle à laquelle certains de ces États pourraient avoir droit dans le cadre du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI et autres sources. Cet objectif est actuellement plus pertinent que par le passé vu que l'IMSAS est devenu obligatoire en vertu des principales conventions de l'OMI du 1er

² Résolution A.1070(28) de l'Assemblée de l'OMI – Code de mise en œuvre des instruments de l'OMI (III Code).

³ Résolution A.1067(28) de l'Assemblée de l'OMI – Document-cadre et procédures du Programme d'audit des États membres de l'OMI

janvier 2016. Par conséquent, il est essentiel que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone se familiarisent pleinement à l'IMSAS le plus tôt, et se préparent à se soumettre au programme aussitôt que l'OMI l'exigera.

1.14 L'IMSAS a été mis en place pour promouvoir la mise en œuvre constante et effective des instruments en vigueur de l'OMI et aider les États membres à améliorer leurs capacités tout en leur permettant de développer leurs performances individuelles et générales conformément aux exigences des instruments auxquels ils sont Partie. À cet égard, il est important de constater que la portée de l'IMSAS est de loin plus grande que celle de la Stratégie régionale (2016-2021), dans la mesure où le Programme, en plus de s'étendre à la mise en œuvre et à l'application d'instruments applicables par l'État relatifs à la prévention et au contrôle de la pollution marine provenant des navires, thématique majeure de la Stratégie régionale (2016-2021), s'étend également aux instruments applicables aux domaines suivants :

- .1 la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- .2 les normes de formation, de certification et de veille des marins ;
- .3 les lignes de charge ;
- .4 le jaugeage des navires ; et
- .5 le règlement pour prévenir les abordages en mer.

1.15 En vertu de l'IMSAS, l'audit de tous les États membres de l'OMI sera réalisé à des intervalles réguliers ne dépassant pas sept ans en se fondant sur un calendrier général établi par le Secrétaire général de l'OMI, déterminé par un tirage au sort des noms des États membres de l'OMI qui n'ont pas été soumis à un audit complet dans le cadre du Programme facultatif d'audit des États membres (VIMSAS), suivi de ceux qui ont procédé à un audit complet. L'État concerné sera informé de la date de l'audit dix-huit (18) mois au moins avant cette date. L'État concerné et le Secrétaire général de l'OMI doivent convenir du champ d'application de l'audit qui sera intégré dans un mémorandum de coopération⁴.

1.16 L'audit est exécuté par une équipe d'auditeurs choisis sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OMI conformément aux critères établis. En préparation à un audit, le chef d'équipe obtiendra, au départ, de la part de l'État qui doit faire l'objet de l'audit, les informations nécessaires grâce à un questionnaire préalable à l'audit⁵.

1.17 Sur la base des informations reçues, l'équipe d'audit, aidée par l'État qui doit faire l'objet de l'audit, devrait établir le plan détaillé de l'audit, composé des lieux et dates, du champ d'application et des objectifs, des noms des participants, de la documentation nécessaire, d'un programme des activités d'audit, d'un bref examen des informations contenues dans le questionnaire préalable à l'audit, des plans de voyage et d'administration, de la langue à utiliser, ainsi que des tâches et responsabilités des membres de l'équipe d'audit.

1.18 L'audit se déroulera ensuite sur la base de l'échéancier arrêté conformément au calendrier établi et au mémorandum de coopération, et suivant les procédures spécifiées dans la Partie II de la résolution A.1067(28) de l'Assemblée de l'OMI. Par la suite, les résultats de l'audit et les constatations seront compilés dans un rapport d'audit intérimaire confidentiel mis à la seule disposition de l'État concerné, contenant, *entre autres*, la portée, les objectifs et les activités de l'audit, les activités de l'administration maritime en tant qu'État côtier, du port et du pavillon, les conclusions et observations de l'audit, ainsi que les éventuelles recommandations.

⁴ Un formulaire pour le Mémorandum de coopération est prévu dans la Partie II, appendice 1 de la résolution A.1067(28) de l'Assemblée de l'OMI – Document-cadre et procédures du programme d'audit des États membres de l'OMI.

⁵ Un formulaire pour le questionnaire préalable à l'audit est prévu dans la Partie II, appendice 2 de la résolution A.1067(28) de l'Assemblée de l'OMI – Document-cadre et procédures du programme d'audit des États membres de l'OMI.

1.19 Un résumé analytique sera ensuite établi par le chef de l'équipe d'audit et contiendra un résumé des conclusions et observations. Celui-ci sera publié par le Secrétaire général de l'OMI après acceptation du rapport par l'État audité. Enfin, un rapport définitif sera établi contenant un résumé du plan des mesures correctives de l'État, des informations sur le progrès réalisé par l'État audité dans l'application de ce plan correctif et de toutes questions restées en suspens. Le rapport d'audit définitif devrait être communiqué uniquement à l'État membre audité, à l'équipe d'audit et au Secrétaire général à moins que l'État membre audité n'autorise qu'il soit communiqué au public.

1.20 Pendant l'élaboration de leur PAN, tous les États côtiers de la Méditerranée ayant réalisé un audit dans le cadre du VISMAS devraient prendre en compte toutes les recommandations contenues dans le rapport définitif de l'audit qui cadrent avec leurs engagements conformément à la Stratégie régionale (2016-2021). Les autres États devraient élaborer leur PAN indépendamment du moment où ils seront soumis à un audit dans le cadre de l'IMSAS et suivre la même démarche pendant la mise en œuvre de ce dernier.

2. OBJECTIF DU PAN

2.1 L'objectif du PAN consiste à fournir un instrument pratique à l'effet d'orienter les Parties contractantes à la Convention de Barcelone individuelles dans leurs efforts de mise en œuvre de la Stratégie régionale (2016-2021) et, par conséquent, tous les instruments régionaux et internationaux qui traitent de la prévention et de la lutte contre la pollution maritime provenant des navires auxquels ils sont Partie. Le PAN devrait également encourager les administrations maritimes internationales à procéder à une évaluation nationale de leurs capacités à mettre en œuvre la Stratégie régionale (2016-2021) ainsi qu'à une auto-évaluation des capacités et performances nationales, et leur permettre d'évaluer le progrès réalisé et de déterminer toute action corrective requise. Par ailleurs, ces mesures devraient inciter les administrations maritimes individuelles à se soumettre à l'IMSAS, dispositif en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016.

3. PRÉPARATION DU PAN

3.1 Soucieuses de la préparation de leurs PAN, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone devraient s'inspirer du modèle commun pour l'élaboration des Plans d'action nationaux (le « modèle commun des PAN ») contenu à l'Annexe I au présent document et l'adapter à leurs besoins et capacités particuliers selon leurs rôles spécifiques d'État côtier, du pavillon et du port en fonction de leurs circonstances géographiques et nationales.

3.2 Le modèle commun des PAN se présente sous la forme d'un document d'ensemble contenant les titres et paramètres substituables essentiels là où le texte doit être convenablement intégré. Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone devraient, avec le soutien du REMPEC si nécessaire, fournir le contenu technique fondé sur la liste d'exemples d'actions nationales contenue à l'Annexe II au présent document ainsi que les conclusions de l'évaluation nationale et l'auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon, une fois achevée, en se référant également aux orientations portant sur l'identification d'actions nationales pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale (2016-2021) fournies à la Partie II du présent document. Ce contenu technique, des informations qualitatives supplémentaires et les conclusions des consultations et développements internes sous chacun des vingt-deux (22) Objectifs spécifiques, devraient permettre à l'administration maritime de remplir le modèle commun des PAN et d'obtenir un PAN spécifique en droite ligne avec l'objectif décrit dans le paragraphe 2.1 ci-dessus.

3.3 Pour une source d'information plus à jour au moment de remplir les informations du modèle commun des PAN, le niveau actuel de mise en œuvre de la Stratégie régionale (2016-2021) pourrait conventionnellement être considéré comme étant similaire à celui évalué dans le Rapport de synthèse sur l'évaluation de la mise en œuvre de la Stratégie de prévention et de lutte contre la pollution marine provenant des navires (2005-2015) (REMPEC/WG.36/4).

3.4 Tout en reconnaissant que nombre de Parties contractantes à la Convention de Barcelone n'auront pas besoin de suivre la liste complète d'exemples d'actions nationales (Annexe II au présent document) ou de procéder à l'évaluation nationale (Annexe III à ce sujet) ou à l'auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon, comme ils l'ont peut-être déjà fait, la description contenue dans le présent document s'adresse à toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sans aucune exception.

4. MISE À JOUR DU PAN

4.1 Chaque fois où l'on procède à une évaluation nationale ou à l'auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon et chaque fois que l'IMSAS ou l'audit général de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) est réalisé, les conclusions de tels processus doivent être intégrées à travers une mise à jour du PAN afin d'obtenir un document dynamique qui ne devient pas désuet au fil du temps mais qui, au contraire, s'adapte aux besoins et capacités spécifiques des États en fonction de leurs rôles spécifiques d'État côtier, du port ou du pavillon et selon leurs circonstances géographiques et nationales.

5. CADRE INSTITUTIONNEL

5.1 Nonobstant l'objectif caché derrière l'Objectif spécifique 3 – Veiller à l'efficacité des administrations maritimes, l'on estime que toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont mis sur pied une administration maritime bien structurée dotée d'un personnel suffisant et de compétences techniques. Sur cette base, une fois que la Partie contractante à la Convention de Barcelone adopte le PAN, celui-ci doit être intégré dans le cadre national de politiques maritimes existant de telle sorte que la base juridique requise, les ressources et les arrangements institutionnels pour sa mise en œuvre soient assurés.

5.2 Lorsque l'on adapte le modèle commun des PAN en un PAN spécifique, il est essentiel que l'État concerné prévoie les ressources nécessaires, autant humaines que matérielles, existantes ou supplémentaires, en vue de la mise en œuvre du PAN. Tandis que certaines Parties contractantes à la Convention de Barcelone disposent déjà de ressources administratives, humaines et matérielles suffisantes leur permettant de développer leur PAN, et pourront, de ce fait, absorber la majorité des besoins en ressources dans leur budget institutionnel et cadre personnel actuels à travers le renforcement des capacités et institutions existantes, d'autres États auront besoin de soutien pour y arriver, au moins en ce qui concerne certains aspects. À cet effet, le Secrétariat (REMPEC) devrait aider à faciliter le soutien individuel et à solliciter une assistance externe pour de telles raisons, si nécessaire.

5.3 Lorsque la décision relative au processus à suivre à l'échelle nationale lors de l'élaboration du PAN spécifique est prise, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone pourraient considérer la possibilité d'établir un comité national pour coordonner les consultations entre les différentes agences de l'administration maritime et leurs partenaires étrangers tels que les opérateurs d'installations de réception portuaires, l'industrie du pétrole et du gaz, les institutions Recherche et Développement (R&D) pertinentes, entre autres.

6. ACTIONS NATIONALES

6.1 Conformément à chaque Objectif spécifique de la Stratégie régionale (2016-2021), et plus précisément, à leurs buts de mise en œuvre correspondants (Critères de succès), les exemples d'Actions nationales conduisant à l'atteinte du but précis à l'intention des Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont énoncés à l'Annexe II au présent document.

6.2 Une date d'achèvement provisoire a été attribuée à chacun des exemples d'actions nationales listés à l'Annexe II au présent document selon le niveau de priorité stipulé dans la Stratégie régionale (2016-2021). Ces dates sont exclusivement à titre indicatif et doivent être considérées comme dates idéales. Il est par ailleurs important de noter que, dans certains cas, des dates plus avancées que celles contenues dans la Stratégie régionale (2016-2021) ont été assignées à diverses actions étant donné qu'elles doivent être achevées avant que l'on entreprenne une action connexe. Dans la pratique, les Parties contractantes devraient agir au plus vite dans chaque cas, en

gardant à l'esprit les circonstances actuelles, le niveau de préparation et la disponibilité des ressources.

7 METHODOLOGIE DE TRAVAIL POUR LA PREPARATION DU PAN

7.1 Comme mentionné au paragraphe 3.1 ci-dessus, le Modèle commun des PAN doit être utilisé comme base pour élaborer un PAN spécifique adapté aux besoins et aux capacités de chaque Partie contractante à la Convention de Barcelone. Étant donné que le Modèle commun des PAN est présenté comme une esquisse qui ne définit que les titres et les espaces réservés que les administrations maritimes doivent remplir en fonction de leur situation et de leurs circonstances actuelles, il serait prudent pour les administrations de suivre une méthodologie de travail qui leur permettrait de remplir le Modèle commun des PAN dès que possible et, donc, de définir un NAP spécifique pour une mise en œuvre immédiate.

7.2 Reconnaisant que les dispositions institutionnelles, les niveaux de ressources disponibles, les configurations géographiques, etc., varient naturellement d'un pays à l'autre, la méthodologie présentée ci-dessous présente des suggestions générales qui doivent être ajustées ou modifiées en tenant compte des capacités et des moyens réels de chaque Partie contractante à la Convention de Barcelone. De même, il peut y avoir des cas où l'administration maritime juge nécessaire d'introduire des étapes supplémentaires à celles énumérées ci-dessous.

Etapes pour remplir le Modèle commun des PAN

7.3 Le Modèle commun des PAN doit être rempli en tenant compte de la structure du présent document, comme suit :

Partie I	Partie II	Annexe I		Annexe II	Annexe III
		Modèle commun des PAN		Liste d'exemples d'actions nationales	Formulaire d'évaluation nationale
Contexte	Orientation portant sur l'identification d'actions nationales pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale (2016-2021)	Introduction	Mise en œuvre nationale de la Stratégie régionale (2016-2021)		
Pages 7-18	Pages 19-76	Pages 81-82	Pages 83-93	Pages 95-122	Pages 123-163

Légende :

 La section à remplir en vue de préparer un PAN spécifique

 Les sections auxquelles il faut faire référence, le cas échéant, pour remplir le Modèle commun des PAN

7.4 Les étapes suggérées pour remplir le Modèle commun des PAN aboutissant à la préparation d'un PAN spécifique, y compris une évaluation nationale, figurent aux paragraphes 7.5 à 7.10 ci-dessous.

7.5 Dans un premier temps, le remplissage du Modèle commun des PAN peut commencer en abordant les éléments répertoriés comme espaces réservés de la Section 1 (Introduction) dudit modèle, qui identifieront les acteurs nationaux, le contexte, le calendrier et les dispositions nécessaires pour élaborer et adopter le PAN, à savoir :

- .1 les dispositions institutionnelles, c'est-à-dire les départements de l'administration devant être impliqués dans l'élaboration du PAN, qui doivent refléter la nature multidimensionnelle de la Stratégie régionale (2016-2021), y compris les voies hiérarchiques et les structures d'encadrement. Idéalement, l'administration pourrait envisager la création d'une unité ou d'un groupe de travail dédié au PAN avec des représentants des départements impliqués et d'autres parties prenantes.
- .2 les acteurs impliqués, c'est-à-dire les autres départements de l'État, l'industrie, la société civile, les organisations régionales et internationales, etc. susceptibles de contribuer à l'élaboration réussie d'un PAN.
- .3 l'interconnexion et la synergie avec d'autres cadres et processus politiques pertinents, en vue d'intégrer autant que possible les résultats et les enseignements tirés d'autres expériences afin d'éviter la duplication du travail et des ressources.
- .4 le délai de la réalisation, y compris un calendrier détaillé des actions à prendre conformément aux priorités définies par la Stratégie régionale (2016-2021).
- .5 l'approbation et l'endossement par les autorités pertinentes, conformément aux dispositions institutionnelles.

7.6 Dans un deuxième temps, les fonctionnaires de l'administration chargés de l'élaboration du PAN (c'est-à-dire l'unité ou le groupe de travail dédié au PAN visé au paragraphe 7.5.1 ci-dessus, le cas échéant) doivent se familiariser pleinement avec le contenu de la Stratégie régionale (2016-2021), telle qu'adoptée par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone.

7.7 Un ordre de priorité pour la mise en œuvre des vingt-deux (22) Objectifs spécifiques pourrait être établi à ce stade, si possible, ou le plus tôt possible, en fonction des priorités définies par la Stratégie régionale (UNEP(DEPI/MED IG.22/28). Appendice I, Buts à atteindre Partie A) et des circonstances régnant de l'Etat concerné, en gardant à l'esprit que tous les Objectifs spécifiques ne peuvent être abordés indépendamment et que certains d'entre eux doivent être examinés conjointement avec d'autres (par exemple, Objectif spécifique 8 et Objectif spécifique 9).

7.8 Dans un troisième temps, l'équipe peut ensuite se référer à l'orientation portant sur l'identification d'actions nationales pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale (2016-2021) prévue à la Partie II du présent document, qui fournit des informations, des conseils et des références mis à jour, aux niveaux international et régional, pertinents pour chaque Objectif spécifique, en vue de remplir la Section 2 (Mise en œuvre nationale de la Stratégie régionale (2016-2021)) du Modèle commun des PAN. Il convient d'aller chercher cette orientation pour chaque Objectif spécifique avant de passer aux étapes suivantes.

7.9 Dans l'ordre de priorité convenu pour la mise en œuvre des vingt-deux (22) Objectifs spécifiques, chaque Objectif spécifique ou groupe d'Objectifs spécifiques interconnectés peut être examiné séparément, en suivant la procédure ci-dessous :

- .1 déterminer d'abord le statut de mise en œuvre nationale de l'Objectif spécifique ou du groupe d'Objectifs spécifiques concerné, en se référant, par exemple, à l'évaluation nationale la plus récente ;
- .2 revoir les informations relatives à l'Objectif spécifique ou au groupe d'Objectifs spécifiques concerné, telles qu'indiquées dans la Partie II du présent document, en accordant une attention particulière aux buts à atteindre par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par le REMPEC, y compris les priorités, ainsi que les orientations qui y sont proposées ;

- .3 se référer à la liste d'exemples d'actions nationales prévue en annexe II du présent document, en vue de déterminer lesquelles des actions énumérées peuvent être intégrées dans le PAN, y compris les rôles suggérés de l'État, les ressources supplémentaires nécessaires et les dates cibles. Selon toute probabilité, l'unité ou le groupe de travail dédié au PAN visé au paragraphe 7.5.1 ci-dessus, le cas échéant, jugera nécessaire d'adapter certaines des actions suggérées aux circonstances nationales, voire de déterminer de nouvelles actions qui serviront mieux la mise en œuvre des buts en question ; et
- .4 répéter le processus susmentionné dans l'ordre de priorité convenu jusqu'à ce que tous les Objectifs spécifiques aient été abordés et que le Modèle commun des PAN soit intégralement rempli. Le document ainsi obtenu peut finalement être considéré comme le NAP spécifique prêt pour adoption et mise en œuvre ultérieure.

7.10 Si elle n'a pas été menée récemment, une évaluation nationale peut être effectuée à ce stade en utilisant le Formulaire d'évaluation nationale prévue en annexe III du présent document, car la plupart des réponses et des données requises auront déjà été recueillies dans le processus de remplissage du Modèle commun des PAN.

8. DONNÉES HISTORIQUES ET RÉFÉRENCES

8.1 Vu que la majorité des instruments internationaux mentionnés dans la Stratégie régionale (2016-2021) ont été adoptés sous l'égide de l'OMI et que le PAN comprend les évaluations nationales, l'IMSAS a été utilisé comme référence clé. En outre, la familiarisation avec l'IMSAS posera les jalons pour les États qui n'ont pas entrepris le processus de se soumettre à l'audit. Pour référence, l'IMSAS a été déclaré publication de l'OMI⁶ et est constitué de trois sections :

- .1 Document-cadre et procédures du programme d'audit des États membres de l'OMI (résolution A.1067(28) de l'Assemblée de l'OMI) qui contient la stratégie générale du programme ;
- .2 Code d'application des instruments de l'OMI (résolution A.1070(28) de l'Assemblée de l'OMI) (la « Norme d'audit »), élaboré pour établir une connectivité réglementaire entre les prévisions des instruments obligatoires de l'OMI et les exigences qu'ils contiennent relatives aux obligations et responsabilités d'un État pour leur mise en œuvre et leur application effectives ;
- .3 Liste partielle des obligations en vertu des instruments pertinents au Code d'application des instruments de l'OMI 2015 (résolution A.1070(28) de l'Assemblée de l'OMI)⁷, dont le titre se passe d'explications ;
- .4 Tous les amendements des instruments obligatoires de l'OMI compris dans le champ d'application du Programme adoptés par les organes respectifs de l'OMI dans le cadre du processus d'institutionnalisation du Programme à l'effet de rendre l'audit des États membres de l'OMI et l'utilisation du code III obligatoires ;
- .5 Autres résolutions : le Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI (résolution A.946(23) de l'Assemblée de l'OMI), établi dans le but de le rendre obligatoire à l'avenir, tel que cela s'est produit le 1^{er} janvier 2016 et le passage du Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI au Programme d'audit des États membres de l'OMI (résolution A.1068(28) de l'Assemblée de l'OMI) ; et
- .6 Manuel des auditeurs de l'IMSAS élaboré comme guide visant à assister les auditeurs dans leurs activités de planification, de conduite et de compte rendu.

⁶ Édition 2015. Publication OMI numéro de vente I118E.

⁷ Cette liste doit être soumise à l'étude et révisée pour adoption par chaque session de l'OMI.

8.2 Les documents ci-après élaborés par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (ONU Environnement) ont également été consultés :

- .1 Mise à jour des Stratégies et plans d'action nationaux pour la diversité biologique conformément au Plan stratégique pour la diversité biologique 2011-2020 et aux Objectifs d'Aichi – Documentation de formation (Version 2.1) Module 1 : Introduction aux Stratégies et plans d'action nationaux pour la diversité biologique ; et Documentation de formation (Version 2.2) Module 2 : Utiliser le processus de planification de la diversité biologique pour préparer ou mettre à jour les Stratégies et plans d'action nationaux pour la diversité biologique (ONU Environnement) ;
- .2 Guide pour la mise à jour des Plans d'action nationaux pour la mise en œuvre du Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs (Protocole LBS) et ses Plans régionaux dans le cadre du Plan d'actions stratégiques visant à réduire la pollution due à des activités menées à terre dans la région méditerranéenne (MED POL) en vue d'atteindre les objectifs écologiques du statut de Bon état écologique de l'approche écosystémique liée à la pollution (EcAp), (UNEP(DEPI)/MED WG.404/7) ;
- .3 Programme d'actions stratégiques – Lignes directrices pour l'élaboration de Plans d'action nationaux visant à combattre la pollution due à des activités menées à terre (UNEP[DEC]/MED WG.231/4) ; et
- .4 Rapport de synthèse sur l'évaluation de la mise en œuvre de la stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2005-2015) (REMPEC/WG.36/4).

8.3 En plus des références majeures susmentionnées, des documents de références spécifiques sont ajoutés sous chaque Objectif spécifique, soit de manière explicite, soit par une note en bas de page, afin de faciliter la mise en œuvre des mesures qui y sont recommandées.

PARTIE II

ORIENTATION PORTANT SUR L'IDENTIFICATION D'ACTIONS NATIONALES POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE RÉGIONALE (2016-2021)

1. Objectif spécifique 1 – Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes relatives à la protection de l’environnement marin

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont pris les mesures nécessaires en vue de ratifier et mis en œuvre la Convention MARPOL et ses six annexes, ont assuré leurs transpositions dans le droit national, en mettant particulièrement l'accent sur l'Annexe V (Prévention de la pollution par les ordures des navires) et Annexe VI (Réglementation pour la prévention de la pollution de l'air par les navires) telles que modifiées, et ont coopéré par l'intermédiaire du REMPEC pour garantir l'application de toutes leurs dispositions.	Court terme	Le REMPEC a fourni aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance en vue de ratifier et mettre en œuvre MARPOL et ses six annexes ainsi que les autres conventions internationales de l'OMI. Le REMPEC a apporté son soutien au PICT de l'OMI pour atteindre les objectifs susmentionnés.
Toutes les Parties contractantes ont pris les mesures nécessaires en vue de ratifier et mettre en œuvre les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI et se sont assurées dans le même temps de leur transposition dans le droit national, ainsi que l'application de toutes leurs dispositions.	Court terme	

1 Introduction

1.1 Tel que conclu dans le Rapport de synthèse sur l'évaluation de la mise en œuvre de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2005-2015) (REMPEC/WG.36/4), nombre d'États côtiers méditerranéens doivent encore prendre des actions urgentes pour la ratification de certaines conventions internationales pertinentes pour la protection du milieu marin de la Méditerranée. Plus important encore, la Convention MARPOL et ses six annexes, qui constituent le traité international le plus pertinent et le plus appliqué quant à la prévention de la pollution provenant des navires, n'ont pas été entièrement ratifiées par certains États côtiers de la Méditerranée. La situation est beaucoup moins encourageante pour les autres instruments énumérés sous cet Objectif spécifique. Par conséquent, afin de mettre en place et de maintenir le cadre juridique détaillé dont devrait bénéficier une administration maritime efficace d'après l'Objectif spécifique 3 – Veiller à l'efficacité des administrations maritimes, les États côtiers de la Méditerranée qui ne l'ont pas encore fait doivent prendre les mesures nécessaires afin de ratifier et d'assurer, de manière simultanée, la mise en œuvre et l'application effectives de ces instruments.

1.2 Par souci de commodité, la liste partielle des instruments dont la ratification est prévue en vertu de l'Objectif spécifique 1 est reproduite ci-après :

- MARPOL, avec ses six annexes ;
- la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires de 2001 (« la Convention AFS ») ;

- la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004, y compris les lignes directrices associées et autres recommandations connexes, en coordination avec la mise en œuvre de la Stratégie BWM (« la Convention BWM ») ;
- la Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires de 2009 ;
- la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 ;
- la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 2001 ;
- la Convention de 1992 portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;
- le Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;
- le Protocole de 2010 modifiant la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ;
- la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 ;
- la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (« la Convention OPRC ») et son Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances dangereuses (« le Protocole OPRC-HNS » de 2000) ; et
- la Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (« la Convention de Londres »), et le protocole associé de 1996 « le Protocole de Londres »⁸.

1.3 Le niveau de ratification de ces instruments parmi les différents États côtiers de la Méditerranée varie considérablement. Au regard de cette situation non désirable, un effort collectif impliquant tous les États concernés et le REMPEC doit être entrepris pour atteindre un degré de ratification acceptable afin de permettre aux États de faire face aux défis liés à la protection de l'environnement avec de fortes probabilités de réussite.

2 Orientation

Évaluations nationales

2.1 La section relative à l'Objectif spécifique 3 – Veiller à l'efficacité des administrations maritimes, donne une orientation sur la manière dont l'administration maritime peut évaluer ses capacités et donner une représentation fiable du niveau de ratification des instruments susmentionnés au niveau régional. Tout d'abord, une auto-évaluation menée conformément à la résolution A.912(22) de l'Assemblée de l'OMI doit donner un aperçu de la capacité des Administrations individuelles à mettre en œuvre les traités internationaux auxquels l'État est Partie et aussi à ratifier et adopter de nouveaux instruments en offrant le cadre juridique et les capacités d'application nécessaires. En plus, toutes les mesures correctives identifiées par l'évaluation nationale pour jauger et suivre la mise en œuvre de la Stratégie régionale (2016-2021) (Annexe III au

⁸ Tout travail effectué dans le cadre du Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs (« le Protocole immersions », sous la responsabilité de MED POL.

présent document), également envisagées dans le cadre du même Objectif, et les préparatifs pour suivre l'IMSAS, vont contribuer de même au renforcement de l'administration maritime et ainsi faciliter les procédures conduisant à la ratification et à la mise en œuvre des nouveaux instruments du traité.

2.2 Tout au long de ce processus, le REMPEC devra apporter son soutien total, si nécessaire, à la conduite des évaluations susmentionnées et, précisément, en définissant l'action corrective nécessaire. Toutes les mesures correctives identifiées, en particulier celles qui ont trait au renforcement du cadre juridique, devront par conséquent être appliquées dès que possible pour permettre à l'administration maritime d'être en mesure d'atteindre les objectifs de ratification de l'Objectif spécifique 1.

Ratification et mise en œuvre de la Convention MARPOL et de ses six Annexes

2.3 Le terme « ratification » est généralement employé dans la Stratégie régionale (2016-2021) au sens de « ratification, adhésion, approbation ou accession ». Bien que la signification juridique de ces dénominations, telle qu'elle est stipulée dans la Convention MARPOL, présente des nuances, chacun desdits termes peut être employé par les États pour être Parties à la Convention MARPOL ou à l'une de ses Annexes facultatives (voir ci-dessous) en soumettant un instrument à cet effet au Secrétaire général de l'OMI.

2.4 Les expressions « MARPOL », « la Convention MARPOL » ou « la Convention MARPOL et ses six Annexes », sauf indication contraire, sont utilisées indistinctement pour signifier la Convention internationale pour la Prévention de la pollution par les navires de 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78), tel que modifié par le Protocole de 1997 qui a introduit une Nouvelle Annexe VI. Si les articles de MARPOL et ses protocoles restent intacts, les règles contenues dans ses annexes sont soumises à une modification continue par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI selon les procédures établies.

2.5 Un État peut, en ratifiant MARPOL, déclarer qu'il n'accepte aucune partie ou seulement une partie des « Annexes facultatives » (Annexes III, IV et V). Dans le cas contraire, l'État sera tenu par les Annexes I, II, III, IV et V dans leur intégralité. L'adhésion à l'Annexe VI entrera en vigueur dès ratification du Protocole de 1997. Nonobstant ce qui précède, l'État qui déclare qu'il n'est tenu par aucune des Annexes facultatives peut adhérer à tout moment aux dites Annexes en soumettant à l'OMI un instrument du type mentionné au paragraphe 2.3 ci-dessus.

2.6 Certes, bon nombre d'États méditerranéens ont ratifié MARPOL dans son intégralité, mais certains d'entre eux ne seraient pas encore tenus par certaines annexes facultatives ni par le Protocole (Annexe VI). Des efforts spécifiques doivent être faits par ces derniers, avec le conseil et l'assistance du REMPEC si nécessaire, pour soumettre les instruments requis auprès de l'OMI, si possible avant la fin de l'année 2018, sans attendre l'adoption du PAN, à condition que leurs administrations maritimes disposent du cadre juridique, des procédures de mise en œuvre et d'application nécessaires propres à une administration maritime efficace, tels que mis en œuvre dans le cadre de l'Objectif spécifique 3 et plus précisément dans le Code III. La publication de l'OMI « MARPOL – Comment procéder »⁹ fournit des détails sur tous les aspects de la Convention, notamment sa ratification et sa mise en œuvre. Spécialement, l'Annexe 1 de ladite publication contient un exemple de document d'adhésion.

2.7 Chaque État méditerranéen devrait appliquer le Code III selon sa propre situation et en tenant compte de ses rôles respectifs d'État du pavillon, État du port et État côtier. Pour cette raison, il serait difficile de fournir un PAN qui aiderait tous les États méditerranéens de manière équitable. Au contraire, le Code III en lui-même devrait être utilisé comme modèle dans le développement ou l'amélioration du cadre juridique, des procédures de mise en œuvre et d'application susmentionnées.

⁹ MARPOL – Comment procéder, Édition 2013.

2.8 Tenant en compte l'urgence relative aux actions susmentionnées et s'appuyant sur son expérience exemplaire en matière d'assistance des États méditerranéens, le REMPEC devrait continuer à apporter les conseils et l'assistance nécessaires dans le processus de ratification de toute Annexe facultative de MARPOL exclue et / ou du Protocole de 1997 (Annexe VI). Ce faisant, le REMPEC devrait, le plus tôt possible, étudier la possibilité d'obtenir le soutien de l'OMI en vue d'atteindre cet objectif. Un tel soutien est offert depuis des années à tous les Etats membres de l'OMI qui l'ont demandé et devrait par conséquent être facilement accessible.

Ratification et mise en œuvre d'autres conventions internationales pertinentes de l'OMI

2.9 En théorie, tous les États méditerranéens devraient être en mesure de ratifier, et par la suite de mettre en œuvre et d'appliquer les instruments du traité international énumérés dans le paragraphe 1.2 ci-dessus, auxquels ils n'ont pas encore été Parties. Il est toutefois reconnu que certains États nécessitent davantage de temps et d'efforts que d'autres et que certaines des conventions énumérées peuvent ne pas être assez pertinentes pour les intérêts de l'État concerné. Par conséquent, l'objectif serait de ratifier et de mettre en œuvre le plus grand nombre d'instruments du traité énumérés d'ici la fin de l'année 2018.

2.10 Concernant la ratification et la mise en œuvre de la Convention BWM, l'administration maritime doit coordonner ses actions avec celles conduisant à la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne sur la gestion des eaux de ballast des navires.

2.11 En outre, en prenant en compte la ratification et la mise en œuvre de la Convention BWM, référence doit être faite, entre autres, aux mesures à prendre pour faciliter l'entrée en vigueur de la Convention BWM, adoptée par l'OMI par la résolution MEPC.253(67).

2.12 Tous les instruments du traité susmentionnés sont soumis à la révision et à l'amendement continu du MEPC pour les maintenir à jour et adaptés aux fins pour lesquelles ils ont été adoptés initialement. Par conséquent, il est essentiel que les représentants de l'administration maritime suivent le rythme des travaux du MEPC à cet égard et assistent aux sessions périodiques du Comité et de ses organes subsidiaires afin que l'administration maritime, à son tour, puisse mettre à jour le cadre réglementaire national et prendre des mesures appropriées de mise en œuvre en fonction des décisions prises au niveau international.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 1, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

2. Objectif spécifique 2 – Contrôle et gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire le transfert d'espèces aquatiques envahissantes

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont appliqué les lignes directrices de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes et ont fait part à l'OMI de l'expérience acquise au cours de cette mise en œuvre.	Moyen terme	Le REMPEC a fourni aux États côtiers méditerranéens, qui en font la demande, conseils et assistance pour atteindre les objectifs administratifs.
Toutes les Parties contractantes ont communiqué les lignes directrices aux acteurs de l'industrie maritime et à toute autre partie concernée.	Continue	

1 Introduction

1.1 En plus des eaux de ballast et des sédiments des navires, il est désormais largement reconnu que l'encrassement biologique peut être un vecteur majeur du transfert d'espèces aquatiques envahissantes. Par conséquent, toutes les mesures possibles doivent être prises pour prévenir ou au moins limiter l'encrassement biologique des navires qui naviguent sur les eaux méditerranéennes, étant donné que cela peut causer la formation de telles espèces qui constituent une menace conséquente pour l'environnement aquatique dans une mer semi-fermée comme la Méditerranée. La mise en œuvre des pratiques de contrôle et de gestion de l'encrassement biologique peut considérablement aider à réduire le risque de transfert des espèces aquatiques envahissantes. Ces pratiques de gestion peuvent aussi améliorer la performance hydrodynamique du bateau et constituer des outils efficaces dans l'amélioration de l'efficacité énergétique et dans la réduction des émissions d'air des bateaux, contribuant ainsi à la conformité aux règles pertinentes de l'Annexe VI de MARPOL.

1.2 Pour faire face à ces envahissements potentiellement nocifs, le MEPC a adopté les Lignes directrices pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires de 2011 pour limiter le transfert des espèces aquatiques envahissantes¹⁰, ci-après dénommées « les Lignes directrices ». Ce faisant, il a demandé aux États membres de l'OMI de prendre des mesures urgentes d'application des Lignes directrices dans l'adoption des mesures de limitation des risques d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes via l'encrassement biologique.

1.3 Compte tenu de la nature du présent Objectif spécifique, il serait recommandé à l'Administration de gérer la mise en œuvre des actions nationales fédérées avec celles qui traitent de la mise en œuvre de la Convention BWM, puisqu'elles ont des objectifs similaires, à savoir de réduire au minimum le transfert des espèces aquatiques envahissantes.

¹⁰ Résolution MEPC.207(62).

2 Orientation

Brève description des Lignes directrices

2.1 Les Lignes directrices visent à donner une approche uniforme globale de gestion de l'encrassement biologique. Avec les progrès scientifiques et technologiques, les Lignes directrices seront affinées pour que les risques puissent être gérés de manière plus adéquate. Les États portuaires, les États pavillons, les États côtiers et autres parties qui peuvent aider à atténuer les problèmes associés à l'encrassement biologique doivent faire preuve d'une diligence appropriée en vue de la mise en œuvre optimale des Lignes directrices.

2.2 Compte tenu du fait que tous les bateaux ont un certain degré d'encrassement biologique, la mise en œuvre des pratiques de contrôle et de gestion de ce phénomène peut considérablement aider à réduire le risque de transfert des espèces aquatiques envahissantes. Ainsi, les Lignes directrices visent à donner des recommandations et des orientations pratiques utiles sur les mesures générales de limitation des risques liés à l'encrassement biologique pour tous les types de bateau et concernent les États ; les capitaines ; les exploitants et propriétaires de navires ; les constructeurs de navires ; les opérateurs de nettoyage et d'entretien des navires ; les autorités portuaires ; les infrastructures de réparation, de cale sèche et de recyclage des navires ; les sociétés de classification ; les fabricants et fournisseurs de peinture antisalissures ; et toutes les autres parties intéressées. L'État devrait déterminer l'étendue de l'application des Lignes directrices et devrait s'atteler à les diffuser auprès des parties non gouvernementales énumérées ci-dessus.

2.3 Un régime de gestion efficace de l'encrassement biologique devrait être décrit dans un plan de gestion de l'encrassement biologique et les dossiers des pratiques de gestion de l'encrassement biologique, conservées dans un registre. Les grandes lignes du plan de gestion de l'encrassement biologique et le registre relatif à l'encrassement biologique, qui doivent tous deux être conservés à bord du navire, sont joints aux Lignes directrices comme Annexes 1 et 2 respectivement.

2.4 Les Lignes directrices traitent également de l'installation et de l'entretien du système antisalissure, de l'inspection de l'eau, du nettoyage et de l'entretien, de la conception et de la construction des bateaux pour minimiser les risques d'encrassement biologique, de la propagation des informations, de la formation et de l'éducation et d'autres besoins de recherche.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 2, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

3. Objectif spécifique 3 – Veiller à l'efficacité des administrations maritimes

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont élaboré un PAN leur permettant de pleinement mettre en œuvre la Stratégie régionale en temps voulu et de manière exhaustive. Tous les États côtiers méditerranéens se sont efforcés d'améliorer, sur la base du PAN, l'efficacité de leurs administrations maritimes conformément aux recommandations et lignes directrices applicables de l'OMI. Tous les États côtiers méditerranéens se préparent à se soumettre à l'IMSAS en se basant sur le Code III et le Cadre et les procédures pour le Programme d'audit.	Court terme Court terme Court terme	Le REMPEC a aidé les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à élaborer le PAN permettant d'évaluer leurs progrès, d'orienter leurs efforts de mise en œuvre de la Stratégie régionale au cas par cas et d'évaluer leurs capacités nationales afin d'identifier les améliorations éventuellement nécessaires. Le REMPEC a aidé les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à améliorer l'efficacité de leurs administrations maritimes à la lumière des avancées de l'OMI, en particulier de l'IMSAS). Le REMPEC a aidé les États côtiers méditerranéens à se préparer à se soumettre à l'IMSAS après avoir exploré les dispositifs d'assistance technique auxquels certains d'entre eux pourraient prétendre dans le cadre du PICT de l'OMI et d'autres initiatives. Le REMPEC a contribué à approfondir les connaissances et l'expertise des agents chargés du contrôle par l'État du pavillon en mettant en place un programme de formation aux instruments internationaux applicables, en particulier la Convention MARPOL, pour garantir la formation adéquate des inspecteurs sur les navires.

1 Introduction

1.1 En théorie, l'administration maritime devrait avoir une structure qui est en rapport avec le rôle et les responsabilités que l'État parent lui a assignés, en tenant compte des droits et des obligations acquis en vertu des instruments régionaux et internationaux auxquels l'État est Partie.

1.2 Une administration maritime effective et efficace doit être organisée par les fonctions qu'elle est censée assumer. La structure départementale suivante donne une illustration type d'une administration (autorité) maritime bien organisée :

Direction

Services d'appui au programme

Personnel

Administration

Finance

Comptabilité
Documentation

Affaires juridiques
Législation
Règlements
Conseils juridiques
Litiges
Conventions internationales / régionales

Sécurité, environnement et certification
Inspection et certification du navire
Contrôle par l'État du port
Prévention et lutte contre la pollution marine
Examen et certification des marins
Enquête relative aux accidents
Marchandises dangereuses
Naufrage et sauvetage

Enregistrement, équipage et recherche
Enregistrement et permis du navire
Enregistrement des marins
Affaires de l'équipage et bien-être
Recherche sur les activités maritimes

1.3 Le poids relatif des départements fonctionnels ci-dessus va dépendre de l'importance du rôle de l'Administration en tant qu'État côtier, du pavillon, ou du port. Dans le cadre de la Stratégie régionale (2016-2021), les Parties contractantes à la Convention de Barcelone devront prendre des mesures en tenant compte de ces trois rôles. Cependant, étant donné l'accent mis sur la prévention et la lutte contre la pollution marine, le rôle de l'Administration en tant qu'État côtier et du port sera mis en exergue dans la mise en œuvre de la plus grande partie de la Stratégie régionale (2016-2021).

2 Orientation

Élaboration d'un Plan d'action national¹¹

2.1 C'est l'un des objectifs clés de mise en œuvre fixés par l'Administration et l'objet du présent Document d'orientation. Cet objectif sera atteint une fois que l'Administration concernée aura développé un PAN **spécifique** en utilisant le modèle commun présenté à l'Annexe I au présent document et en consultant la Liste des exemples de mesures nationales contenues à l'Annexe II à ce sujet. En respectant son PAN spécifique, l'administration maritime peut alors être capable de pleinement agir conformément à la Stratégie régionale (2016-2021). Le Secrétariat (REMPEC), à son tour, devra assister l'administration maritime en lui apportant tout le soutien nécessaire et en évaluant les progrès réalisés. Un séminaire régional de deux jours qui se tiendra à Malte en temps opportun est envisagé dans la Stratégie régionale (2016-2021) pour aider les États méditerranéens à préparer et à mettre en œuvre le PAN à condition que les fonds nécessaires soient disponibles.

Évaluations nationales¹²

2.2 Dans le cadre du présent Objectif spécifique, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone avec l'aide du REMPEC devraient procéder à une évaluation nationale concernant la mise en œuvre de la Stratégie régionale (2016-2021) et définir les mesures correctives nécessaires. À cette fin, un formulaire d'évaluation nationale basé sur le questionnaire utilisé pour évaluer la conformité à la Stratégie régionale (2005-2015) est prévu à l'Annexe III au présent document. Concernant la mise en œuvre de MARPOL et des autres conventions mentionnées dans le cadre de

¹¹ Référence devrait également être faite dans les sections 2 à 4 de la Partie I du présent document.

¹² Référence devrait également être faite aux paragraphes 1.9 à 1.12 de la Partie I du présent document.

l'Objectif spécifique 1, le REMPEC est aussi appelé à aider les administrations maritimes à procéder à une auto-évaluation des capacités et de la performance de l'administration maritime en mettant pleinement en vigueur MARPOL et d'autres conventions applicables, en utilisant comme orientation la résolution A.912(22) de l'Assemblée de l'OMI – Auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon. Après avoir procédé à ces évaluations, l'administration maritime devrait se préparer à suivre l'IMSAS.

Programme d'audit des États membres de l'OMI

2.3 Une description succincte du processus IMSAS est fournie dans les paragraphes 1.13 à 1.20 de la Partie I du présent document. Toutefois, il faut se référer à la publication de l'OMI sur les IMSAS.

2.4 En ce qui concerne les ressources financières supplémentaires dont certaines Parties contractantes à la Convention de Barcelone pourraient avoir besoin pour effectuer les IMSAS, elles pourraient demander au REMPEC d'évaluer les ressources nécessaires et d'essayer d'en obtenir d'autres à travers le PICT de l'OMI ou de toute autre source identifiée.

Formation des agents de mise en œuvre par l'État du pavillon

2.5 Dans le cadre de cet objectif spécifique, le REMPEC est en outre appelé à aider à l'approfondissement des connaissances et des compétences des agents chargés du contrôle par l'État du pavillon, en mettant en place un programme de formation aux instruments internationaux pertinents, en particulier la Convention MARPOL, pour garantir la formation adéquate des inspecteurs sur les navires. Cette activité peut être menée indépendamment des autres actions sous cet Objectif spécifique, et, par conséquent, le REMPEC devra :

- .1 identifier les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui doivent bénéficier de l'amélioration des connaissances et des compétences des agents de leur Administration chargés du contrôle par l'État du pavillon quant aux principaux instruments internationaux adoptés sous les auspices de l'OMI, en insistant sur la Convention MARPOL ;
- .2 développer un programme composé de cours de formation au niveau régional et sous-régional pour les inspecteurs par l'État du pavillon, avec si possible une composante basée sur le principe « former le formateur », pour garantir que les connaissances et les compétences sont ensuite transmises à de nouveaux agents au niveau national ;
- .3 solliciter l'aide de l'OMI à travers le PICT ou de toutes les autres sources disponibles, pour financer les activités citées plus haut ; et
- .4 lancer les activités de formation le plus tôt possible.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 3, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

4. Objectif spécifique 4 – Renforcer le Mémoire d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen)

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont maintenu le mandat du REMPEC selon lequel le Centre doit, dans les circonstances où cela serait possible, proposer son assistance au MoU méditerranéen sur le contrôle par l'État du port afin d'améliorer son effectivité et, si on lui en fait la demande, faciliter la coordination entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen.	Court terme	Le REMPEC a participé au comité du MoU méditerranéen. Le REMPEC s'est associé aux activités de formation du contrôle par l'État du port concernant les questions environnementales, y compris les conventions relatives aux systèmes antisalissures et à la gestion des eaux de ballast lorsque cela est approprié, en collaboration avec les institutions de formation reconnues de la région.
Toutes les Parties contractantes ont rendu disponibles les ressources nécessaires ainsi que les moyens permettant au MoU méditerranéen de fonctionner de façon efficace.	Continue	Le REMPEC a travaillé en association avec les MoUs relatifs aux contrôles par l'État du port, sur l'organisation et l'analyse du suivi des campagnes d'inspections renforcées sur les défaillances liées à la Convention MARPOL.

1 Introduction

1.1 Les États côtiers méditerranéens, lorsqu'ils agissent comme États du port, peuvent jouer un rôle central dans l'application des politiques de protection de l'environnement marin. Ces fonctions et les responsabilités y afférentes découlent d'un nombre d'instruments conventionnels internationaux ainsi que d'accords bilatéraux et multilatéraux, en particulier le Mémoire d'entente (MoU) méditerranéen sur le contrôle par les États du port, et pour sept des Parties contractes à la Convention de Barcelone, du MoU de Paris et les Lignes directrices pertinentes de l'UE.

1.2 Pour respecter ses engagements de manière satisfaisante, un État du port se doit d'appliquer les politiques établies par l'administration maritime à travers une législation nationale et des lignes directrices y relatives, qui doivent permettre à l'État de veiller à ce que, tout navire battant pavillon d'un autre État, lorsqu'il se trouve dans un port ou à un terminal en mer sous la juridiction de l'État du port, soit soumis à une inspection par les agents chargés du contrôle par l'État du port afin de vérifier que le navire est conforme aux dispositions pertinentes des conventions applicables.

2 Orientation

Procédures de l'OMI régissant le contrôle par l'État du port

2.1 Le contrôle par l'État du port ne peut être effectué que par des agents de contrôle mandatés et qualifiés, ainsi que dans le strict respect des procédures adoptées par l'OMI¹³. Ces procédures visent à donner des orientations de base sur la conduite des inspections par l'État du port et à favoriser la cohérence dans la conduite de ces opérations, l'identification des défaillances d'un navire, de son équipement ou de son équipage, ainsi que l'application des procédures de contrôle. Elles

¹³ Procédures pour le contrôle par l'État du port, 2011 (résolution A.1052(27) de l'Assemblée de l'OMI).

s'accompagnent d'une palette de lignes directrices et de références habilitantes, comme le Code de bonnes pratiques des agents de contrôle par l'État du port qui mènent des inspections dans le cadre du MoU régional et de l'Accord sur le contrôle par l'État du port, ainsi que de dix-sept (17) autres annexes. En dehors de ces lignes directrices, le MEPC en adopte d'autres de temps en temps, pour aborder les procédures de contrôle par l'État du port, se référant à des conventions spécifiques (comme les Directives pour le contrôle par l'État du port en vertu de la Convention BWM (résolution MEPC.252(67)).

2.2 Bien que le MoU sur le contrôle par l'État du port, à travers son Code de bonnes pratiques, offre la base d'une collaboration entre les États côtiers méditerranéens, lorsque ces derniers utilisent leurs prérogatives et remplissent leurs obligations en effectuant des contrôles par l'État du port conformément aux conventions applicables, des progrès restent à faire pour améliorer les résultats dudit MoU, en particulier en ce qui concerne le niveau établi des inspections par pourcentage, ce qui devrait progressivement le rapprocher du MoU de Paris, avec l'établissement de priorités claires pour les inspections, sur la base de profils de risques des navires, y compris la possibilité d'interdire aux navires l'accès aux ports de la région méditerranée (tel qu'énoncé dans la ligne directrice de l'UE 2009/16/CE du Parlement et Conseil européen du 23 avril 2009 sur le contrôle par l'État du port] et d'approfondir la formation et le renforcement des capacités des agents chargés du contrôle par l'État du port au niveau de la région méditerranée. Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent par conséquent penser à renforcer la coopération entre les MoU de Paris et méditerranéen ; cette action devra être menée avec l'aide du REMPEC.

Besoins en ressources

2.3 En dehors du besoin de garantir le fonctionnement optimal du MoU, des ressources humaines et financières sont également nécessaires pour réaliser les objectifs mentionnés plus haut, notamment la disponibilité d'agents techniques qualifiés [peut-être des agents de l'administration maritime en affectation provisoire au REMPEC] pour préparer les propositions adéquates et prendre part aux réunions pertinentes autour du MoU, avec les dispositions nécessaires pour le déplacement et les indemnités journalières de subsistance de ces agents. Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone devront apporter leur contribution à la mise en place des dispositions nécessaires.

2.4 En retour, le REMPEC a la capacité d'organiser les activités de formation nécessaires à l'intention des agents de contrôle par l'État du port, en collaboration avec des institutions de formation réputées. Il peut être admis, à toutes fins utiles, que les États côtiers méditerranéens individuels s'appuient sur le REMPEC pour collaborer avec le MoU et les institutions de formation reconnues, afin de rendre le MoU plus optimal et maintenir le niveau escompté d'intégrité, de professionnalisme, d'expertise et de transparence parmi les agents de contrôle par l'État du port grâce à une implication active dans l'organisation et la gestion régionales des activités de formation au contrôle par l'État du port (PSC) liées à la protection de l'environnement marin.

2.5 Le REMPEC doit analyser la possibilité d'obtenir un financement pour les activités de formation évoquées ci-dessus, grâce au PICT de l'OMI et à toutes autres sources de financement disponibles.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 4, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

5. Objectif spécifique 5 – Mise à disposition d’installations de réception portuaires

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat [REMPEC]
Toutes les Parties contractantes ont mis en place des installations de réception portuaires et évalué les procédures relatives au coût y afférent, permettant leur utilisation dès leur mise en place moyennant des frais suffisamment raisonnables pour ne pas dissuader les exploitants de les utiliser : - Ordures de navire : - Déchets contenant des hydrocarbures : - Substances liquides nocives (NLS) : - Eaux usées : - Substances qui appauvrissent la couche d’ozone et les résidus de l’épuration des gaz d’échappement : - Eaux de ballast et sédiments :	Court terme Court terme Court terme Court terme Moyen terme Court terme	Le REMPEC a donné des conseils bien structurés relatifs à, entre autres, l’évaluation du type, des spécifications, et de la capacité de l’équipement nécessaire à avoir dans les principaux ports afin de traiter efficacement les déchets d’exploitation et mélanges des navires. Cette assistance peut également couvrir les aspects de préparation de lignes directrices ou de modèle de formulaire de plan d’opérations. Tout cela devrait être basé sur des travaux déjà réalisés dans ce domaine et de la dernière édition du Manuel complet de l’OMI sur les installations de réception portuaires, ainsi que du Guide de bonnes pratiques à l’intention des fournisseurs et utilisateurs d’installations de réception portuaires et des nouvelles exigences incorporées depuis 2005 aux instruments obligatoires pertinents, afin d’aider les Parties contractantes à atteindre cet objectif. Le REMPEC a contribué à la mise en œuvre du Plan régional pour la gestion des déchets en mer, au besoin, pour la préparation des conseils mentionnés au sous-paragraphe h) ci-dessus, en particulier à travers l’élaboration des lignes directrices spécifiques portant sur la fixation de prix raisonnables pour les prestations des installations de réception portuaires ou, selon le cas, l’application d’un régime sans redevance spéciale, en consultation avec les diverses institutions et initiatives régionales et internationales compétentes.

1 Introduction

1.1 La Stratégie régionale (2016-2021), dans le cadre de l’Objectif spécifique 5 considère la dernière édition du Manuel complet de l’OMI sur les installations de réception portuaires comme la référence principale à utiliser par le REMPEC lors de l’élaboration de recommandations bien structurées, évaluant le type, les spécifications et la capacité des équipements nécessaires dans les ports principaux, pour gérer efficacement les déchets et autres matières provenant des navires ; la Stratégie comporte également des lignes directrices et des modèles de formulaires de plans d’opération, pour aider les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à réaliser cet Objectif spécifique.

1.2 Lors de sa 69e session (du 18 au 22 avril 2016), le MEPC ayant examiné une version révisée du Manuel sur les installations de réception portuaires élaboré par le Secrétariat, a noté que le Comité, lors de sa 68e session (du 11 au 15 mai 2015), avait décidé de modifier le nom de la publication et adopté le manuel intitulé « Installations de réception portuaires – Comment procéder » (ci-après dénommé « le Manuel ») et demandé au Secrétariat d'achever l'édition finale et de publier le Manuel via le Service de Publication de l'OMI. Pour des besoins de référence, le Manuel non révisé est présenté en annexe du document MEPC 69/11. La version définitive du Manuel, qui devrait être disponible avant la fin de l'année 2016 comprendra assez d'éléments dont se servira le REMPEC pour élaborer les recommandations bien structurées indiquées dans le paragraphe 1.1 ci-dessus. Comme autres sources utiles :

- . 1 Circulaire MEPC 1/834 : Le Guide consolidé de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires sera un manuel pratique d'utilisateurs à l'intention des équipages des navires qui souhaitent déverser à terre des résidus et ordures visés par MARPOL et à celle des fournisseurs d'installations portuaires qui souhaitent offrir des services de réception portuaires efficaces et en temps utile aux navires. Il contient un formulaire de notification préalable normalisé, le reçu de livraison des déchets et un format révisé pour signaler les insuffisances ;
- . 2 Résolution MEPC.83(44) : Directives permettant d'assurer l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets, comprenant en son annexe un modèle de procédures d'évaluation au niveau des ports ;
- . 3 Résolution MEPC.219(63) : Directives 2012 relatives à la mise en œuvre de l'Annexe V de la Convention MARPOL, qui prévoit une assistance au personnel des ports et des terminaux pour déterminer le besoin en et fournir des installations de réception adéquates pour les déchets provenant des navires ;
- . 4 Résolution MEPC.199(62) : Directives 2011 relatives aux installations de réception en vertu de l'Annexe VI de MARPOL, qui prévoit une assistance au personnel des ports et des terminaux pour déterminer le besoin en et fournir des installations de réception adéquates pour les substances qui appauvrissent la couche d'ozone et les résidus de l'épuration des gaz d'échappement ; et
- . 5 Résolution MEPC.221(63) : Directives 2012 relatives à l'élaboration d'un plan régional d'installations de réception, prévues pour aider les Gouvernements à prendre des dispositions appropriées et efficaces pour des installations de réception portuaires qui répondent aux besoins des navires internationaux faisant escale à des ports ou des terminaux dans une région géographique déterminée.

2 Orientation

Description succincte du Manuel¹⁴

2.1 Le Manuel ne comprend pas seulement des mises à jour sur le cadre de réglementation et diverses méthodes de gestion des déchets ; il élargit aussi le champ d'application du manuel originel. Le Manuel ne se limite donc plus à donner des orientations sur la fourniture d'installations de réception portuaires des déchets visés par MARPOL (Annexes I à VI), il fournit également des conseils pratiques relatifs à la gestion des autres flux de déchets provenant de navires comme les sédiments des eaux de ballast et les déchets provenant de l'application ou la suppression des systèmes antisalissure contrôlés à l'Annexe 1 de la Convention AFS.

¹⁴ Extraits résumés de l'annexe et ajoutés au document MEPC. 69/11 de l'OMI.

2.2 Le Manuel fournit toujours des informations aux Gouvernements et aux autorités (portuaires) compétentes, en particulier dans les pays en développement, ainsi qu'à l'industrie de transport maritime, aux agences et aux entrepreneurs spécialisés dans les déchets qui sollicitent de l'aide dans la mise en œuvre de MARPOL. Il fournit aussi des orientations sur la manière de corriger certains manquements afin de s'arrimer pleinement à MARPOL. En effet, une Partie doit assurer la fourniture d'installations de réception portuaires qui répondent aux besoins des navires entrant dans ses ports, sans causer des retards excessifs à ceux-ci. Les Parties de MARPOL doivent donc garder à l'esprit que ne pas mettre en place des installations adéquates constitue une violation des obligations internationales et va accroître le risque de déversements illégaux par les navires.

2.3 Bien que le déversement à terre des déchets provenant des navires ne rentre plus dans le champ d'application de MARPOL, l'utilisation du Manuel prévoit la fourniture des installations de réception nécessaires, séparément ou comme partie d'une stratégie plus large de gestion des déchets. Lorsque cette stratégie de gestion des déchets est mise en œuvre, les installations de réception portuaires pour les déchets provenant des navires peuvent être intégrées aux processus ordinaires de gestion des déchets dans les ports ou au niveau local. Cette opération sera souvent effectuée à des coûts relativement bas. Ainsi, une installation de réception portuaire appropriée doit permettre l'évacuation finale des déchets provenant des navires dans le strict respect de l'environnement.

2.4 Les chapitres 2, 3, 4 et 11 indiquent au Gouvernement et aux responsables au niveau régional les orientations à suivre par rapport à leurs obligations MARPOL et comment elles sont liées aux stratégies nationales, régionales et locales de gestion des déchets. Ils pourront contribuer, selon que de besoin, à l'élaboration de programmes pour la mise en œuvre des dispositions appropriées de réception et de traitement de déchets des ports à l'intérieur de leurs juridictions.

2.5 Les chapitres 5 à 12 s'adressent aux agences en charge de la planification de la mise en place des installations de réception portuaires et leur intégration dans une stratégie générale de gestion des déchets. Les directeurs et le personnel des ports trouveront des indications pratiques dans les chapitres 5 à 9 concernant la création d'installations dans les zones portuaires sous leur contrôle. Ces chapitres présentent les principales options retenues et offrent une base pour des conseils techniques plus détaillés. Les chapitres 10 et 11 seront utiles aux directeurs et au personnel des ports en charge du traitement des déchets et du recouvrement des coûts. Le chapitre 11 en particulier devrait être utile lorsqu'il s'agira de déterminer une « taxe abordable et qui ne doit pas servir d'élément dissuasif à leur utilisation », tel que stipulé dans le présent Objectif spécifique.

2.6 Si les installations de réception dans un port sont essentielles pour les déchets provenant des navires, les installations nécessaires pour la collecte appropriée des eaux de ballast et sédiments et des déchets de l'application ou de la suppression de systèmes antisalissure sont d'un tout autre type étant donné que l'accent sera mis sur la conservation et le traitement. La collecte, la gestion et l'élimination finale des déchets visés par MARPOL sont présentées dans les chapitres 7 à 10.

2.7 Le chapitre 14 prévoit une section traitant de problèmes particuliers liés à la fourniture des installations de réception portuaires pour les petits navires ou pour les cas où des dispositions régionales existent. Cette partie du Manuel peut être utile pour les installations de réception des bateaux de plaisance et des navires de pêche.

Fourniture d'installations de réception adéquates

2.8 Dans le cadre de cet Objectif spécifique, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent fournir des installations de réception adéquates dans leurs ports et examiner les procédures relatives au coût de l'utilisation de ces structures pour recevoir tous les déchets visés par MARPOL ainsi que les eaux de ballast et sédiments. Par ailleurs, le REMPEC doit fournir des recommandations bien structurées sur la manière de réaliser l'objectif présenté ci-dessus, ainsi que les lignes directrices ou un modèle de formule de plans opérationnels. Le REMPEC doit aussi contribuer à la mise en œuvre du Plan régional de Gestion des déchets marins en Méditerranée dans le cadre de l'Article 15 du Protocole LBS, ci-après dénommé le Plan régional sur la gestion des déchets marins en préparant des directives spécifiques pour déterminer l'application des charges à des coûts raisonnables de l'utilisation des installations de réceptions portuaires ou, le cas échéant l'application d'un système sans droit spécial.

2.9 Il revient donc au REMPEC de prendre les mesures urgentes qu'il faut, en donnant les conseils et les orientations nécessaires aux Parties contractantes afin qu'elles puissent remplir cet Objectif spécifique, gardant à l'esprit que certaines Parties disposeront déjà d'installations de réception dans tous leurs ports principaux et / ou dans les terminaux pétroliers, alors que d'autres, à des niveaux variés, n'en disposent pas. Les observations et les conseils suivants sont destinés à aider le REMPEC à mener l'action attendue en vertu de cet Objectif spécifique, alors que la référence complète au Manuel sur les installations de réception portuaires – Comment procéder – serait fortement recommandée.

2.10 Tout d'abord, pour être conforme, le port doit prendre en compte les besoins opérationnels des utilisateurs et fournir les installations de réception en fonction des types et des quantités de déchets provenant des navires qui font normalement escale au port¹⁵. Par conséquent, en prenant une décision quant au type, aux spécifications et à la capacité des installations et de l'équipement nécessaires, l'État devra d'abord déterminer, pour chaque port ou terminal :

- . 1 le type et la taille des navires faisant escale au port et la fréquence de ces escales ;
- . 2 le type et les quantités de déchets et ordures provenant de ces navires ; et
- . 3 la destination finale et le traitement des déchets et ordures déversés qui doit être fait dans le strict respect de l'environnement (dans l'idéal, dans le cadre d'une stratégie intégrale de gestion des déchets).

2.11 Une fois qu'un port dispose d'installations de réception adéquates, il doit être capable de recevoir ces résidus et autres matières gérés à l'intérieur de ce port et que les navires vont décharger. Dans le cas des ports de mer et de pêche, ces installations doivent, au minimum, pouvoir recevoir les ordures (MARPOL Annexe V) et les huiles de moteur (MARPOL Annexe I).

2.13 Un retard excessif peut survenir lorsque le temps passé au port pour la livraison de résidus, d'autres matières et de déchets dépasse le délai normal accordé aux navires dans les ports, à moins que ce retard soit causé par une défaillance du navire, des exigences en matière de sécurité ou des procédures portuaires normales. Pour éviter cette situation, le navire doit notifier l'autorité compétente dans les délais appropriés (pas moins de 24 heures), avant de livrer les substances et les quantités attendues pour le déversement au niveau de l'installation de réception portuaire, et signaler tout autre déchet spécial ou inhabituel. Le Format normalisé du formulaire de notification préalable pour la livraison des déchets aux installations de réception portuaires (la circulaire MEPC.1/834) peut être utilisé à ces fins. En retour, l'administration doit s'assurer que les formalités relatives à l'utilisation des installations portuaires, les douanes en particulier, les formalités sanitaires et environnementales soient aussi simples et rapides que possible et que les installations de réception adéquates ainsi que le personnel soient disponibles.

2.14 Au moment de la livraison des résidus, des mélanges et des déchets à l'installation de réception portuaire, le représentant de celle-ci doit fournir un bordereau de livraison¹⁶ au capitaine du navire qui va le conserver à bord et l'utiliser par la suite comme preuve de livraison.

2.15 En évaluant l'adéquation de leurs installations de réception portuaires, les autorités doivent également prendre en compte l'évacuation finale des résidus et déchets livrés, en prenant des mesures responsables au niveau de leurs programmes nationaux, utilisant, si nécessaire, la ligne directrice et les informations sur les différentes méthodes de traitement et d'évacuation de plusieurs flux de déchets énoncées dans les recommandations techniques élaborées par le Secrétariat de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

¹⁵ Résolution MEPC.83(44) – Directives pour garantir l'adéquation des installations de réception de déchets dans les ports.

¹⁶ Référence peut être faite à la circulaire MEPC.1/834 – Guide consolidé de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires.

2.16 La coopération entre les États côtiers dans la fourniture d'installations de réception portuaires peut être une autre mesure d'adéquation. L'élaboration de plans régionaux de réception et de gestion des déchets intégrés dans la mise en œuvre de la Directive européenne 2009/59/CE du Parlement et Conseil européen du 27 novembre 2000 relative aux installations de réception portuaires des déchets et des résidus provenant de navires, bien qu'elle s'applique uniquement aux États membres de l'UE, peut servir d'exemple. Lorsqu'il existe une stratégie interportuaire,¹⁷ les installations de réception peuvent être utilisées dans plusieurs ports, même s'ils sont situés dans différents pays. Par ailleurs, le concept de dispositions régionales est encouragé comme alternative, pour garantir l'adéquation des installations de réception en vertu des Lignes directrices de l'OMI de 2011, relatives aux installations de réception, selon MARPOL, Annexe VI.

2.17 Comme autre facteur important à retenir, la Mer méditerranée est une Zone spéciale, conformément aux Annexes I (hydrocarbures) et V (ordures) de MARPOL. Ce qui signifie que les ports de cette région ont une responsabilité spéciale pour ce qui est de garantir la fourniture d'installations de réception adéquates dans tous les ports qui reçoivent les déchets / résidus provenant de navires et réglementés par les deux Annexes, eu égard au fait que les exigences relatives au déversement sont plus strictes à l'intérieur des Zones spéciales.

2.18 Les pays en développement peuvent solliciter une assistance technique auprès de l'OMI, à travers son PICT, afin de renforcer leur capacité à fournir des installations de réception portuaires.

Directives ou modèle de formulaire de plans opérationnels

2.19 En s'assurant que des plans opérationnels détaillés et efficaces sont mis à la disposition des autorités portuaires lorsqu'elles s'occupent de la mise en place d'installations de réception portuaires adéquates, l'Administration pourrait penser à élaborer une stratégie de gestion des déchets / résidus, comme cela a été envisagé dans le chapitre 3 du Manuel, adapté aux contextes de ses ports. Ainsi, lorsqu'il remplit sa mission qui est de préparer des directives ou un modèle de formulaire de plans opérationnels, le REMPEC pourrait juger nécessaire d'aider les États côtiers qui souhaitent élaborer une stratégie nationale de gestion des déchets provenant des navires au niveau des ports ; cette stratégie doit être adaptée aux besoins individuels, mais elle doit également prendre en compte la possibilité de trouver un arrangement au niveau régional ou sous-régional, en tenant compte, le cas échéant, du Plan régional de Gestion des déchets marins.

Lignes directrices à la fixation des prix

2.20 Le présent Objectif spécifique demande au REMPEC d'élaborer des lignes directrices spécifiques à la fixation des prix raisonnables pour les prestations des installations de réception portuaires ou, selon le cas, à l'application d'un régime sans redevance spéciale, en consultation avec les diverses institutions et initiatives régionales et internationales compétentes et, ce faisant, de contribuer à la mise en œuvre, au besoin, du Plan régional pour la gestion des déchets en main. Le chapitre 11 du Manuel traite des aspects financiers de l'établissement et du fonctionnement des installations de réception et de traitement portuaires, considérant que si les installations doivent être nouvellement construites, il faudra mobiliser les fonds pour couvrir les investissements qui seront recouvrer plus tard en appliquant les frais appropriés et, si les installations existent déjà, les coûts liés à leur fonctionnement devront également être recouvrés, dans les deux cas en vertu du principe du « pollueur-payeur ». Ceci constituerait un système de recouvrement des frais.

2.21 Le chapitre 11 du Manuel évalue plusieurs modalités d'un système de recouvrement des frais selon des critères précis et recommande des solutions régionales pour l'établissement des installations de réception portuaires :

- .1 le système de redevance directe ;
- .2 le système de contrat ;
- .3 frais de rejet inclus dans les redevances portuaires ;

¹⁷ Le sous-chapitre 3.6 du Manuel aborde cette question.

- .4 le système de redevance fixe ; et
- .5 le système combiné.

2.22 Une fois que les coûts de construction (pour les nouvelles installations) et / ou de fonctionnement (pour les installations existantes) ont été évalués, des estimations fiables des coûts de construction et / ou de fonctionnement peuvent être faites. Ces estimations peuvent alors être utilisées pour calculer les redevances en termes de coûts par mètre cube de déchets / résidus ; coûts par tonne de marchandises ; ou coûts par navire ou catégorie de navires. De tels calculs faciliteront le processus de prise de décision et le choix du système de recouvrement des frais. Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone pourraient également tenir compte des questions de politiques intérieures et d'autres critères non-financiers lors du choix du système qui correspond le mieux à leurs réalités.

Régime sans redevance spécifique

2.23 Le Manuel envisage également un système de gratuité, qui pourrait permettre d'étudier la commodité ou l'incommodité de l'application d'un régime sans redevance spécifique. Le système de gratuité traduit un concept où les frais liés à la collecte (et / ou au traitement et au rejet) des déchets / résidus provenant des navires sont payés par l'État. Ceci n'est pas un système de recouvrement des frais étant donné que les coûts de fonctionnement de l'installation de réception portuaire ne sont pas couverts en imputant directement aux navires les frais de réception des déchets et résidus. De même qu'avec l'inclusion des frais de rejet dans les redevances portuaires, le système de gratuité ne favorisera pas les pratiques de réduction des déchets et résidus à bord des navires. Toutefois, ce système est susceptible de stimuler la livraison au port et réduire le déchargement illicite en mer.

2.24 Même s'il est probable que l'image d'un port bénéficie des installations de réception portuaires gratuites, rien ne porte à croire, selon le Manuel, que ce facteur influence la décision des opérateurs de navires d'aller vers les ports (à condition que ces ports correspondent au service commercial) offrant des installations de réception portuaires gratuites ou moins coûteuses. Quoi qu'il en soit, appliqué de manière sélective et uniforme sur le plan régional selon des critères convenus, un régime sans redevance spécifique serait sans doute avantageux dans l'amélioration de la livraison des déchets / résidus, notamment ceux réglementés par l'Annexe V (ordures) de la Convention MARPOL, dans les installations de réception portuaires en Méditerranée.

2.25 Il convient de préciser que la question relative à la détermination de l'application des frais et l'utilisation éventuelle d'un régime sans redevance spécifique est également examinée dans le programme¹⁸ d'activités du Réseau méditerranéen d'agents de l'application des lois relatives à MARPOL (MENELAS) pour la période 2016-2017.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 5, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

¹⁸ Le Réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone.

6. Objectif spécifique 6 – Livraison des déchets provenant des navires

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont mis en place un système de notification au prochain port d'escale des navires faisant état de la présence à bord d'eaux de cale, de résidus d'hydrocarbures, de résidus de SNPD, d'eaux usées, d'ordures, de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et de résidus d'épuration des gaz d'échappement.	Court terme	Le REMPEC a fourni des conseils à ce sujet.
Tous les États côtiers méditerranéens ont appliqué des réglementations nationales donnant pouvoir aux autorités maritimes d'exiger des Capitaines de navires, lorsqu'elles le jugent nécessaire, de décharger les déchets qui sont à bord dans des installations de réception portuaires désignées avant de lever l'ancre.	Court terme	

1 Introduction

1.1 Sans perdre de vue le statut de la mer Méditerranée comme étant une zone spéciale en vertu de des Annexes I (hydrocarbures) et V (ordures) de la Convention MARPOL, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent faire montre d'une vigilance continue afin de s'assurer que les navires qui opèrent dans la région se conforment strictement aux exigences pertinentes en matière de rejet. En particulier, au cas où le navire, alors présent dans un port d'une Partie contractante à la Convention de Barcelone, choisit de ne pas décharger ces déchets et résidus entièrement ou partiellement dans les installations de réceptions dudit port, l'autorité maritime concernée doit envisager d'alerter le prochain port d'escale du navire et d'informer le navire de l'action prise afin de s'assurer que les déchets et résidus en question ne sont pas déchargés par-dessus bord au cours du transit. Lorsque cette action est impossible ou pour toute autre raison valable, l'administration maritime doit pouvoir demander au navire de décharger ces déchets et résidus dans les installations de réception portuaires avant de quitter le port. Certaines administrations maritimes pourraient avoir besoin d'obtenir le pouvoir d'obliger les navires à décharger leurs déchets et résidus tel indiqué.

1.2 Pour ce qui est du navire, le capitaine du navire doit obtenir de l'opérateur des installations de réception portuaire des reçus ou certificats fournissant des informations détaillées sur la quantité et le type de déchets et résidus déchargés dans les installations et les joindre, comme il se doit, au Registre des hydrocarbures (MARPOL, Annexe I), Registre de la cargaison (MARPOL, Annexe II) Registre des ordures (MARPOL, Annexe V) et Registre des eaux de ballast (Convention BWM). Le contrôle minutieux de ces documents doit également permettre à l'administration maritime de décider s'il serait judicieux d'alerter le prochain port d'escale du navire.

2 Orientation

2.1 Étant donné la nature de cet objectif spécifique et sa relation étroite avec le précédent, les Parties contractantes pourraient envisager d'incorporer les Actions nationales de cet objectif dans leurs PAN spécifiques comme faisant partie des actions relatives à la mise à disposition des installations de réception dans les ports (Objectif spécifique 5).

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 6, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

7. Objectif spécifique 7 – Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont établi des systèmes et procédures pour le contrôle et la surveillance nationale et sous régionale, y compris, lorsque cela est faisable, une surveillance aérienne régulière individuelle et coordonnée des eaux soumises à la juridiction des Parties contractantes, si les parties en conviennent, et ont rendu compte des résultats obtenus aux réunions habituelles des correspondants du REMPEC. Toutes les Parties contractantes se sont efforcées d'établir des systèmes sous-régionaux, y compris les procédures de survol des eaux soumises à la juridiction d'un État voisin, si les Parties voisines en conviennent, pour la surveillance aérienne des zones de la Méditerranée sensibles du point de vue environnemental et / ou à risque élevé.	Court terme	Le REMPEC a analysé, autant que faire se peut, à travers une consultation directe des Parties contractantes, les raisons motivant le faible respect de cet objectif par un nombre de Parties contractantes. Le REMPEC a organisé et a pris part à toutes nouvelles activités relatives à cette question dans lesquelles le Centre est impliqué.
	Court terme	Le REMPEC a facilité l'organisation d'opérations de surveillance aérienne coordonnées ou individuelles contre les rejets illicites de polluants. Le REMPEC a exploré le maintien des services CleanSeaNet fournis par l'AESM qui sont accessibles à toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui ne sont pas États membres de l'UE, actuellement dans le cadre du projet SAFEMED III, jusqu'à l'horizon 2021 et au-delà. Le REMPEC a coopéré avec d'autres Accords régionaux et avec l'AESM.

1 Introduction

1.1 L'article 6 de la Convention MARPOL oblige les Parties à la convention de coopérer dans la constatation des violations et l'application des dispositions de la convention, en utilisant toutes les mesures de détection et de contrôle environnemental adéquates et réalisables, ainsi que les procédures adéquates de présentation de compte rendu et de collecte des preuves. Les Parties sont, par conséquent, obligées par la Convention MARPOL, à établir les systèmes et procédures de contrôle et de surveillance aux plans national et sous-régional abordés en vertu de cet Objectif spécifique et le non-respect de cet engagement pourrait être considéré comme un manquement à leurs engagements internationaux y liés.

1.2 Un État côtier ou du port a le droit, lorsque cela est requis ou jugé nécessaire, d'inspecter un navire afin de collecter des preuves pour vérifier s'il a effectué un rejet interdit et, lorsqu'un tel rejet est prouvé, de prendre les mesures qui s'imposent. Par ailleurs, en réponse à la demande d'un autre État partie à la Convention MARPOL, l'État du port doit inspecter un navire afin de collecter des preuves ou vérifier si le navire a commis une violation dans d'autres eaux.

2 Orientation

Coopération entre les États

2.1 La coordination et la coopération entre les États voisins est d'une importance capitale lors des opérations des surveillances des zones transcendant les eaux territoriales. La coopération pourrait revêtir diverses formes, telles que des enquêtes conjointes en matière de violations, la fourniture des informations au sujet d'un navire précis et la collecte des preuves de violation, entre autres. Les ententes réciproques dans le cadre des enquêtes et du contrôle de conformité seront particulièrement bénéfiques pour les Parties qui sont géographiquement proches et / ou qui ont des mécanismes d'application communs. L'uniformité régionale à cet égard est, par conséquent, fortement souhaitée.

2.2 Cet Objectif spécifique devrait être examiné conjointement avec l'Objectif spécifique 8 – Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites, étant donné que les deux objectifs traitent des actions complémentaires.

2.3 Les États côtiers méditerranéens et le REMPEC doivent trouver l'ouvrage de l'OMI intitulé « MARPOL – Comment procéder » très utile lors de l'adoption des mesures visant en remplir, en particulier, les Objectifs spécifiques 7 et 8.

Procédures de détection et actions futures

2.4 Lors du suivi d'un incident de pollution détecté ou soupçonné, il est important d'adopter une procédure standard et une chaîne de politique de traçabilité afin de s'assurer que les preuves collectées sont bien préservées. Toutes les preuves collectées lors de l'enquête, telles que les échantillons prélevés lors des patrouilles en mer, les photos prises lors des opérations de surveillance aérienne, les données de télédétection, les déclarations des témoins, etc. doivent être bien compilées afin de servir de base pour l'enquête et aussi d'être transmis à l'État dont le navire contrevenant bat pavillon.

2.5 L'évaluation de la source la plus probable d'un rejet détecté est au centre de toute enquête en matière de pollution. Les sources potentielles de rejets en amont doivent être privilégiées. Dans ces cas, le contrôle et la surveillance par avion¹⁹ effectués avec l'aval des États concernés (surveillance aérienne) devrait être le moyen privilégié, bien que n'étant pas nécessairement l'unique, pour la collecte des preuves. Une fois qu'un rejet illicite est détecté, l'utilisation de patrouilles en mer doit faciliter la collecte des échantillons physiques. Pour ce qui du rejet d'hydrocarbures, la priorité accordée aux navires pour l'échantillonnage doit être basée sur le type d'hydrocarbure rejeté. Par exemple, les rejets qui s'avèrent être des mélanges d'huiles de rebut devrait amener l'enquête à se focaliser sur l'échantillonnage des huiles de rebut dans les bouchains des navires voisins, alors que les rejets de mazout devraient pousser les enquêteurs à concentrer les efforts d'échantillonnage des navires qui utilisent ou transportent comme cargaison du mazout lourd.

2.6 La surveillance aérienne et les patrouilles en mer devraient de préférence être utilisés ensemble lors du suivi d'un incident de pollution détecté et compléter par d'autres méthodes disponibles, telles que la télédétection. Dans la plupart des cas, la réussite d'un enquête en matière de rejet illicite dépendra de la collaboration entre les États affectés et de la coordination des leurs actions en permettant des patrouilles transfrontalières, notamment le déploiement des avions à cet effet.

2.7 S'appuyer sur les activités régionales déjà réalisées ou présentement en cours de réalisation relatives à cet Objectif spécifique, en particulier les projets MARCOAST, AESOP et SAFEMED III, ainsi que les services CleanSeaNet fournis par l'AESM et les activités OSCAR-MED, sera primordial, afin de ne pas multiplier les efforts et d'éviter le gaspiller les ressources.

¹⁹ Référence pourrait être faite au Manuel de l'OMI sur la Pollution par hydrocarbures, Section IV – Lutte contre les déversements d'hydrocarbures, chapitre 5.3 – Surveillance aérienne, y compris la télédétection.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 7, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

8. Objectif spécifique 8 – Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Tous les États côtiers méditerranéens se sont assurés de l'existence d'un cadre juridique national (législation) comme base des poursuites contre les auteurs de rejets illicites, pour des violations à la Convention MARPOL ou de tout cadre juridique national qui la met en œuvre.	Court terme	Le REMPEC a soutenu les Parties contractantes, et a rempli le rôle de secrétaire du MENELAS, et a fourni aux Parties contractantes le rapport de ses activités lors de chaque réunion ordinaire.
Toutes les Parties contractantes ont pris une part active au MENELAS, conformément à ses termes de référence.	Court terme	Le REMPEC a maintenu le système d'informations du MENELAS. Le REMPEC a collaboré avec le Secrétariat de l'ONU Environnement / PAM à une exploitation accrue d'éventuelles synergies dans le cadre des Mers régionales.

1 Introduction

1.1 Le présent Objectif spécifique doit être examiné conjointement avec l'Objectif spécifique 7 – Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites, étant donné qu'ils sont complémentaires et traitent d'un thème commun, à savoir les rejets illicites et les futures actions à prendre par l'(les) État(s) côtier(s). En effet, la poursuite des auteurs de rejet illicite qui violent la Convention MARPOL a été proposée comme élément d'un système plus grand proposé pour permettre aux autorités maritimes de prendre des actions rapides et décisives en cas de violations liée au rejet.

2 Orientation

Travail pertinent du MENELAS

2.1 Relativement à ce qui est dit ci-dessus, le REMPEC a déjà entrepris une action sur cette question et sur d'autres questions connexes en organisant une réunion avec le MENELAS à la fin de l'été 2015. La réunion a particulièrement recommandé l'organisation futures des opérations de surveillance aériennes coordonnées pour la pollution illicite provenant des navires dans des zones de la Mer méditerranée autres que celles qui sont couvertes par l'opération ORCAR-MED 2015, et a demandé au Secrétariat (REMPEC) de se mettre en contact avec les États méditerranéens côtiers qui sont intéressés par l'organisation de telles opération en vue d'améliorer la coopération opérationnelle en Méditerranée pour lutter contre la pollution illicite provenant des navires et faciliter la mobilisation des ressources nécessaires.

2.2 Parmi les décisions prises lors de la réunion du MENELAS mentionnée ci-dessus, les éléments suivants, tous relatifs aux Objectifs spécifiques 7 et 8, ont été inclus dans le Programme d'activités du Réseau :

- .1 constatation de pollution en mer par les hydrocarbures / compte rendu de l'enquête ;
- .2 mise en place d'une base de données du MENELAS sur les rejets illicites de substances polluantes par les navires en Méditerranée ;

- .3 examen des sanctions existantes applicables au niveau national en matière de rejets illicites de substances polluantes par les navires ; et
- .4 mesures en vue d'appliquer un système de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, selon le cas, un régime sans redevance spécifique.

2.3 Du paragraphe 2.2.1 au paragraphe 2.2.3 ci-dessus se rapportent directement aux Objectifs spécifiques 7 et 8 et, par conséquent, pourraient être considérés comme étant les actions prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et le REMPEC pour atteindre ces objectifs. Le paragraphe 2.2.4 traite de l'Objectif spécifique 5 – Mise à disposition des installations de réception portuaires et, de ce fait, devrait contribuer énormément à la réalisation de cet objectif.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 8, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

9. Objectif spécifique 9 – Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont mis en œuvre les lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée, en conjonction avec les dispositions applicables de la Convention MARPOL et avec le Plan régional de gestion des débris marins. Toutes les Parties contractantes ont rendu compte des mesures qu'elles ont prises pour mettre en œuvre lesdites lignes directrices.	Court terme Le cas échéant	Le REMPEC a soutenu les États côtiers méditerranéens dans la mise en œuvre des lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée. Le REMPEC tient un registre de tous les rapports soumis par les Parties contractantes et soumet régulièrement des rapports de synthèse lors des réunions des Parties contractantes.

1 Introduction

1.1 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, en adoptant les lignes directrices relatives aux activités de plaisance et à la protection de l'environnement marin en Méditerranée (les lignes directrices), l'ont fait dans l'intention de promouvoir et faciliter les activités respectueuses de l'environnement liées à de tels bateaux et, au même moment, « harmoniser, au besoin, l'application des règles internationales, régionales, nationales ou locales relatives aux activités de plaisance et à la prévention de la pollution ». Reconnaissant que de telles activités dans la majorité des cas transcendent les frontières nationales, le renforcement de la coopération entre les États côtiers de la Méditerranée devrait être capital pour l'élaboration d'un régime régional efficace.

2 Orientation

2.1 Nonobstant les lignes directrices, il ne faudrait pas perdre de vue que les Annexes I (Prévention de la pollution par les hydrocarbures) et V (Prévention de la pollution par les ordures des navires) de la Convention MARPOL, sauf disposition expresse contraire, s'appliquent à tous les navires, c'est-à-dire les navires de tous les types opérant dans le milieu marin à savoir : les hydroptères, les sous-marins, les embarcations flottantes, les plateformes fixes ou flottantes, les bateaux de pêche et bien sûr les bateaux de plaisance. Ceci signifie que les États côtiers méditerranéens qui sont tenus par les dispositions de ces deux Annexes, sont obligés d'appliquer, dans la mesure du possible, les règles de la Convention MARPOL relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures et les ordures des navires.

2.2 Comme précisé dans la Stratégie régionale (2016-2021), le but des lignes directrices est d'aider les États lors de l'élaboration, de l'amélioration et de la promulgation des lois nationales, ainsi que de la prise des mesures adéquates en vue de mettre en œuvre les réglementations internationales et régionales applicables à la prévention de la pollution de l'environnement marin par les activités de plaisance. Les Annexes I et V de la Convention MARPOL ne devraient donc pas être perdues de vue lors de l'incorporation des dispositions des lignes directrices dans les réglementations nationales, notamment celles censées avoir un caractère obligatoire. En outre, il conviendrait de rechercher l'harmonisation, le cas échéant, avec les politiques et ententes pertinentes en vertu du Plan régional sur la gestion des déchets marins.

2.3 En plus des actions devant être prises par l'administration maritime, les lignes directrices devraient également encourager l'adoption de pratiques environnementales adéquates par les utilisateurs des bateaux de plaisance et les opérateurs des ports de plaisance.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 9, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

10. Objectif spécifique 10 – Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont proposé à l'OMI, là où cela s'avère nécessaire, des systèmes d'organisation du trafic appropriés supplémentaires en Méditerranée pour adoption possible en conformité avec le droit international. Toutes les Parties contractantes ont envisagé d'établir, lorsque les circonstances s'y prêtent, et sans que cela porte atteinte au droit souverain des États, des Plans d'aménagement du territoire maritime sous leur juridiction, en s'assurant de leur cohérence et leur coordination à travers la région méditerranéenne.	Si nécessaire Dans la mesure du possible	Le REMPEC a aidé les Parties contractantes qui en font la demande, individuellement ou collectivement, dans l'identification d'aires maritimes susceptibles de nécessiter la mise en place d'un système d'acheminement et dans la préparation de la documentation requise pour amorcer la procédure auprès de l'OMI. Le REMPEC a soutenu les Parties contractantes dans leurs efforts vers l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime.

1 Introduction

1.1 Les systèmes d'organisation du trafic maritime sont développés pour améliorer la sauvegarde de la vie en mer et la protection de l'environnement marin en réduisant les risques de collision et d'autres accidents, contribuant ainsi à l'amélioration de la prévention de la pollution dans certaines zones maritimes où les mouvements des navires pourraient être restreints pour plusieurs raisons. Les dispositifs de séparation du trafic (DST), les routes à deux voies, les routes en eau profonde ou zones à éviter sont des exemples de systèmes d'organisation du trafic maritimes. Une fois adoptés par l'OMI à la demande d'un État ou d'un groupe d'États en conformité avec les lignes directrices et critères élaborés par l'organisation²⁰ et mis en œuvre par la suite, ces systèmes deviennent obligatoires pour tous les navires, certaines catégories de navires ou les navires transportant certaines cargaisons.

1.2 Outre les systèmes d'organisation du trafic maritime déjà en place en Méditerranée, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone pourraient identifier d'autres zones qui, selon elles, méritent également des mesures de protection spéciales pour écarter les menaces de pollution posées par le trafic maritime dense, les restrictions concernant la profondeur ou toute autre circonstance rendant la zone en question vulnérable. Une fois qu'un État ou un groupe d'États décide d'établir un système d'organisation du trafic maritime, une proposition doit être soumise à l'OMI pour examen et adoption. Il convient de noter que l'organisation est reconnue comme étant le seul organisme international pouvant élaborer des directives, critères et réglementations à l'échelle internationale pour les systèmes d'organisation du trafic maritime, et diffuser toutes les informations pertinentes sur tous les systèmes d'organisation du trafic maritime adoptés.

²⁰ Voir les dispositions générales sur l'organisation du trafic maritime adoptées à travers la résolution A.572(14) de l'Assemblée de l'OMI, tel que modifiée.

2 Orientation

2.1 L'élaboration des propositions pour l'établissement de nouveaux systèmes d'organisation du trafic maritime ne peut pas être prévue dans le Plan d'action national, car les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ne sont pas obligées d'identifier les zones maritimes qui pourraient bénéficier de tels systèmes. Au contraire, cette partie de l'Objectif spécifique sera réalisée lorsque la nécessité d'une telle identification sera établie.

2.2 Parallèlement, le concept de planification spatiale maritime est introduit par les États côtiers méditerranéens qui sont des États membres de l'UE dans le cadre de la Directive 2014/89/UE du Parlement et Conseil européen du 23 juillet 2014 mettant en place un cadre pour la planification de l'espace maritime. Ce concept, selon l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), est « un processus public d'analyse et de répartition spatio-temporelle des activités anthropiques en zones marines pour atteindre les objectifs écologiques, économiques et sociaux généralement spécifiés dans le cadre d'un processus politique. La planification spatiale maritime est, entre autres caractéristiques, axée sur l'écosystème et sur la gestion par zone. Elle est intégrée, adaptative, stratégique et participative. » Étant donné que, dans le cadre de la Directive de l'UE, les États membres de l'UE qui partagent la Méditerranée avec les États non-membres de l'UE devraient coopérer avec ces derniers dans un souci de cohérence et de coordination, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone pourraient demander au ONU Environnement / PAM et à REMPEC de contribuer à l'établissement des plans spatiaux maritimes.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 10, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

11. Objectif spécifique 11 – Un meilleur contrôle du trafic maritime

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont identifié les zones méditerranéennes où le contrôle du trafic maritime pourrait être amélioré en mettant en place un régime basé sur l'utilisation de l'AIS, en combinaison avec les VTS et les systèmes de compte rendus obligatoire des navires, et ont finalisé les procédures d'approbation le plus tôt possible par la suite.	Court terme	Le REMPEC a négocié avec les organisations et agences concernées au nom des Parties contractantes, l'aide financière internationale nécessaire à l'établissement du régime mentionné au sous-paragraphe a) de cet Objectif spécifique.
Toutes les Parties contractantes renforcent de manière continue la coopération technique entre centres VTS des pays voisins et, selon le besoin, échangent des informations sur les navires en utilisant l'AIS et autres systèmes connexes dans la zone de surveillance commune.	Continue	

1 Introduction

1.1 Il est évident que le projet SAFEMED III sous la gestion de l'AESM contribue à établir une base pour la réalisation du présent Objectif spécifique, sachant que l'un des principaux objectifs du projet est « l'amélioration durable de la protection des eaux méditerranéennes contre les risques d'accidents à la mer et la pollution marine, en réduisant le déséquilibre existant dans l'application des réglementations maritimes dans la région entre les partenaires méditerranéens qui ne sont pas membres de l'UE et ceux qui en sont membres. » Par ailleurs, l'un des objectifs du projet, qui prend fin en 2016, est l'amélioration du Système de suivi du trafic des navires et d'information (VTMIS) et les services maritimes connexes en Méditerranée.

2 Orientation

2.1 Sachant que le système de suivi du trafic des navires et d'information SafeSeaNet, basé sur le suivi des émissions AIS des navires, couvre toutes les eaux côtières de l'Union européenne, les États côtiers européens devraient tirer profit du système pour améliorer le contrôle du trafic maritime à travers leurs eaux. En entrant tout d'abord en contact avec l'AESM à travers le REMPEC, les États côtiers méditerranéens devraient être capables de déterminer les zones maritimes où l'amélioration du contrôle du trafic maritime renforcerait considérablement la sécurité maritime et par conséquent la protection de l'environnement marin. Ensuite, le développement et l'approbation d'un régime axé sur l'utilisation du Système d'identification automatique (AIS) en combinaison avec les Services du trafic maritime (VTS) et les systèmes de compte rendu obligatoire des navires aux plans national et, le cas échéant, régional ou sous-régional devrait suivre de près.

2.2 Nonobstant la nécessité d'identifier les zones maritimes mentionnées ci-dessus et de prendre des actions correctives, les États côtiers méditerranéens devraient chercher à maintenir et, si cela s'avère nécessaire, améliorer la coordination entre leurs centres VTS et, au moins, ceux des États voisins.

2.3 Il est possible qu'en prenant une action telle que recommandée dans le paragraphe précédent, l'on découvre des cas de chevauchement lors de la prise des mesures appropriées dans le cadre de cet Objectif spécifique et de l'Objectif spécifique 10 concernant l'établissement des plans spatiaux maritimes. Ces deux objectifs doivent donc être mis en œuvre ensemble par souci de cohérence. De plus, la mise en œuvre du régime visant à améliorer le contrôle du trafic maritime et l'établissement des plans spatiaux maritimes pourraient nécessiter de fonds spéciaux, car elles pourraient impliquer la mise à disposition et l'installation des équipements spécialisés et, la formation éventuelle du personnel.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 11, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

12. Objectif spécifique 12 – Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPV)

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont déterminé, avec le soutien du REMPEC et du CAR / ASP, si certaines zones maritimes dans leur juridiction nécessitent la protection dont bénéficient les zones classées ZMPV et si tel est le cas, ont amorcé la procédure de demande de classement auprès de l'OMI.	Moyen terme	Le REMPEC a amorcé la procédure d'identification des zones qui, après examen par les correspondants du REMPEC, pourraient faire l'objet d'un classement ZMPV en tenant compte également, le cas échéant, d'éventuelles synergies avec des actions entreprises pour l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime mentionnés à l'Objectif spécifique 10. Le REMPEC a soutenu les États côtiers méditerranéens dans la conduite d'études pertinentes nécessaires et la préparation des demandes éventuelles relatives, qui seront soumises à l'OMI pour la désignation de ZMPV. Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir une aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI.

1 Introduction

1.1 En 2012, la Méditerranée comptait cent soixante-dix (170) Aires marines protégées (AMP) légalement désignées : cent soixante-et-une (161) établies en vertu d'une désignation nationale et neuf (9) conformément à une désignation internationale. Même si les AMP sont reconnues globalement comme des outils efficaces pour réduire les menaces maritimes et ces statistiques pourraient pousser à penser que la majorité des zones particulièrement vulnérables de la Mer Méditerranée sont bien protégées contre le transport maritime et d'autres activités maritimes, telles que la pêche, il y a certains aspects qui doivent être recherchés davantage, notamment :

- .1 Gérer les systèmes AMP à l'échelle régionale d'une manière coordonnée que le CAR / ASP explore, entre autres, à travers le Projet régional pour le développement d'un réseau méditerranéen d'aires protégées marines et côtières via le renforcement de la création et la gestion des AMP (projet MedMpaNET) ; et
- .2 Offrir à certaines de ces zones particulièrement vulnérables et à celles n'ayant pas encore été identifiées une protection supplémentaire contre le transport maritime international en obligeant, en conformité avec le droit international, les navires exerçant leur droit de passage inoffensif, quel que soit leur pavillon, à observer certaines restrictions lorsqu'ils entendent naviguer à travers ou à côté de telles zones.

2 Orientation

2.1 La protection supplémentaire mentionnée au paragraphe 1.1.2 ci-dessus ne peut être garantie que par l'établissement des zones maritime particulièrement vulnérables (ZMPV) par l'OMI qui est l'organisme international chargé d'évaluer les propositions en faveur, de désigner les ZMPV et d'adopter les mesures connexes applicables au transport maritime international. Selon toute probabilité, le niveau de protection contre le transport maritime international de plusieurs AMP déjà établies pourrait avoir besoin d'être amélioré. Dans ce cas, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, avec le soutien du REMPEC et du CAR / ASP, pourraient proposer à l'OMI, individuellement ou ensemble avec d'autres Parties, de désigner de telles AMP comme ZMPV ou encore comme zones spéciales en vertu des Annexes de la Convention MARPOL autres que les Annexes I (hydrocarbures) et V (ordures) selon le type de mesures de protection voulues.

2.3 Dans d'autres cas, une zone maritime n'ayant pas précédemment été désignée comme MPA, peut être nouvellement identifiée comme nécessitant une protection spéciale, dans quel cas une proposition devrait être élaborée conformément aux lignes directrices révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables (lignes directrices ZMPV)²¹. Ces lignes directrices sont périodiquement modifiées afin d'ajouter de nouvelles ZMPV adoptées au fil des ans. Pour ce qui des zones spéciales, il convient de se référer aux lignes directrices de 2013 pour la désignation des zones spéciales en vertu de la Convention MARPOL²².

2.4 Objectif spécifique 10 – risques de collision réduisent à travers l'établissement des systèmes d'organisation du trafic maritime et, en particulier, l'établissement éventuel des plans spatiaux maritimes, devrait être maintenu, tout en mettant en œuvre les mesures énumérées ci-dessous.

2.5 Les lignes directrices relatives aux ZMPV ont été élaborées pour orienter les États membres de l'OMI dans la formulation et la soumission des demandes pour la désignation des ZMPV et visent généralement à assurer qu'au cours du processus, tous les intérêts, y compris ceux de l'État et des communautés maritimes environnementales, sont particulièrement pris en compte sur la base d'informations scientifiques, techniques, économiques et environnementales pertinentes sur les zones courant le risque d'être détruites par les activités de transport maritime international et les mesures de protection connexes (APMs) qui devraient être mises en place pour minimiser les risques identifiés. Les APMs pourraient inclure :

- les mesures d'organisation du trafic maritime²³ (ex. : DST, routes à double sens, route en eau profonde et zones à éviter) ;
- exigences de compte rendu ;
- restrictions de rejet ;
- critères opérationnels ; et
- activités interdites.

2.6 En envisageant la soumission d'une nouvelle ZMPV pour désignation par l'OMI, il ne faudrait pas perdre de vue que tous les navires battant pavillon des États membres de l'OMI sont obligés de se conformer aux APM attachées à la ZMPV en question, y compris ceux enregistrés par l'État ou les États à l'origine de la proposition.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 12, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

²¹ Résolution A.982(24) adoptée par l'Assemblée de l'OMI, telle que modifiée par la résolution MEPC.267(68).

²² Résolution A.1087(28) adoptée par l'Assemblée de l'OMI.

²³ Il convient de se référer également à l'Objectif spécifique 10.

3.2 Les Parties contractantes sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

13. Objectif spécifique 13 – Réduction des nuisances sonores dues aux navires

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont exhorté les concepteurs et armateurs de navires de chaque pays, ainsi que les opérateurs de navires battant leur pavillon de mettre en place des stratégies de réduction des nuisances sonores à bord de leurs navires, sur la base des lignes directrices de l'OMI pour la réduction de la pollution sonore sous-marine générée par la navigation commerciale, afin de faire face à son impact négatif sur la vie marine.	Moyen terme	Le REMPEC a fourni aux États côtiers méditerranéens l'aide et les conseils dont ils ont besoin pour réaliser cet Objectif spécifique.

1 Introduction

1.1 Les lignes directrices de l'OMI pour la réduction de la pollution sonore sous-marine générée par la navigation commerciale visant à lutter contre les effets néfastes sur la vie marine²⁴ (les Lignes directrices), auxquelles les Parties contractantes à la Convention de Barcelone peuvent se référer pour atteindre cet objectif, ne sauraient constituer la base d'un document obligatoire. Elles ont plutôt pour but d'orienter les principaux acteurs dans la conception, la construction et l'exploitation de navires pour prendre des mesures appropriées dès le départ et éviter ainsi la nécessité de recourir aux mesures correctives lorsque celles-ci s'avèrent trop tardives, trop lourdes, ou trop coûteuses pour les armateurs et opérateurs de navire.

2 Orientation

2.1 Dans le cadre de la Stratégie régionale (2016-2021), l'administration maritime n'a pour objectif que d'attirer l'attention de toutes parties concernées sur les Lignes directrices, comme le recommande la circulaire MEPC.1/833.

2.2 En abordant les principales sources de la pollution sonore, telles que les hélices, l'interaction entre l'hélice et la coque, les gouvernails et autres surfaces de contrôle, les machines installées à bords, etc., les concepteurs et constructeurs de navire devraient user de tous les moyens techniques à leur disposition pour réduire, autant que possible dans la pratique, les émissions sonores de ces éléments. En retour, les opérateurs de navires devraient optimiser les opérations susceptibles de provoquer des bruits inutiles et les transmettre au milieu marin.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 13, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

²⁴ Circulaire MEPC.1/833.

14. Objectif spécifique 14 – Établissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont identifié les procédures appropriées décrites par les lignes directrices de l'OMI et les lignes directrices européennes pertinentes, complétées par les lignes directrices et principes préparés par le REMPEC, afin de faciliter la prise de décisions au moment de désigner un lieu de refuge pour les navires en détresse.	Court terme	Le REMPEC a fourni son assistance aux pays pour définir des procédures et formuler des plans comme spécifié dans cet Objectif spécifique et les a aidés à réunir des fonds provenant, entre autres, du PICT de l'OMI.
Tous les États côtiers méditerranéens ont formulé des plans traitant des navires en détresse, y compris l'équipement et les moyens appropriés, en tant que de besoin, et définissent les modalités de l'intervention en fonction de sa nature et du risque encouru.	Moyen terme	

1 Introduction

1.1 La désignation des lieux de refuge doit se faire, non seulement dans le contexte de la lutte contre la pollution marine, mais aussi dans le cadre d'une stratégie plus large en matière de préparation et de lutte contre les incidents majeurs de pollution, y compris les plans traitant des navires en détresse, la fourniture d'équipements d'intervention spécialisés et la formation continue du personnel chargé de la prévention et de l'intervention à différents niveaux. L'OMI a répondu à ces besoins en adoptant, en 2003, deux résolutions sur les Lignes directrices relatives aux lieux de refuge des navires en détresse²⁵ et aux Services d'assistance maritime (SAM)²⁶.

1.2 Au niveau régional, les lignes directrices concernant le processus décisionnel d'autorisation d'accès à un lieu de refuge pour les navires nécessitant assistance (les Lignes directrices méditerranéennes), préparées par le REMPEC et adoptées en 2008 lors de la quinzième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (CdP 15)²⁷, qui s'est tenue à Almeria en Espagne du 15 au 18 janvier 2008, identifient cette question comme étant un élément important à la réduction des risques de pollution généralisée générée par les navires et demandent aux États de formuler des plans traitant des navires en détresse. Elles sont également destinées à fournir un appui à l'administration maritime quant à l'identification des lieux de refuge appropriés afin de faire face aux urgences maritimes qui ne peuvent être traitées en mer.

²⁵ Résolution A.949(23) de l'Assemblée de l'OMI.

²⁶ Résolution A.950(23) de l'Assemblée de l'OMI.

²⁷ Décision IG 17/10.

2 Orientation

2.1 Les lignes directrices méditerranéennes offrent de précieux conseils aux capitaines de navire, sauveteurs et armateurs de navire sur les actions à mener en cas de situations d'urgences justifiant la nécessité d'accéder à un lieu de refuge à la suite d'un accident maritime grave, d'une panne de l'appareil propulsif, d'un ripage de cargaison, d'un incident de pollution ou de tous autres événements dangereux susceptibles d'amener un navire à solliciter une assistance.

2.2 Au niveau européen, la Directive 2009/17/CE du Parlement et Conseil européen du 23 avril 2009 modifiant la Directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, oblige les États membres de l'Union européenne à formuler des plans en vue d'accommoder, si la situation l'exige, les navires ayant besoin d'assistance dans leurs ports ou dans tout autre lieu protégé dans les meilleures conditions possibles, afin de réduire les conséquences des accidents maritimes dans les eaux relevant de leur juridiction.

2.3 Plus récemment, suite à de nombreux incidents maritimes impliquant les navires en détresse dans les eaux européennes, les États membres de l'Union européenne conjointement avec la Commission européenne et l'AESM, en vue d'améliorer les accords existants sur les lieux de refuge, se sont fixés pour objectif d'examiner le cadre de coopération et de coordination entre les autorités nationales, ainsi qu'avec d'autres parties concernées par ces cas, et ont mis sur pieds le « Groupe de coopération sur les lieux de refuges » qui comprend toutes les autorités de l'UE en consultation étroite avec les associations industrielles concernées. L'une des missions a été d'élaborer et d'évaluer les lignes directrices opérationnelles européennes concernant les lieux de refuge²⁸, ayant été adoptées en 2015. Ces lignes directrices ont été élaborées dans un esprit de coopération et de coordination accrues entre toutes les parties concernées dans le but d'offrir un lieu de refuge. Elles devraient, par conséquent, être plus utiles dans la zone méditerranéenne dans son ensemble.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 14, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

²⁸ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/digital-services/doc/por-operational-guidelines.pdf>

15. Objectif spécifique 15 – Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée en tout ou partie comme une zone de contrôle des émissions de SOx en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et d'appliquer efficacement les mesures d'économie d'énergie existantes

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont établi un comité technique d'experts nommés par les Parties Contractantes en vue d'entreprendre une étude de faisabilité technique et économique afin d'examiner s'il est opportun, à l'heure actuelle, d'élaborer une feuille de route aux fins de la préparation de la soumission à l'Organisation maritime internationale d'une proposition visant à classer en tant que SOx ECA certaines zones de la Méditerranée exigeant une protection environnementale spécifique, et d'explorer d'autres mesures éventuelles.	Court terme	Le REMPEC a soutenu la préparation d'une étude du comité technique, destinée à évaluer la faisabilité des alternatives évoquées au sous-paragraphe a) de cet Objectif spécifique.
Les Parties contractantes, une fois une décision prise et l'Annexe VI de la Convention MARPOL ratifiée, ont soumis à l'OMI une proposition visant à classer en SOx ECA la ou les zone(s) de la mer Méditerranée.	Moyen terme	Le REMPEC a aidé les États côtiers méditerranéens, individuellement ou collectivement, à présenter à l'OMI une proposition de classement en SOx ECA la ou des zone(s) de la mer Méditerranée. Le REMPEC a apporté aux Parties contractantes des informations pertinentes sur les éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique de la navigation internationale.
Toutes les Parties contractantes ont pris part aux débats pertinents de l'OMI sur d'éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique pour la navigation internationale.	Si nécessaire	Le REMPEC a évalué les systèmes existants de collecte de données et de rapports sur la consommation en carburants des navires de la région méditerranéenne et de mener des études pilotes sur les activités volontaires de « Collecte de données et de préparation de rapports ». Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir de l'assistance aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI.

1 Introduction

1.1 La réalisation de cet Objectif spécifique dépend de toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ayant ratifié l'Annexe VI de la Convention MARPOL (Protocole MARPOL, 1997), une action menée dans le cadre de l'Objectif spécifique 1 – Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes relatives à la protection de l'environnement marin.

1.2 Le Protocole de 1997, qui ajoute l'Annexe VI à la Convention et contient des règles relatives à la prévention de l'atmosphère par les navires, est entré en vigueur le 19 mai 2005. Bien que ce fût un ajout important à la Convention, il a été reconnu comme n'étant que la première étape. Par conséquent, les travaux ont démarré en 2005 afin de renforcer les limites d'émission et aborder plusieurs autres questions relevées. Ces travaux ont abouti à l'élaboration de l'Annexe révisé qui a été adopté en 2008 par la résolution MEPC 176(58) et entré en vigueur le 1^{er} juillet 2010. Un an plus tard, des amendements ont été introduits par les résolutions MEPC.202(62), classant une nouvelle zone de contrôle des émissions, et MEPC.203(62), introduisant un nouveau chapitre 4 sur l'efficacité énergétique des navires, lesquelles sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2013. Au moment de l'élaboration du présent document, d'autres amendements avaient été adoptés par les résolutions MEPC 63 en mars 2012, MEPC 65 en mai 2013, MEPC 67 en octobre 2014 et MEPC 69 en avril 2016. Toutes références contenues dans le présent document sont apportées à l'Annexe VI dans sa version modifiée. Par conséquent, l'administration maritime doit suivre les modifications apportées à l'Annexe VI que le Comité adopte de temps à autre en participant aux sessions régulières du MEPC ou en demandant au REMPEC de le représenter et d'établir un rapport en conséquence.

1.3 En ce qui concerne la désignation éventuelle de la mer Méditerranéenne en tout ou partie nécessitant une protection environnementale particulière comme zone de contrôle des émissions (SECA) d'oxydes de soufres (SOx), il convient de se référer au règlement n° 14 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et notamment à l'Appendice III s'y rapportant, qui définit les critères et procédures de désignation des SECA.

2 Orientation

2.1 Tout d'abord, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone n'ayant pas déjà ratifié ledit protocole devraient engager le processus de ratification de l'Annexe VI de MARPOL, devenant ainsi liés par les dispositions, et être en même de se prévaloir des avantages dus au fait de devenir Partie à l'Annexe VI.

2.2 En ce qui concerne la désignation des ECA, il convient de relever que l'objectif d'une SECA est de prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère par les émissions de SOx générées par les navires et les effets néfastes y résultant sur la santé de l'homme et sur l'environnement dans les zones couvertes par l'ECA. Considérant qu'une zone de contrôle des émissions aura un impact sur les transactions maritimes internationales, notamment sur les équipements et les mesures nécessaires à la réduction des émissions de SOx aux niveaux définis tout en explorant la zone de contrôle des émissions, la mise en place d'une telle zone doit être examinée pour approbation par l'OMI sur proposition adéquate, qui doit être soumis par un ou plusieurs²⁹ États contractant au Protocole de 1997.

2.2 Se référant à l'Appendice III de l'Annexe VI de la Convention MARPOL, une proposition pour la désignation d'une zone de contrôle des émissions SOx devrait inclure :

- une délimitation claire de la zone proposée, notamment les cartes nécessaires;
- une description des zones à risques ;
- une évaluation des émissions de SOx et leur impact sur la santé de l'homme et l'environnement immédiat ;
- les informations relatives aux conditions météorologiques dominantes, surtout si elles contribuent à augmenter la concentration ou l'acidification de la pollution dans l'air ;
- les modèles et la densité du trafic maritime dans la zone ; et
- une description des mesures de contrôles prises sur les sources terrestres des émissions de SOx.

²⁹ Si plus d'une Partie contractante à la Convention de Barcelone est concernée, la proposition doit alors être pleinement coordonnée.

2.3 Dans l'élaboration d'une proposition de désignation de zone de contrôle des émissions de SOx, il peut s'avérer utile de se référer à une proposition réussie présentant des caractéristiques similaires et ayant permis l'adoption de la zone de contrôle des émissions³⁰.

2.4 Avant la préparation d'une proposition, il convient de vérifier si la Méditerranée en tout ou partie requiert la protection environnementale particulière que lui confèrerait le classement en tant que zone de contrôle des émissions. Étant donné que cette décision pourrait impliquer des considérations politiques, notamment des relations avec l'UE, il est conseillé d'établir un comité technique d'experts nommés par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui, avec le soutien du REMPEC, devrait être en mesure, premièrement, de déterminer qu'il y a un besoin justifié d'établir une ou plusieurs zones de contrôle des émissions dans la Méditerranée et, le cas échéant, de réaliser une étude de faisabilité technique, d'élaborer une feuille de route aux fins de préparation d'une proposition à l'OMI et de développer ladite proposition qui devrait être soumise aux Parties contractantes de l'OMI pour examen et adoption.

2.5 Une fois reçue conformément aux procédures établies, la proposition sera examinée par le MEPC et adoptée comme amendement à l'Annexe VI de la Convention MARPOL si elle est approuvée par la communauté maritime internationale. À cet effet, le comité examinera également les impacts économiques sur la navigation concernée.

2.6 Nonobstant le classement éventuel de la Méditerranée en SOx ECA, la mise en œuvre de l'Annexe VI de la Convention MARPOL dans son ensemble doit être la priorité des Parties contractantes à la Convention de Barcelone. En particulier, les décisions de la résolution MEPC sur le système de collecte des données sur la consommation en carburant des navires doivent être poursuivies avec l'appui du REMPEC.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 15, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

³⁰ Il est possible de se référer à la proposition contenue dans les documents MEPC 61/7/3 et MEPC 61/INF.9 (États-Unis) qui suggèrent de classer certaines eaux près des côtes du Commonwealth de Porto Rico et des Îles Vierges américaines en ECA d'oxydes de nitrogènes (NOx), de SOx et de particule fine (PM). Cette zone de contrôle a été adoptée par le MEPC en juillet 2011 par la résolution MEPC.202(62).

16. Objectif spécifique 16 – Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée afin d'aider les navires, y compris les pétroliers en difficulté

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont envisagé des accords avec les pays côtiers voisins afin de leur permettre de partager les équipements de remorquage et les accords pour aider les navires en détresse en Méditerranée, en se référant, le cas échéant des lignes directrices méditerranéennes relatives au remorquage d'urgence.	Court terme	Le REMPEC a assisté les Parties contractantes qui en font la demande dans la préparation et la mise en œuvre des accords mentionnés au sous-paragraphe a) de cet Objectif spécifique. Le REMPEC a évalué la capacité des États riverains de la Méditerranée en termes de capacités de remorquage d'urgence, et a fourni assistance aux Parties contractantes qui en ont fait la demande.

1 Introduction

1.1 Les actions conduites dans le cadre de cet Objectif spécifique devrait de préférence être entreprises au titre de l'Objectif spécifique 14 – Établissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle, étant donné que ces objectifs visent à faire face à des situations d'urgence impliquant des navires en détresse ou ayant besoin d'assistance.

1.2 Vu que les situations d'urgence en mer, dans la plupart des cas, résultent des accidents tels que des collisions ou des échouements impliquant des pétroliers chargés ou d'autres navires transportant de grandes quantités d'hydrocarbures de soute comme combustible, et en considérant que ces accidents peuvent causer une pollution grave, voire catastrophique qui, en toute probabilité, affectera les rives d'un ou de plusieurs États côtiers, les dispositifs nécessaires de remorquage d'urgence en vue d'éviter ces incidents ou de réduire leurs conséquences, le cas échéant, doivent être autant que possible approuvées par de nombreux États côtiers au travers des accords sous-régionaux qui peuvent rapidement être entérinés par un ou plusieurs pays voisins.

2 Orientation

2.1 Afin de faciliter l'adoption rapide des dispositifs de remorquage d'urgence susmentionnés, les *Maritime Rescue Coordination Centre* (MRCC) devraient tenir des bases de données de toutes les remorques disponibles localement, ainsi que de leurs coordonnées. Actuellement, il existe trois ententes de système de recherche et de sauvetage (SAR) dans la Méditerranée qui prévoient le partage de la capacité de remorquage, dont une dans l'ouest de la Méditerranée et deux dans le nord-ouest de la Méditerranéen. Toutefois, il est possible d'élargir le réseau et / ou de créer de nouvelles dispositions.

2.2 La Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS imposent des obligations aux États quant à leur préparation à la lutte et à la lutte contre les pollutions par hydrocarbures et substances nocives potentiellement dangereuses (SNPD), et offrent un cadre à la coopération internationale en mettant en place des systèmes destinés à la préparation et à la lutte à l'échelle nationale, régionale et mondiale. En élaborant de nouveaux accords sur le remorquage d'urgence, il serait donc important de se référer à ces deux instruments internationaux.

2.3 L'évaluation des capacités, le nombre et la localisation des remorqueurs dans les ports de la Méditerranée, ainsi que la fourniture des conseils techniques pour l'élaboration des accords sur le remorquage d'urgence entre les pays de la Méditerranée constituent, entre autres, des tâches résultant du projet SAFEMED financé par l'UE et mis en œuvre par le REMPEC. Le REMPEC a ainsi produit des accords sur le remorquage d'urgence en mer Méditerranée qui devrait constituer la base de toute autre action à entreprendre par les États côtiers riverains de la Méditerranée compte tenu de l'adoption des accords bilatéraux et multilatéraux qui leur permettraient de partager les équipements de remorquage et les accords.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 16, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

17. Objectif spécifique 17 – Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, sous le contrôle direct des États côtiers méditerranéens

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont partagé ou échangé des informations concernant leurs pratiques nationales respectives pour le financement de l'acquisition d'équipements pour la lutte contre les déversements de produits polluants en vue d'assister les États riverains de la Méditerranée dans l'identification des méthodes de financement existantes pour l'acquisition dudit équipement. Toutes les Parties contractantes ont établi des réserves nationales publiques et privées d'équipements pré-positionnés pour la lutte contre les pollutions par hydrocarbures et SNPD et ont maintenu à jour leur inventaire au niveau national et régional par l'intermédiaire du REMPEC.	Court terme	Le REMPEC a fourni assistance aux États qui le demandent dans l'identification du niveau minimal requis concernant les équipements pré-positionnés pour la lutte contre les déversements, qui sont contrôlé par l'État. Le REMPEC a diffusé aux Parties contractantes les informations concernant les possibilités offertes pour le financement de l'acquisition de ces équipements, et les a aidées à cet égard, si nécessaire.
	Moyen terme	Le REMPEC a maintenu le SIR et a mis à jour l'inventaire des équipements pré-positionnés pour la lutte. Le REMPEC a envisagé d'éventuelles synergies entre le SIR et le CECIS et a facilité la mise à jour de ces bases de données grâce à un système interconnecté.

1 Introduction

1.1 Dans les situations d'urgence de lutte contre le déversement, le temps d'obtenir des moyens de réaction critiques s'avère extrêmement limité. Il importe donc de trouver le juste équilibre entre le stockage des équipements très avantageux et les éléments moins importants. Dans tous les cas, l'acquisition des équipements nécessaires et la formation permanente du personnel spécialisé sera coûteux et certains pays peuvent trouver difficile de stocker des équipements et disposer d'un personnel bien formé sans le financement approprié.

1.2 La Stratégie régionale (2016-2021) énumère les diverses possibilités de financement qui s'offrent aux États pour l'acquisition d'équipements et de navires d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. La liste non exhaustive figure ci-dessous aux fins de référence :

- budget national ;
- partenariat avec les institutions internationales ;
- partenariat avec d'autres États ;
- partenariat avec le secteur privé, en particulier l'industrie pétrolière ;
- partenariat avec les entreprises spécialisées dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures ; et
- Fonds nationaux spécifiques financés par une taxation ciblée de certaines activités commerciales, et / ou par l'accumulation d'amendes imposées aux contrevenants aux règles applicables.

2 Orientation

2.1 Étant donné que plusieurs États côtiers méditerranéens semblent avoir eu recours, avec succès, à une ou plusieurs possibilités suscitées ou aux autres modalités pour conserver les réserves d'équipements d'intervention appropriés, il faut s'attendre à ce que les informations pertinentes soient partagées entre toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, notamment par l'intermédiaire du REMPEC de sorte que les autres Parties puissent également bénéficier de ces informations. Par ailleurs, dans l'esprit de l'article 7 de la Convention OPRC, les Parties, en fonction de leurs moyens et de la disponibilité de ressources appropriées, conviennent de « fournir des services de conseils, un appui technique et du matériel pour faire face à un événement de pollution par les hydrocarbures, lorsque la gravité de l'événement le justifie ».

2.2 Au niveau de la Méditerranée, il est impératif que les inventaires régionaux de la capacité d'intervention soient tenus à jour et que les informations facilement accessibles à tous les États côtiers par le biais du Système d'information régional (SIR) mis à jour par le REMPEC L'accès au Système commun de communication et d'information d'urgence de l'UE (CECIS) doit également être sécurisé.

2.3 Dans la mise en œuvre de cet Objectif spécifique, il est également possible de se référer au Manuel sur la pollution par les hydrocarbures de l'OMI, notamment aux Sections II (Planification d'urgence - en cours de révision par le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (Sous-comité PPR) de l'OMI) ; IV (Lutte contre les déversements des hydrocarbures) ; et V (Aspects administratifs des mesures à prendre en cas de pollution par hydrocarbures). En outre, les Lignes directrices sur l'Offre d'assistance internationale lors d'un incident de pollution marine par hydrocarbures³¹, adoptées par le MEPC 68 en mai 2015, contiennent, entre autres, une section qui traite des réserves d'équipements de lutte contre la pollution par hydrocarbures (chapitre 19), laquelle comprend des conseils sur la manière d'empiler et de gérer les équipements de lutte contre les déversements d'hydrocarbures selon les trois niveaux généralement acceptés, et en fonction de la gravité et de l'ampleur de l'incident de pollution menaçant la côte.

2.4 A cet égard, des informations tout aussi importantes peuvent également être tirées des guides et manuels accessibles au public publiés par l'AESM. Ces documents peuvent aussi être consultés lorsqu'il s'agit d'examiner les capacités de lutte en cas de pollution par SNDP. Dans ce dernier cas, les États côtiers méditerranéens doivent déployer un effort particulier pour évaluer leur capacité de lutte contre les pollutions par SNDP conformément au Protocole OPRC-HNS et prendre des mesures par la suite.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 17, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

³¹ Dans l'attente de la révision et de la publication finales par le service de publication de l'OMI, le présent texte des lignes directrices figure à l'Annexe 13 du document PPR 2/21/Add.1 de l'OMI.

18. Objectif spécifique 18 – Encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de recherche et de développement et faciliter le transfert des technologies

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Les institutions techniques et scientifiques respectives et l'industrie ont activement participé aux activités et programmes de R&D liés à la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle.	Conti- nue	Le REMPEC a fourni assistance aux institutions et industries régionales dans l'identification des domaines de recherche nécessitant un renforcement des technologies et des techniques de pointe utilisées pour la préparation à la lutte et la lutte en cas de Déversement.
Les institutions et leurs industries nationales respectives ont présenté les résultats de leurs activités et de leurs programmes de R&D dans les forums internationaux.	Conti- nue	Le REMPEC a fourni assistance concernant la diffusion et l'échange des résultats des activités et des programmes nationaux de R&D à l'intérieur et à l'extérieur de la région méditerranéenne.
Les activités nationales de R&D ont été présentées grâce à la page créée par le REMPEC sur son site internet dans la section des Profils pays.	Conti- nue	Le REMPEC a facilité la participation des institutions de recherche nationales et régionales et des industries dans les forums internationaux pertinents. Le REMPEC a coopéré avec d'autres Accords régionaux pour la réalisation des demandes ci-dessus.

1 Introduction

1.1 La nécessité de demeurer au fait des nouveautés issues de la recherche menée par les institutions et industrie de prévention, de préparation à la lutte et de lutte contre la pollution marine à travers le monde doit être au premier plan des priorités des États côtiers désireux de maintenir les capacités maximales de lutte contre les incidents de pollution par hydrocarbures et SNBP. Les résultats de ces activités R&D sont régulièrement présentés dans les forums internationaux bien établis, tels que le Forum de R&D de l'OMI, Interspill, conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures (IOSC) pour ne citer que les plus connus. Par ailleurs, d'autres conférences et colloques organisés de temps à autre dans les États membres de l'Union européenne, aborderont les questions régionales et, par conséquent, pourront offrir plus de possibilités de régler les questions concernant la Méditerranée.

2 Orientation

2.1 En vertu de l'article 8 de la Convention OPRC et de l'article 6 du Protocole OPRC-HNS, les Parties conviennent de coopérer directement ou, le cas échéant, par l'OMI (en assistant aux réunions du MEPC et du Sous-comité PPR) ou les organisations régionales ou accords concernés (à l'instar du REMPEC), dans la promotion et l'échange des résultats des programmes R&D relatifs à l'état de l'art de préparation et de lutte contre les incidents de pollution par hydrocarbures et SNBP, y compris toutes les technologies et techniques conçues en vue de réduire ou d'atténuer les effets de ces incidents. Par conséquent, les États côtiers méditerranéens devraient pleinement tirer profit de ces forums et s'efforcer d'y participer activement par l'intermédiaire des représentants de leurs gouvernements et des institutions techniques et scientifiques nationales concernées R&D, y compris les universités et l'industrie connexe.

2.2 Nonobstant ce qui précède, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone devraient également s'efforcer de fournir les détails des activités R&D menées par leurs institutions et industries concernées au REMPEC afin que celui-ci les intègre sur son site Internet dans la section des Profils pays.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 18, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

19. Objectif spécifique 19 – Améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus décisionnel en cas d'incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont stimulé le développement et l'amélioration d'outils régionaux spécifiques d'aide à la décision en encourageant la participation active des programmes et institutions scientifiques nationaux, et en fournissant au REMPEC les ensembles de données pertinents et toute autre information éventuelle disponible dans les différents pays.	Continue	Le REMPEC a revu et mis à jour les outils informatiques d'aide à la décision existant et a développé de nouveaux outils informatiques d'aide à la décision et les a mis à la disposition des autorités nationales compétentes des Parties contractantes.
Toutes les Parties contractantes ont participé activement, à travers une approche menée par les pays, à la mise en application du programme de travail du MTWG défini par les réunions des correspondants du REMPEC.	Si nécessaire	Le REMPEC a facilité la coordination et la mise en œuvre du programme de travail du MTWG.
Les instituts océano-météorologiques nationaux ont rejoint le MONGOOS et à contribuer à la maintenance des outils méditerranéens ci-dessus en mettant régulièrement à jour les données.	Continue	Le REMPEC a exploré les éventuelles interactions et la mise en commun des outils d'aide à la décision disponibles au niveau méditerranéen et européen.
Toutes les Parties contractantes ont contribué au développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données, qui s'inscrit dans la continuité du Programme de surveillance de l'EcAp.	Si nécessaire	Le REMPEC a soutenu le développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données qui s'inscrive dans la lignée du Programme de contrôle de l'EcAp.
		Le REMPEC a intégré tout développement sur les outils d'aide à la décision correspondant aux Objectifs spécifiques 20,21 et 22.

1 Introduction

1.1 Il paraît évident que plus les outils d'aide à la décision sont mis à la disposition d'un État côtier, plus rapidement l'État pourra prendre des décisions éclairées lorsqu'il fait face à une situation d'urgence, qu'elle soit causée par des déversements d'hydrocarbures ou d'autres SNDP, y compris la possibilité d'éviter une catastrophe environnementale grave qui aurait pu affecter non seulement sa partie de la côte, mais aussi les côtes des pays voisins. Parmi ces outils figurent les plus utiles dont la cartographie de vulnérabilité, les modèles de prévision des déversements, les bases de données de SNDP et d'hydrocarbures et les procédures d'urgence pour la communication avec les autorités maritimes des pays riverains et le REMPEC, surtout s'il existe un accord de coopération sous-régional en matière de préparation et d'intervention.

2 Orientation

2.1 Le REMPEC a récemment collaboré avec des institutions scientifiques et a participé à la mise en œuvre des programmes régionaux tels que le projet de « Système Méditerranéen d'aide à la décision pour la sécurité maritime » (projet MEDESS-4MS) qui vise, entre autres, à développer des outils d'aide à la décision, à l'instar des modèles de prévision des déversements. Il a également établi une coopération avec plusieurs centres océano-météorologiques à travers le système de Réseau opérationnel de la Méditerranée pour le système mondial d'observation des océans (MONGOOS) afin de mettre la prévision des déversements d'hydrocarbures à la disposition des États de la Méditerranée. Dans le cadre du MEDESS-4MS et des autres projets, le REMPEC a par ailleurs développé plusieurs outils d'aide à la décision examinant les systèmes d'information géographique, le système d'information d'aide à la décision sur le transport des SNDP ; l'outil d'aide à la décision en matière de gestion des déchets ; et autres. Afin de garantir la fiabilité des informations et données collectées, un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte de données doit être développé conformément au Programme de surveillance EcAp, et au Programme de surveillance et d'évaluation intégrées de la mer et des côtes méditerranéennes (IMAP), adoptés à travers la décision IG.22/7 par la dix-neuvième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (CdP 19), qui s'est tenue à Athènes en Grèce, du 9 au 12 février 2016 (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28).

2.2 Afin d'assurer une efficacité maximale, ces outils d'aide à la décision devraient être numérisés. Par conséquent, un nouveau système informatique doit être mis à la disposition des autorités nationales compétentes des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, en tenant compte des initiatives régionales et nationales dans ce domaine. A cet égard, la mise au point d'un système informatisé d'aide à la décision approprié et l'organisation d'un séminaire de deux jours à Malte avec la présence de deux participants par pays qui seront formés dans l'utilisation de ce système informatique ont été budgétées dans le cadre de la Stratégie régionale (2016-2021).

2.3 Pendant la mise en œuvre de cet Objectif spécifique, il convient de garder à l'esprit que toute évolution des outils d'aide à la décision doit également être intégrée aux Objectifs spécifiques 20, 21 et 22.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 19, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

20. Objectif spécifique 20 – Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nuisibles

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont mis en place des programmes de formation nationaux pour la lutte contre les incidents impliquant des hydrocarbures et autres SNPD, reposant entre autres sur les modèles de programmes de formation de l'OMI de niveaux 1 et 2, pour former respectivement le personnel d'exécution et de supervision en vue d'assurer une formation continue de ce personnel.	Court terme	Le REMPEC a aidé les Parties contractantes à développer et mettre en application leurs programmes de formation nationaux.
Toutes les Parties contractantes ont diffusé les connaissances acquises durant les formations de formateurs et reproduit ces formations au niveau local et national.	Continue	Le REMPEC a organisé des cours de « formation de formateurs », s'inspirant en particulier des travaux menés dans le cadre des Projets POSOW.
Toutes les Parties contractantes ont organisé régulièrement des exercices pour tester leur capacité nationale de lutte en coopération avec toutes les parties concernées et dans la mesure du possible en impliquant les États côtiers voisins pour améliorer la coopération bilatérale et sous régionale.	Continue	Le REMPEC a axé les cours de formation régionaux sur des questions spécifiques hautement spécialisées.
		Le REMPEC a pris en compte, lors de la préparation et du soutien à la mise en œuvre des programmes nationaux de formation, des modèles pertinents de formation mis à jour par le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention de l'OMI ; d'autres Accords régionaux, et l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents ;
		Le REMPEC a promis la tenue régulière d'exercices pour tester la capacité de lutte nationale et sous-régionale en coopération avec toutes les parties concernées.
		Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI et a mobilisé des ressources et moyens externes, entre autres à travers le secteur privé, le Mécanisme de protection civile de l'UE et d'autres mécanismes de financement.

1 Introduction

1.1 Comme mentionné à l'Objectif spécifique 19, en cas de déversement il est impératif de prendre des décisions aussi rapidement que possible selon les plans d'urgences et les stratégies de lutte bien établis et testés sous le contrôle d'une organisation nationale. Évidemment, les équipements d'intervention doivent également être prêts à l'emploi avec la même célérité. Ce résultat ne peut être atteint que si le personnel concerné est suffisamment formé et a fait preuve de diligence et de compétence en participant régulièrement à des exercices. Outre l'utilisation de ces équipements, la formation doit également inclure toutes les questions abordées dans les plans d'urgence, notamment les rôles et responsabilités des personnes concernées et les stratégies de

lutte, selon le niveau de responsabilité confié au personnel en question et, dans la plupart des cas, allier la théorie à la pratique.

1.2 Après avoir suivi une formation, les apprenants doivent se familiariser avec leur(s) domaine(s) de responsabilité, à la fois de manière concrète sur le terrain (y compris l'utilisation efficace des équipements d'intervention attribués) et au sein de l'organisation responsable de la mise en œuvre du plan d'urgence. Cet objectif peut être atteint en réalisant des exercices périodiques³² allant des activités sur table à la mobilisation et au déploiement totaux des équipements.

1.3 Le REMPEC conduit un programme de formation complet depuis plus de trois décennies et, au moment de l'élaboration du présent document, [sensiblement quatre cents] personnes ont suivi les cours de différents niveaux. Toutefois, pour diverses raisons les autorités nationales n'ont plus recours à une partie considérable de ce personnel formé. Par conséquent, le besoin de former de nouvelles personnes est perpétuel, mais plutôt coûteux pour certaines administrations. Un moyen de pallier cette situation est d'adopter l'approche « formation des formateurs » où les connaissances et l'encadrement acquis par les stagiaires nationaux pendant les cours régionaux sont transmis au personnel d'intervention local en instituant des formations conduites par l'administration à l'échelle nationale. Cela permettrait, en outre, au REMPEC d'optimiser les ressources en se focalisant sur l'organisation de la formation des formateurs³³ au niveau régional.

2 Orientation

2.1 En tenant compte des observations ci-dessus et du soutien du REMPEC, il revient à chaque administration de mettre en œuvre un programme national de formation si nécessaire, afin de s'assurer qu'un corps du personnel d'intervention possède la capacité et la compétence adéquates conformes au plan d'urgence national. Ces programmes pourraient reposer sur les programmes de formation de l'OMI de niveaux 1 et 2 tels que mis à jour par le Sous-comité PPR pour former respectivement le personnel d'exécution et de supervision.

2.2 Le REMPEC doit également diriger la formation à un niveau supérieur et ce au niveau régional, où les scénarios reflètent un grave incident avec des conséquences plus larges impliquant une grande partie du personnel ou menaçant les intérêts nationaux et nécessiteront probablement une coopération et une coordination régionales. Les exercices requis dans ces situations devraient impliquer un large éventail d'organisations et, idéalement, la participation du personnel d'intervention des États limitrophes au niveau approprié. À cet égard, le REMPEC devrait également encourager les administrations nationales à évaluer leurs capacités d'intervention nationale et sous-régionale et leur fournir une assistance dans l'organisation et la réalisation régulière des exercices.

2.3 Le REMPEC devrait par ailleurs continuer à organiser et diriger d'autres programmes de formation³⁴ sur des questions spécifiques et hautement spécialisées pouvant être identifiées collectivement de temps à autre par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone.

2.4 En menant des actions dans le cadre cet Objectif spécifique, les États côtiers de la Méditerranée doivent également se référer aux Objectifs spécifiques 19, 21 et 22.

³² Il est possible de faire référence aux exercices de déversement des hydrocarbures contenus dans la publication de l'IPIECA – Guide de bonnes pratiques pour l'élaboration d'un programme d'exercices efficace (IPIECA IOGP 2014).

³³ La conduite des deux formations de deux jours qui se tiendront à Malte avec la présence de deux candidats par pays, ainsi que l'assistance d'un consultant expert externe ont été budgétées dans la Stratégie régionale (2016-2021).

³⁴ La conduite de trois formations de deux jours qui se tiendront à Malte avec la présence de deux candidats par pays a été budgétée dans la Stratégie régionale (2016-2021).

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 20, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

21. Objectif spécifique 21 – Réviser les recommandations, principes et lignes directrices actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont participé à la révision des recommandations, principes et lignes directrices existant concernant la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle ainsi que la prévention de la pollution par les navires.	Court terme	Le REMPEC a élaboré un inventaire des procédures nationales applicables concernant l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement spécialisés pouvant être fournis dans le cadre d'une assistance mutuelle en cas d'urgence, et a préparé des recommandations pour l'amélioration des procédures nationales qui pourraient entraver gravement une telle assistance.
Toutes les Parties contractantes ont identifié tous les principes, recommandations et lignes directrices devant être révisés, mis à jour et / ou amendés.	Court terme	Le REMPEC a préparé les textes révisés, mis à jour et / ou amendés des recommandations, principes et lignes directrices régionaux pertinents, et les a proposés pour adoption aux réunions des Parties contractantes.
Toutes les Parties contractantes ont indiqué les recommandations, principes et lignes directrices supplémentaires devant être adoptés au niveau régional en vue de faciliter la mise en œuvre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002 dans le domaine de la coopération internationale et de l'assistance mutuelle.	Court terme	Le REMPEC a proposé de nouveaux principes, recommandations et lignes directrices, pour adoption aux réunions des Parties contractantes, s'il y avait lieu.
Toutes les Parties contractantes ont facilité leurs procédures nationales respectives pour l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement spécialisés pouvant être requis en cas d'urgence.	Court terme	Le REMPEC a collaboré avec l'OMI, d'autres Accords régionaux, l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents et le Mécanisme de protection civile de l'UE, en prenant en compte tout nouveau développement sur la coopération internationale et l'assistance mutuelle.
Toutes les Parties contractantes ont envisagé l'utilisation du CECIS Pollution marine afin de renforcer la coordination des demandes et des offres d'assistance internationale.	Court terme	Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI et a mobilisé des ressources et moyens externes.

1 Introduction

1.1 Les documents disponibles, y compris les recommandations, les principes et lignes directrices concernant la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle ainsi que la prévention de la pollution par les navires, sont vastes, et dès fois, difficiles à identifier et / ou à obtenir. Certains sont soit obsolètes soit désuets et doivent par conséquent être mis à jour. Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, eu égard à la Stratégie régionale (2016-2021), devraient porter un intérêt particulier aux matériels qui ont été élaborés et adoptés depuis 1987 dans le cadre de la Convention de Barcelone et, en particulier le Protocole Prévention et Situation critique 2002.

1.2 Afin que les Administrations maritimes puissent, d'une part, maintenir à jour leur cadre réglementaire et, d'autre part, profiter pleinement des avantages et des conseils des documents en question, ils doivent mettre en place de bonnes pratiques environnementales qui leur permettront d'accéder facilement à ces documents en tant que de besoin. En organisant la documentation et en mettant en œuvre un système d'information adéquat, l'Administration maritime sera également en mesure d'identifier les écarts, qui devront être comblés, à l'échelle nationale ou au niveau régional, en révisant les documents en vigueur ou en formulant de nouvelles recommandations, de nouveaux principes et de nouvelles lignes directrices

1.3 En réaction à cet objectif, la nécessité de réviser les principes et lignes directrices en vigueur, et d'en formuler de nouveaux visant à faciliter la coopération internationale et l'assistance mutuelle dans le cadre du Protocole Prévention et Situation critique a été soulignée et une décision de réviser les « Principes et lignes directrices pour la coopération et l'assistance mutuelle liées aux incidents de pollutions par hydrocarbures et SNPD » a été prise par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone par l'intermédiaire de leurs organes régionaux appropriés.

1.4 L'objectif principal de cette révision est de fournir les conseils aux États côtiers méditerranéens afin de garantir une coordination effective entre les parties concernées qui pourraient être impliquées dans un incident majeur dans la région méditerranéenne. Ces parties incluent entre autres :

- les autorités compétentes des États côtiers méditerranéens ;
- les accords bilatéraux et multilatéraux ;
- le REMPEC et l'Unité d'assistance méditerranéenne (UAM) ;
- les mécanismes régionaux d'intervention et d'assistance, notamment le Centre pour l'intervention d'urgence et la coordination (ERCC) ;
- l'AESM ;
- les organisations internationales soutenant l'assistance internationale telles que l'OMI et le Groupe conjoint de l'ONU Environnement / Bureau de la coordination des affaires humanitaires (BCAH) ; et
- le secteur privé, notamment les entreprises nationales et internationales.

2 Orientation

2.1 Les principes et lignes directrices susmentionnés, après adoption, combleront le manque considérable qui pourrait exister dans certains cadres réglementaires nationaux, notamment, sur la question de la facilitation du mouvement transfrontalier d'équipements et de personnel spécialisés en cas d'urgence. La version révisée des principes et lignes directrices favorisera le processus d'adoption des procédures et réglementations nationales dans certains États côtiers méditerranéens afin de briser une barrière qui pourrait, comme il est mentionné dans la Stratégie régionale (2016-2021), marquer la différence entre le succès et l'échec dans la lutte contre les conséquences souvent désastreuses d'un incident majeur de pollution, et dans la réduction de celles-ci. Par conséquent, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone devraient s'engager à rationaliser les procédures nationales pour leur entrer en vigueur, les mouvements d'entrée et sortie de leur territoire d'équipements et personnel spécialisés qui pourraient être nécessaires en cas d'urgence, le recours aux conseils et recommandations contenus dans les principes et lignes directrices une fois qu'ils deviennent accessibles.

2.2 En menant des actions dans le cadre cet Objectif spécifique, les États côtiers de la Méditerranée doivent également se référer aux Objectifs spécifiques 19, 20 et 22.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 21, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

22. Objectif spécifique 22 – Renforcer la capacité de chaque État côtier individuel à répondre efficacement aux incidents de pollution du milieu marin à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional

Buts des Parties contractantes	Priorité	Buts du Secrétariat (REMPEC)
Toutes les Parties contractantes ont évalué, préparé et adopté les plans d'urgence nationaux, et établi des systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte en cas de déversements d'hydrocarbures et de SNPD provenant de navires, ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures.	Court terme	Le REMPEC a aidé les Parties contractantes qui n'ont pas encore adopté de plans d'urgence nationaux ou qui manifestent le besoin de réviser leurs plans d'urgence nationaux pour y intégrer des composants relatifs aux SNPD et / ou aux activités offshore, dans le développement ou la mise à jour et la mise en œuvre de systèmes de préparation à la lutte et de lutte nationaux.
Toutes les Parties contractantes ont négocié, conclu et mis en œuvre des accords sous-régionaux couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne incluant les plans d'urgence sous régionaux pertinents.	Court terme	Le REMPEC a facilité l'évaluation de plans d'urgence et de systèmes de lutte nationaux, grâce à un procédé d'auto-évaluation ou d'évaluation par des pairs pour comparer leurs capacités nationales d'intervention face aux risques existants de déversements d'hydrocarbures et de SNPD provenant de navires, ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures, et a évalué les différences entre les plans nationaux afin de définir les mesures appropriées pour assurer la compatibilité des arrangements opérationnels en vue de conclure des accords bilatéraux et / ou sous-régionaux. Le REMPEC a assisté les Parties contractantes à préparer ou réviser des plans d'urgence sous-régionaux et à rédiger des accords liés à leur application. Le REMPEC a utilisé les conseils et le matériel pouvant être mis à disposition par d'autres Accords régionaux. Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir de l'assistance aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI et a mobilisé d'autres ressources et moyens externes.

1 Introduction

1.1 La Section II du Manuel de l'OMI sur la pollution par les hydrocarbures – Planification d'urgence³⁵, qui contient plus amples informations et conseils sur le sujet, préconise que la pierre angulaire d'un système d'intervention national, tel que le prescrit l'article 6 de la Convention OPRC et l'article 4 du Protocole OPRC-HNS, est le plan d'urgence nationale. Un plan d'urgence nationale veille à ce que les informations critiques, les plans opérationnels et les structures de gestion de lutte contre les pollutions par hydrocarbures et SNPD aient été établis et soient facilement accessibles avant un déversement important d'hydrocarbures.

1.2 Bien que la majorité des Parties contractantes à la Convention de Barcelone aient mis en place des plans d'urgence nationaux en cas de déversement d'hydrocarbures, il existe une certaine minorité qui reste à la traîne. Le REMPEC s'est donc proposé de les assister dans ce processus. D'autres Parties pourraient actualiser leurs plans actuels compte tenu de la nouvelle situation et des nouvelles circonstances, telles que les activités d'exploitation et d'exploration de pétrole et de gaz. Cependant, nombreux États côtiers méditerranéens n'ont pas encore formulé de plans d'urgence traitant des déversements de SNPD, soit exclusivement soit en tant qu'une partie des plans plus large englobant les hydrocarbures et le SNPD.

1.3 En reconnaissant que les déversements ne tiennent pas compte des frontières nationales, la Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS exigent également que les Parties, selon leurs capacités et la disponibilité des ressources nécessaires, coopèrent et offrent des services consultatifs, une assistance et des équipements techniques aux fins de lutter contre les incidents de pollution par hydrocarbures et SNPD. En outre, deux instruments favorisent la conclusion des accords bilatéraux et multilatéraux en matière de préparation et d'intervention en cas de pollution par hydrocarbures et SNPD, en ce qui concerne, entre autres, les niveaux d'équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, la formation du personnel d'intervention et la coordination de l'intervention en cas de pollution.

1.4 Pour que la région méditerranéenne puisse bénéficier d'un minimum de garantie de protection contre les déversements d'hydrocarbures et de SNPD, notamment en cas d'incidents très grave susceptibles de détruire les ports d'un ou de plusieurs États côtiers, il est impératif que **tous** les États côtiers disposent de systèmes nationaux solides pour la préparation et l'intervention en cas de déversements, y compris les plans d'urgences nationaux. Il est également indispensable que les États côtiers méditerranéens concluent les accords bilatéraux et multilatéraux mentionnés au paragraphe 1.3 ci-dessus, couvrant si possible toute la Méditerranée.

2 Orientation

2.1 Avant d'entreprendre d'autres actions, l'Administration doit pouvoir, si nécessaire avec l'assistance et les conseils du REMPEC, dans les plus bref délais, revoir l'état actuel et la pertinence de leur système national de préparation et d'intervention, ainsi que le plan d'urgence national connexe, si ce dernier a été formulé, ou mettre sur pied de nouveaux outils s'ils n'existent pas. Il devrait en être de même avec les accords sous-régionaux. Autrement dit, les États côtiers méditerranéens devraient s'engager à réviser les accords qu'ils auraient conclu avec un ou plusieurs autres États voisins et, avec leur collaboration, les actualiser, les accentuer ou les modifier le cas échéant, selon les circonstances. S'il n'existe pas d'accords, les Administrations doivent se demander s'il est un besoin justifié de développer et conclure de tels accords, après avoir établi que les circonstances du partage d'un tronçon de la côte et d'autres facteurs, tels que le type et la densité du trafic maritime dans la région, entre autres, justifient bien la mise en place d'un accord de coopération sous-régional.

³⁵ Récemment révisé par le Sous-comité PPR. Édition et publication en cours par l'OMI probablement avant la fin de l'année 2016.

2.2 Le rôle du REMPEC dans le cadre de cet Objectif spécifique est essentiel, si l'on considère que sans son appui et son assistance, il peut s'avérer difficile pour les Administrations maritimes ne disposant pas encore d'un système national de préparation et d'intervention, y compris d'un plan d'urgence national, d'engager eux-mêmes le processus de mise en place. De même, les États déjà dotés d'un système devraient trouver ses conseils judicieux lors de la révision, l'actualisation et / ou la modification de ce système. L'assistance que le Centre peut apporter dans l'adaptation des systèmes de préparation et d'intervention et des plans d'urgence portant non seulement sur les hydrocarbures, mais aussi sur la pollution par SNPD, tant sur le plan national que sur le plan international, s'avère également très importante.

2.3 En menant des actions dans le cadre de cet Objectif spécifique, les États côtiers de la Méditerranée doivent également se référer aux Objectifs spécifiques 19, 20 et 21.

3 Actions nationales

3.1 Sur la base de l'orientation donnée ci-dessus, quelques exemples d'actions nationales susceptibles d'être prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et par conséquent d'être incluses dans leur PAN en vue de l'atteinte de leurs objectifs dans le cadre de l'Objectif spécifique 22, sont énumérés à l'Annexe II au présent document.

3.2 Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont encouragées à examiner les actions nationales susmentionnées et à proposer des actions qui pourraient mieux convenir à leur situation particulière ou au niveau actuel de mise en œuvre dudit Objectif spécifique.

ANNEXE I

MODÈLE COMMUN POUR LA PRÉPARATION DES PLANS D'ACTION NATIONAUX

Plan d'action national
de mise en œuvre de la
Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la
pollution marine provenant des navires (2016-2021)

[Drapeau de la Partie contractante à la Convention de
Barcelone]

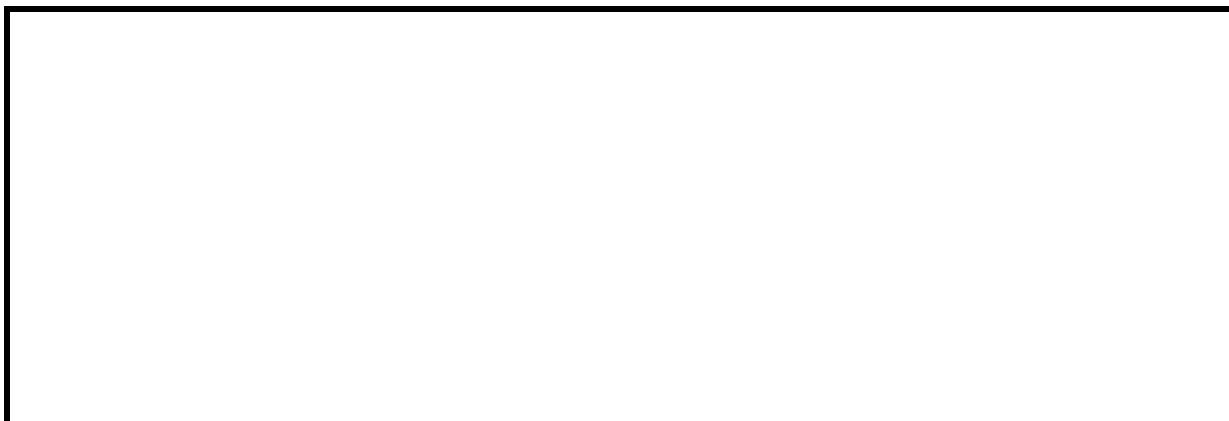
[Nom de la Partie contractante à la Convention de Barcelone]

1. Introduction

1.1 Dispositions institutionnelles



1.2 Méthode de travail



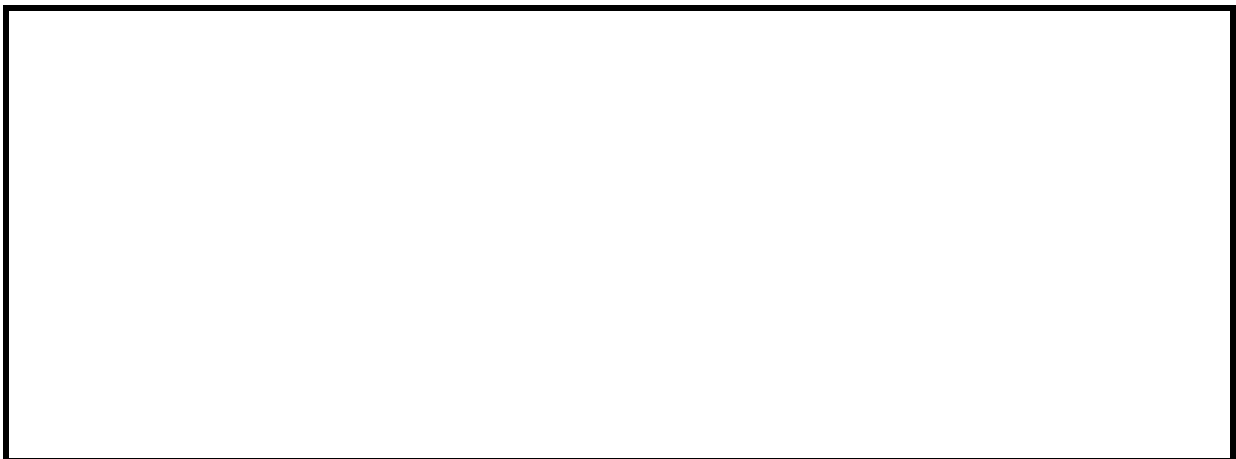
1.3 Parties prenantes impliquées



1.4 Liens et synergie avec d'autres cadres et processus politiques pertinents

A large, empty rectangular box with a black border, intended for content related to the section header above it.

1.5 Calendrier d'achèvement

A large, empty rectangular box with a black border, intended for content related to the section header above it.

1.6 Approbation et endossement

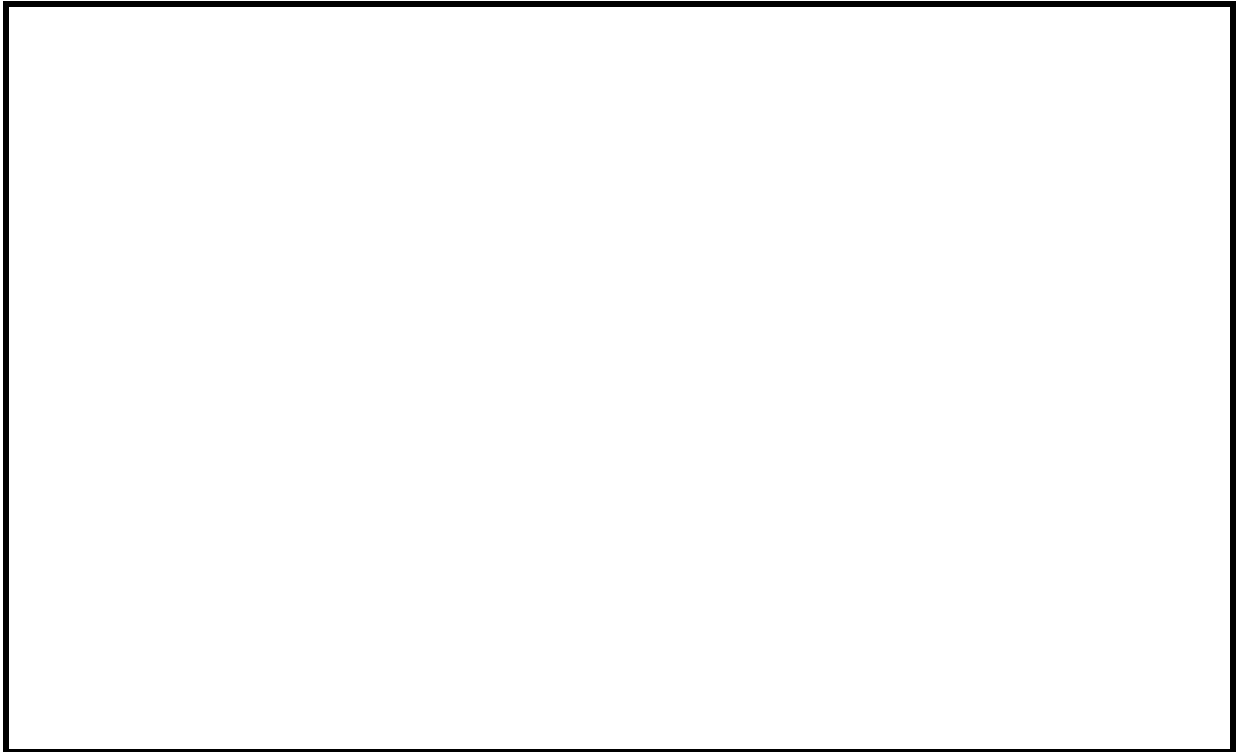
A large, empty rectangular box with a black border, intended for content related to the section header above it.

2. Mise en œuvre nationale de la Stratégie régionale (2016-2021)

2.1 Objectif spécifique 1 – Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes qui sont relatives à la protection de l'environnement marin

2.2 Objectif spécifique 2 – Contrôle et gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire le transfert d'espèces aquatiques envahissantes

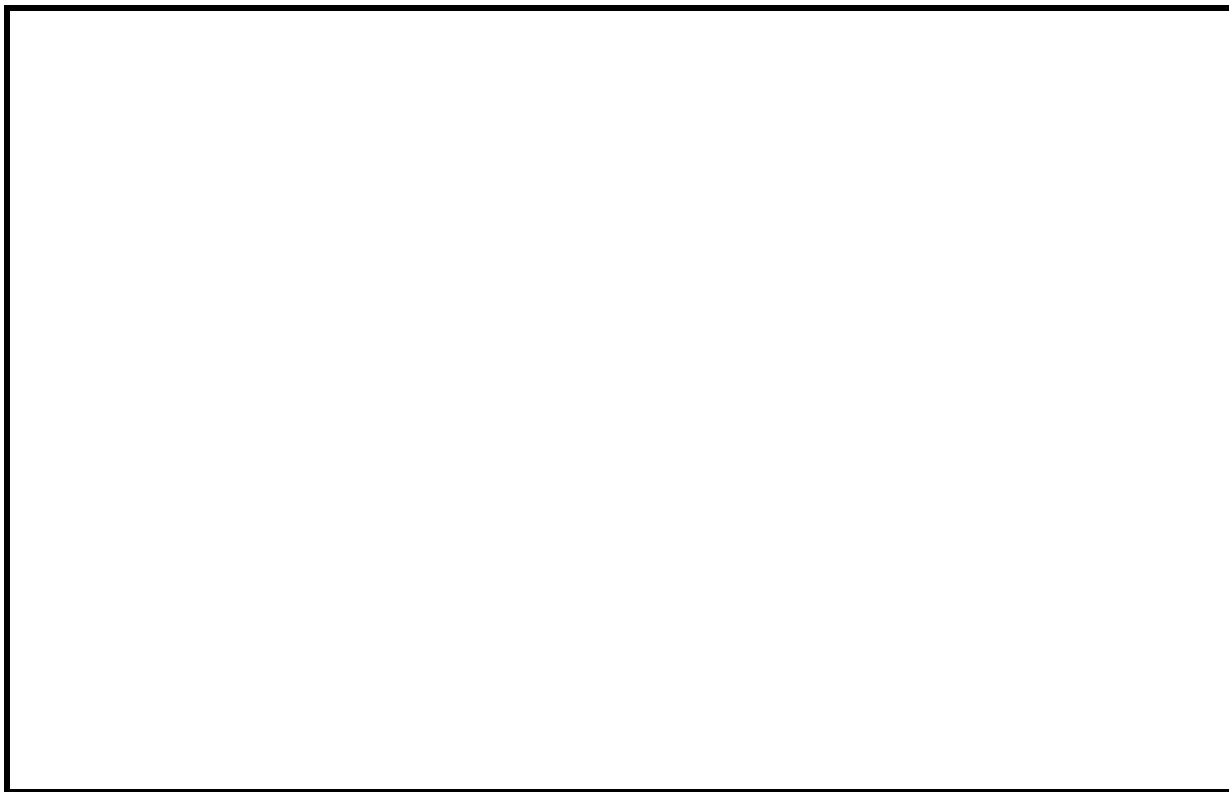
2.3 Objectif spécifique 3 – Veiller à l'efficacité des administrations maritimes

A large, empty rectangular box with a black border, intended for content related to Objective 3.

2.4 Objectif spécifique 4 – Renforcer le Mémorandum d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen)

A large, empty rectangular box with a black border, intended for content related to Objective 4.

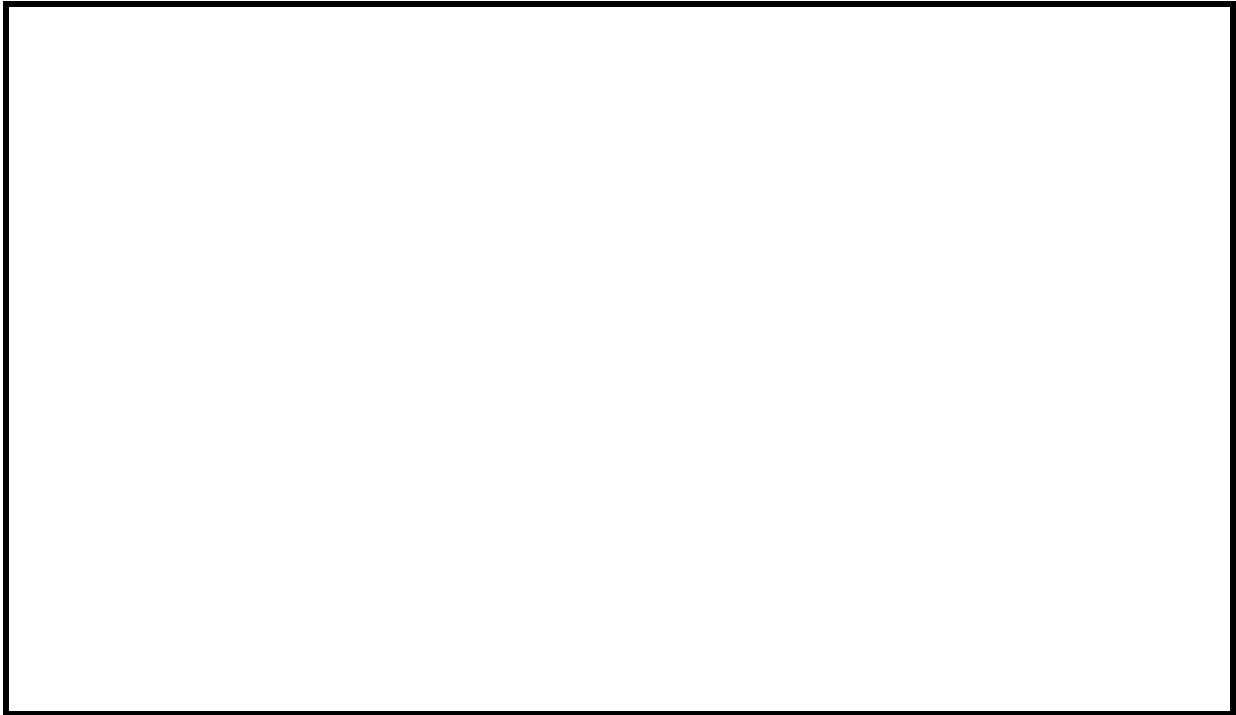
2.5 Objectif spécifique 5 – Mise à disposition d’installations de réception portuaires



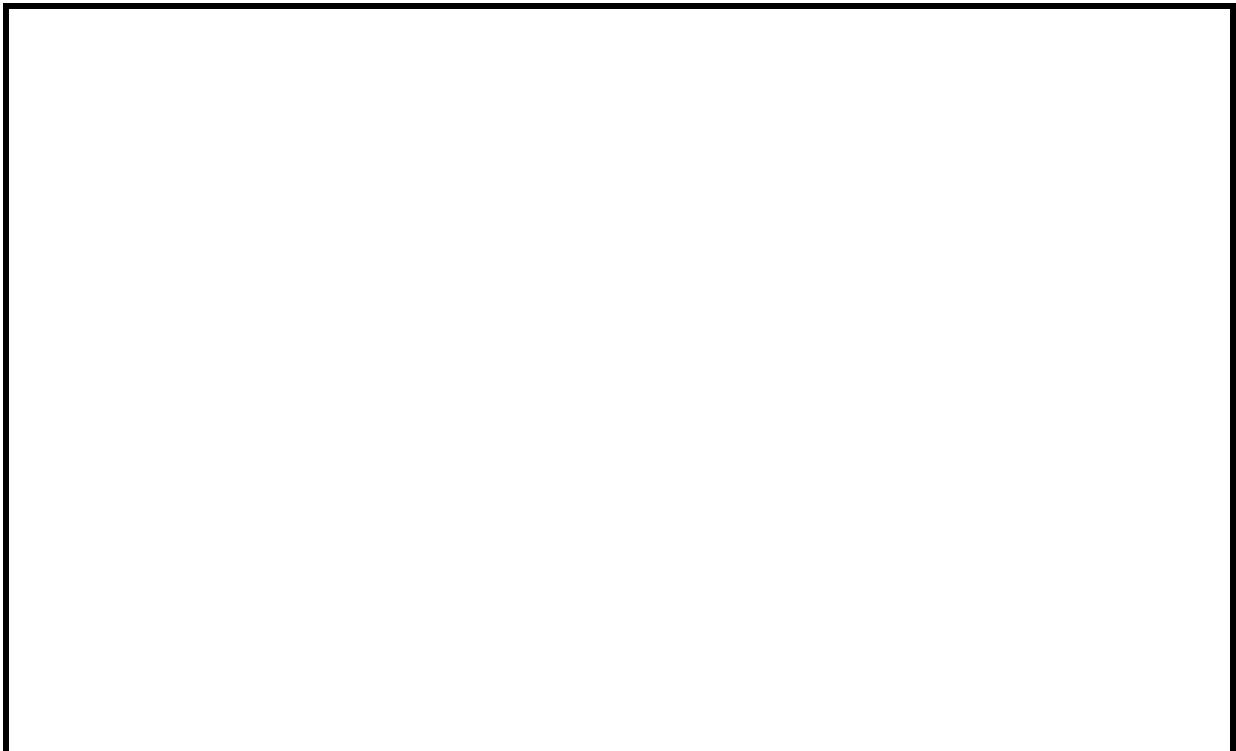
2.6 Objectif spécifique 6 – Livraison des déchets provenant des navires



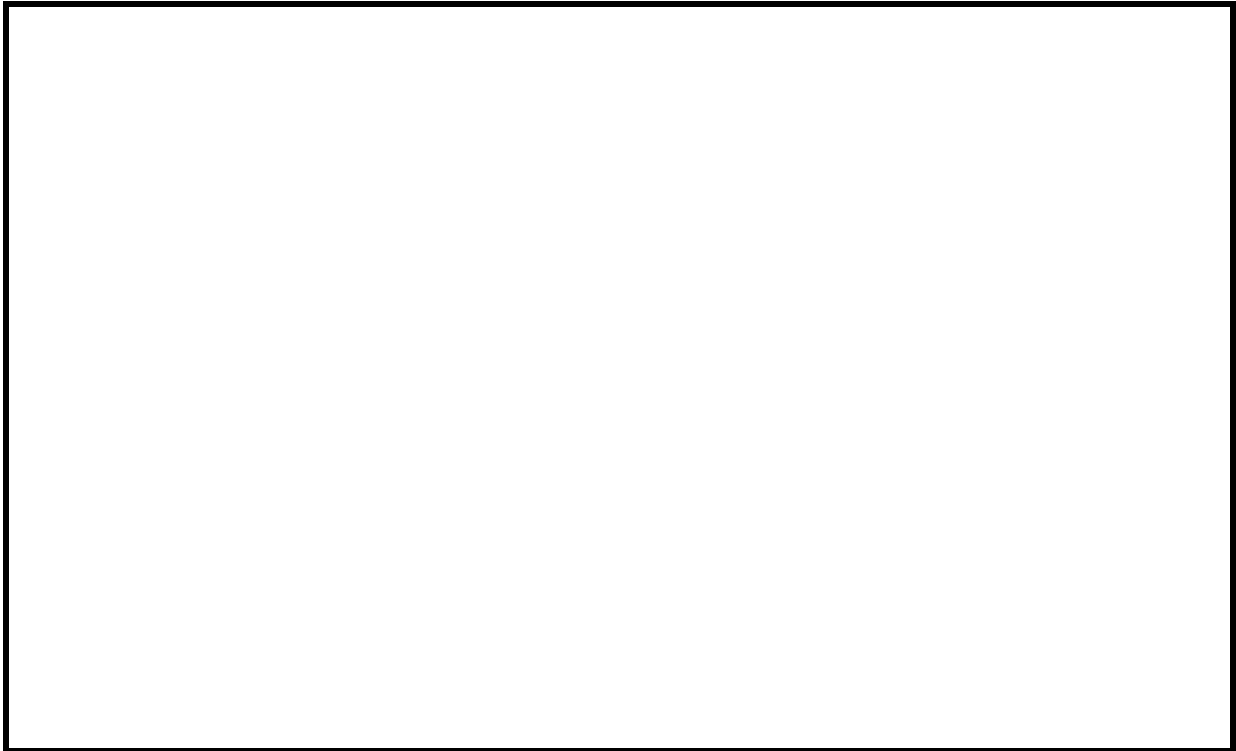
2.7 Objectif spécifique 7 – Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites



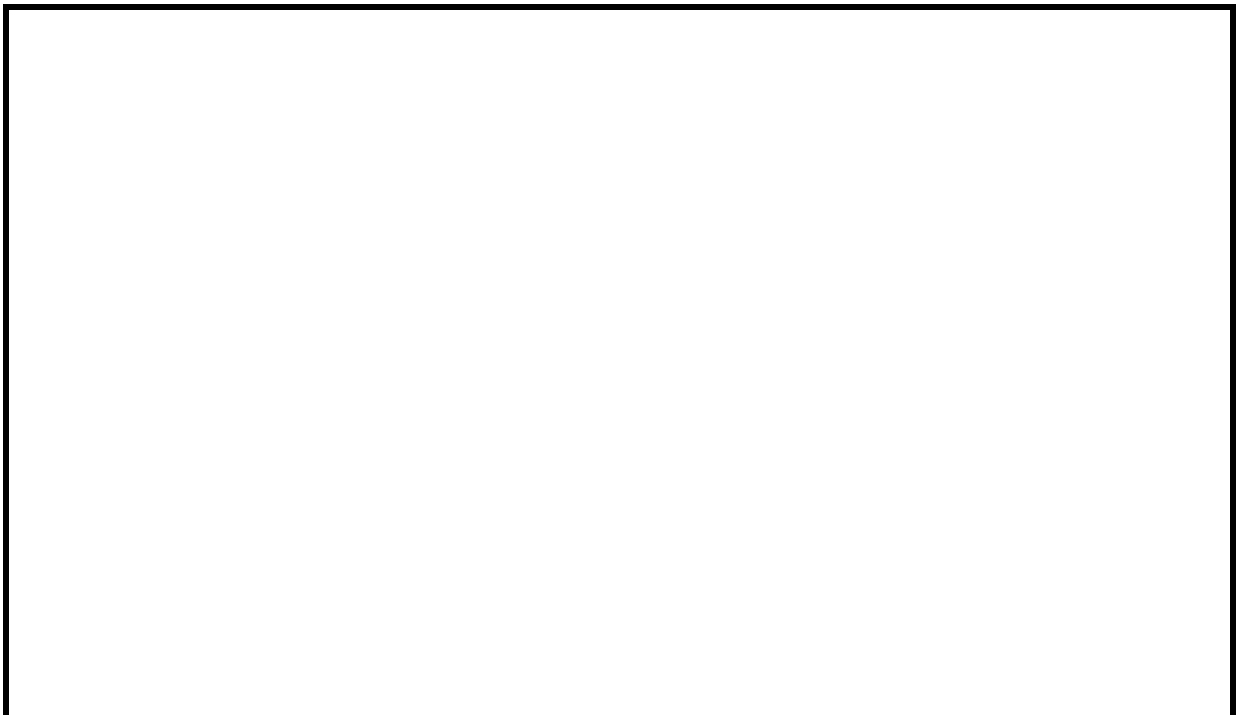
2.8 Objectif spécifique 8 – Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites



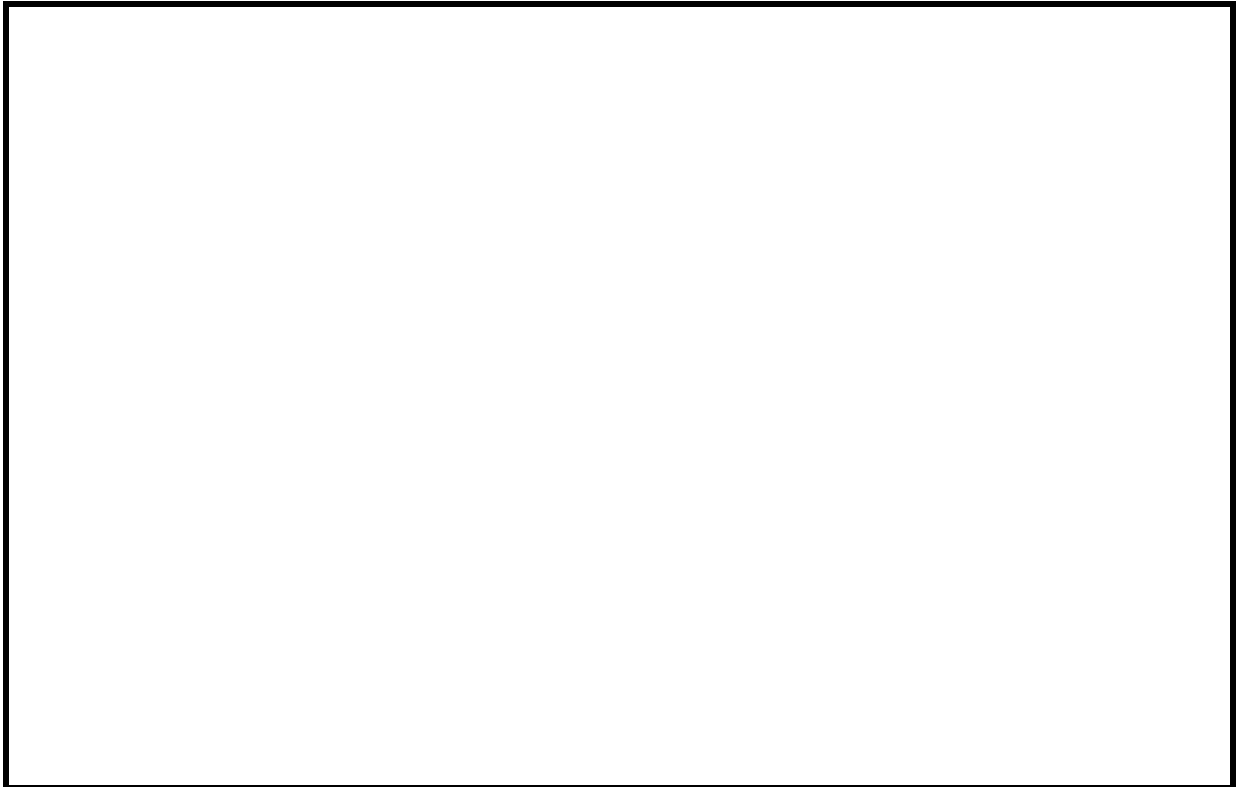
2.9 Objectif spécifique 9 – Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance



2.10 Objectif spécifique 10 – Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime



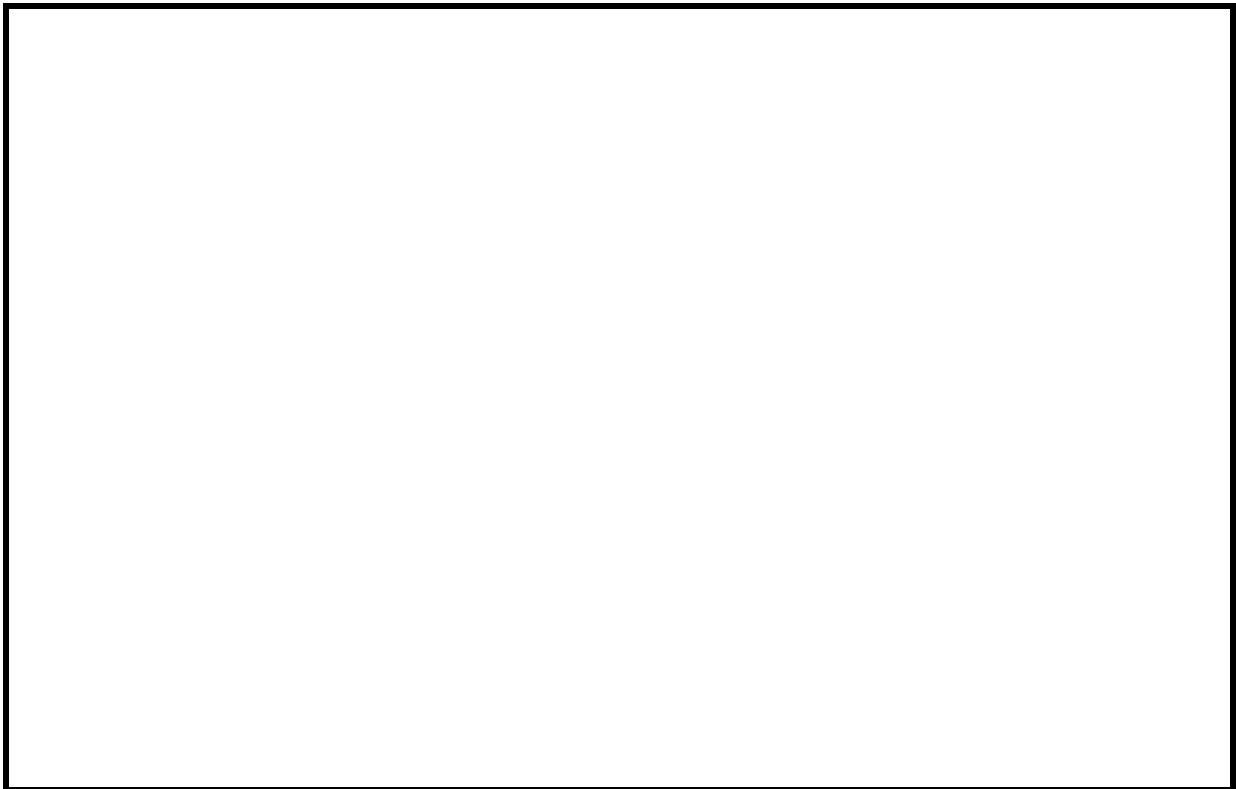
2.11 Objectif spécifique 11 – Un meilleur contrôle du trafic maritime



2.12 Objectif spécifique 12 – Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPV)



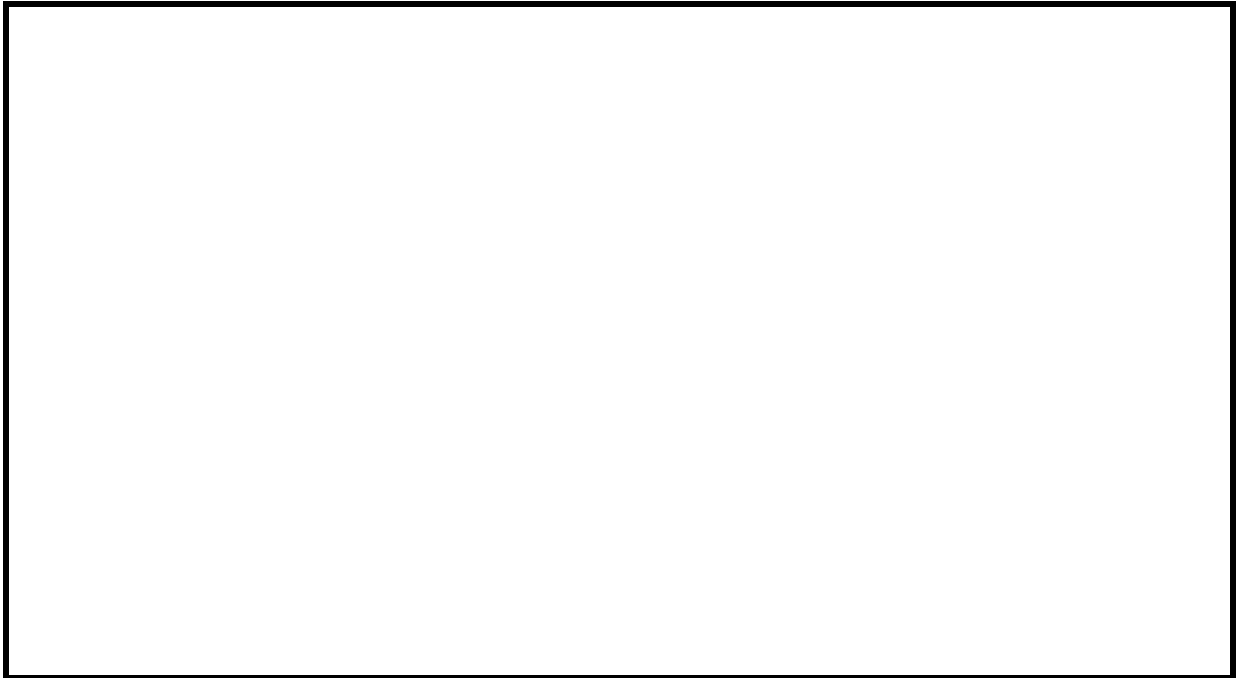
2.13 Objectif spécifique 13 – Réduction des nuisances sonores dues aux navires



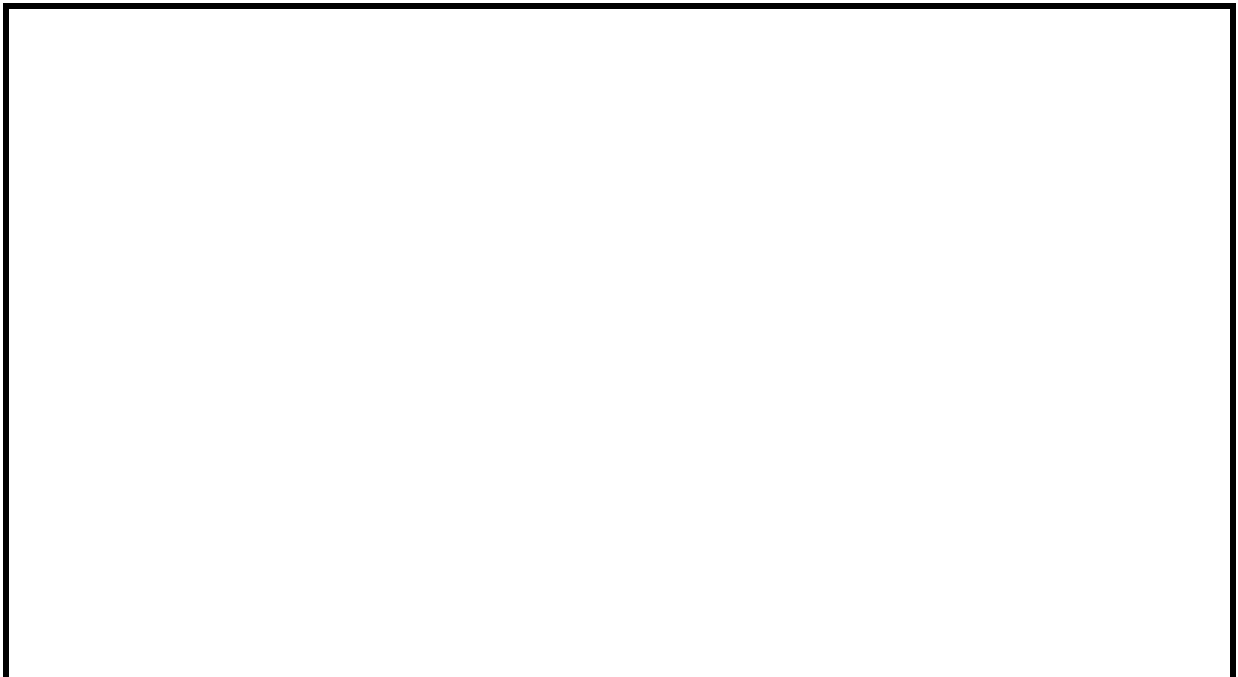
2.14 Objectif spécifique 14 – Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle



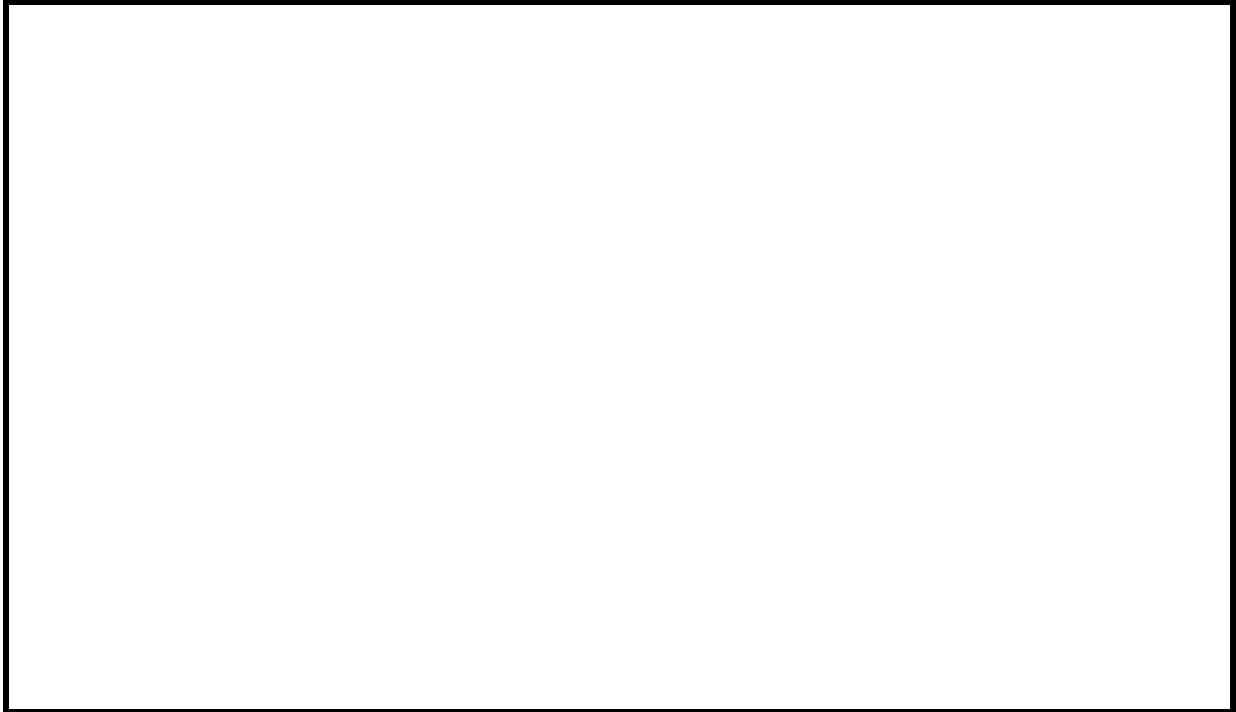
- 2.15 Objectif spécifique 15 – Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée en tout ou partie comme une zone de contrôle des émissions de SOx en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et d'appliquer efficacement les mesures d'économie d'énergie existantes



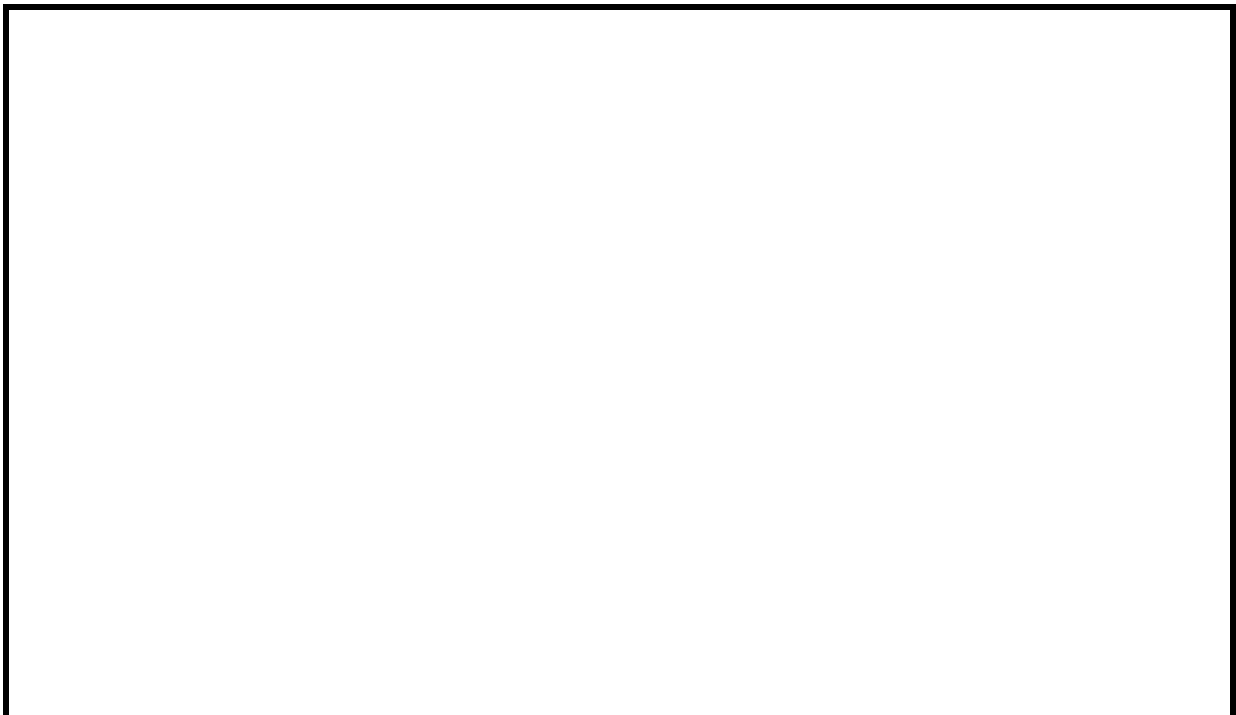
- 2.16 Objectif spécifique 16 – Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée afin d'aider les navires, y compris les pétroliers en difficulté



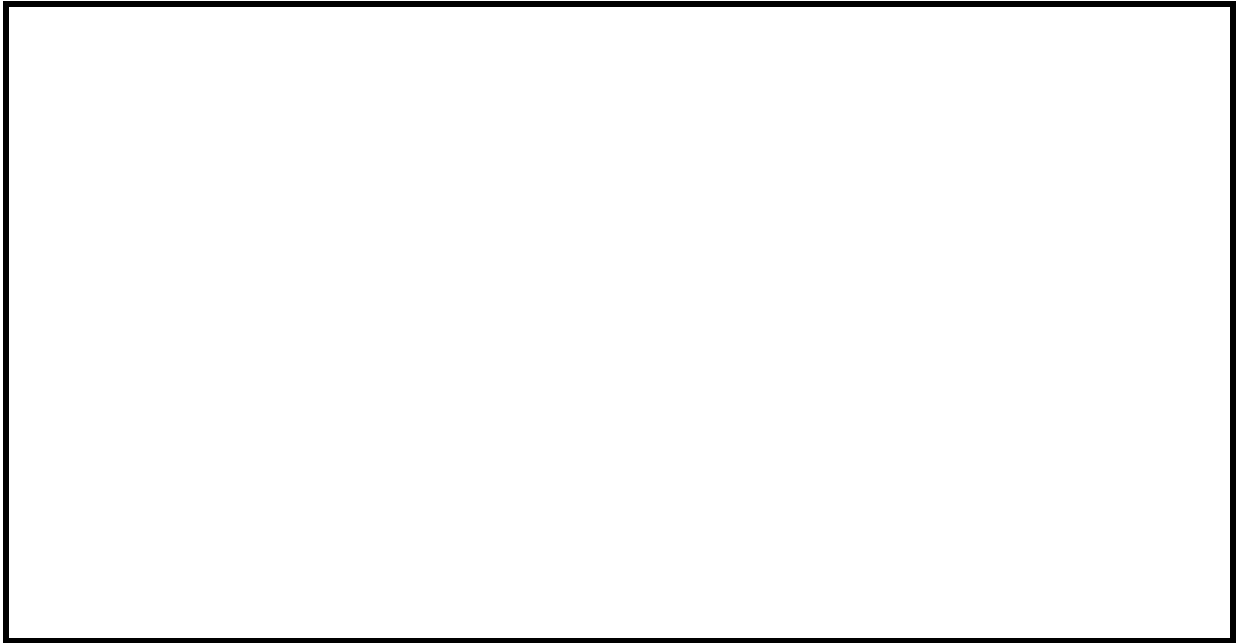
2.17 Objectif spécifique 17 – Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, sous le contrôle direct des Etats côtiers méditerranéens



2.18 Objectif spécifique 18 – Encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de recherche et de développement et faciliter le transfert des technologies



- 2.19 Objectif spécifique 19 – Améliorer la qualité, la rapidité et l’efficacité du processus décisionnel en cas d’incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d’aide à la décision



- 2.20 Objectif spécifique 20 – Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nuisibles



- 2.21 Objectif spécifique 21 – Réviser les recommandations, principes et lignes directrices actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002



- 2.22 Objectif spécifique 22 – Renforcer la capacité de chaque État côtier individuel à répondre efficacement aux incidents de pollution du milieu marin à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional



ANNEXE II

LISTE D'EXEMPLES D'ACTIONS NATIONALES

LISTE D'EXEMPLES D'ACTIONS NATIONALES³⁶

Exemples d'actions nationales	Rôle de l'État	Ressources supplémentaires nécessaires		Date cible
		Humaines	Financières	
Objectif spécifique 1 – Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes qui sont relatives à la protection de l'environnement marin				
But 1 : Tous les Parties contractantes ont pris les mesures nécessaires en vue de ratifier et mis en œuvre la Convention MARPOL et ses six annexes, ont assuré leurs transpositions dans le droit national, en mettant particulièrement l'accent sur l'Annexe V (Prévention de la pollution par les ordures des navires) et Annexe VI (Réglementation pour la prévention de la pollution de l'air par les navires) telles que modifiées, et ont coopéré par l'intermédiaire du REMPEC pour garantir l'application de toutes leurs dispositions.	État de pavillon / État du port / État côtier			
<u>Action 1</u> : si ce n'est déjà fait, identifier laquelle des Annexes optionnelles de MARPOL (Annexes III, IV et V) et / ou du Protocole de 1997 (Annexe VI) a besoin d'être ratifiée.		Temps du personnel	Aucune	Le plus tôt possible
<u>Action 2</u> : Avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, pour préparer les instruments pertinents de l'OMI en vue de la ratification, acceptation, approbation ou accession relatifs aux Annexes optionnelles de MARPOL et / ou du Protocole de 1997 (Annexe VI) afin de devenir une partie à la Convention MARPOL tout entière.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 3</u> : à cet effet, se référer également à l'Objectif spécifique 3 pour s'assurer que l'administration maritime mette en place le cadre juridique et les procédures de mise en œuvre et de renforcement précisés dans le Code III, nécessaires pour la Convention MARPOL et ses six annexes.		Temps du personnel	Aucune	Fin 2017

³⁶ La présente annexe peut être utilisée pour la préparation d'un NAP spécifique selon le modèle commun présenté à l'Annexe I. De plus, une référence complète doit être faite aux Parties I et II du présent Document d'orientation et aussi à la Stratégie régionale (2016-2021) dans l'ensemble.

But 2 : Tous les Parties contractantes ont pris les mesures nécessaires en vue de ratifier et mis en œuvre les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI et se sont assurés dans le même temps de leur transposition dans le droit national, ainsi que l'application de toutes leurs dispositions.	État de pavillon / État du port / État côtier			
<u>Action 1 :</u> considérer la ratification d'un maximum d'instruments pertinents du traité, cités en vertu de l'Objectif spécifique 3 de la Partie I du présent auquel l'État concerné n'est pas encore devenu Partie et établir un ordre de priorité pour la ratification.		Temps du personnel	Aucune	Fin 2017
<u>Action 2 :</u> avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, pour préparer les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'accession pertinents de l'OMI relatifs aux instruments susmentionnés, visant à compléter la liste à l'horizon 2018.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018
<u>Action 3 :</u> à cet effet, se référer également à l'Objectif spécifique 3 pour s'assurer que l'administration maritime mette en place le cadre juridique et les procédures de mise en œuvre et de renforcement précisés aux termes de l'Action 3 susmentionnée.		Temps du personnel	Aucune	Fin 2018
<u>Action 4 :</u> s'efforcer d'envoyer des représentants aux sessions périodiques jugées pertinentes du MEPC et / ou ses sous-comités.		Temps et déplacement du personnel	Coûts de déplacement	Au besoin
Objectif spécifique 2 – Contrôle et gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire le transfert d'espèces aquatiques envahissantes				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont appliqué les lignes directrices de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes et ont fait part à l'OMI de l'expérience acquise au cours de cette mise en œuvre.	État de pavillon / État du port / État côtier			
<u>Action 1 :</u> informer le Secrétariat (REMPEC) de toutes les réglementations nationales pertinentes sur l'encrassement biologique et les exigences ou restrictions en matière de gestion qu'ils appliquent au transport maritime international.		Temps du personnel	Aucune	Fin 2017
<u>Action 2 :</u> identifier quelle(s) Autorité(s) de l'État et / ou organisation(s) est ou sont en charge de l'application des Directives au sein de cet État particulier.		Temps du personnel	Aucune	Fin 2017
<u>Action 3 :</u> déterminer dans quelle mesure les Directives sont appliquées au sein de cet État particulier.		Temps du personnel	Aucune	Fin 2017

<u>Action 4</u> : identifier les circonstances spécifiques de l'État.		Temps du personnel	Aucune	Fin 2017
<u>Action 5</u> : identifier les ressources humaines et financières nécessaires pour l'atteinte de cet objectif.		Temps du personnel	Aucune	Fin 2017
<u>Action 6</u> : adapter les Directives aux circonstances spécifiques de l'État.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018
<u>Action 7</u> : fournir les ressources humaines et financières nécessaires pour l'atteinte de cet objectif.		Temps du personnel	Aucune	Fin 2018
<u>Action 8</u> : renforcer les capacités et mettre en œuvre des systèmes et procédures, le cas échéant, pour s'assurer qu'un contrôle efficace de l'encrassement biologique soit maintenu.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2019
<u>Action 9</u> : informer le REMPEC et le MEPC de toute expérience acquise dans la mise en œuvre des Directives.		Temps du personnel	Aucune	Fin 2020
But 2 : Toutes les Parties contractantes ont communiqué les lignes directrices aux acteurs de l'industrie maritime et à toute autre partie concernée.	État de pavillon / État du port / État côtier			
<u>Action 1</u> : identifier toutes les parties pertinentes (ex, les capitaines de bateau, opérateurs et propriétaires, constructeurs de bateaux, opérateurs de nettoyage et de maintenance de bateaux, autorités portuaires, installations de réparations navales, passage au bassin et de recyclage, concepteur de bateaux, sociétés de classification, fabricants et fournisseurs peinture anti-encrassement et toute autre partie intéressée) auxquelles les Directives doivent être communiquées dès qu'elles sont adaptées aux circonstances spécifiques de l'État.		Temps du personnel	Aucune	Mi 2018
<u>Action 2</u> : identifier les moyens de dissémination (ex, avis, activités de sensibilisation, etc.) des Directives, une fois adaptées aux circonstances spécifiques de l'État.		Temps du personnel	Aucune	Mi 2018
<u>Action 3</u> : envoyer un avis et une copie des Directives, une fois adaptées aux circonstances spécifiques de l'État, aux organisations (ex, agents maritimes représentant les propriétaires et opérateurs de bateaux) pour plus de dissémination.		Temps du personnel	Aucune	Fin 2018

<u>Action 4</u> : organiser des activités de sensibilisation nationale pour toutes les parties concernées.		Temps du personnel + REMPEC	Poss. PICT	Fin 2019
Objectif spécifique 3 – Veiller à l'efficacité des administrations maritimes				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont élaboré un PAN leur permettant de pleinement mettre en œuvre de la Stratégie régionale en temps voulu et de manière exhaustive.	État de pavillon / État du port / État côtier			
<u>Action 1</u> dans la planification du développement du PAN, afin de considérer la possibilité d'établir un comité national à l'effet de coordonner les consultations entre les différentes agences de l'administration maritime et également avec d'autres acteurs externes tels que les opérateurs des installations de réception portuaires, industries pétrolières et gazières, institutions R&D concernées, etc.		Temps du personnel	Aucune	Le cas échéant
<u>Action 2</u> : remplir le Modèle commun pour l'élaboration des Plans d'action nationaux (Annexe I au présent document) selon les circonstances et besoins nationaux, afin d'obtenir un PAN qui préservera les intérêts de l'État. Les Parties I, II et l'Annexe II étant utilisées comme guides et, le cas échéant, le Formulaire d'évaluation nationale présenté dans l'Annexe III au présent Document d'orientation.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 3</u> : rechercher, le cas échéant, l'assistance du REMPEC pour développer le PAN tel que décrit ci-dessus.		REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 4</u> : mettre progressivement le PAN en œuvre dans son ensemble, cherchant le cas échéant l'assistance du REMPEC le plus tôt possible après son développement.		Temps du personnel + REMPEC	Au besoin	Fin 2020

<u>Action 5</u> : Pourvu que le financement nécessaire soit imputé au budget de la Stratégie générale, pour sélectionner deux cadres de chaque Partie contractante à la Convention de Barcelone qui doivent participer à un séminaire de deux jours organisé par le REMPEC à Malte à l'effet d'assister les États riverains de la Méditerranée dans la préparation et la mise en œuvre du PAN.		REMPEC	Fonds de stratégie budgétisés ³⁷	Au cours de 2017
But 2 : Tous les Etats côtiers méditerranéens se sont efforcés d'améliorer, sur la base du PAN, l'efficacité de leurs administrations maritimes conformément aux recommandations et lignes directrices de l'OMI applicables.	État de pavillon / État du port / État côtier			
<u>Action 1</u> : conduire, avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, une évaluation nationale concernant la mise en œuvre du PAN, en utilisant le Formulaire d'évaluation nationale fourni à l'Annexe III.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2020
<u>Action 2</u> : conduire, avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, une auto-évaluation des capacités de l'Administration concernant la mise en œuvre de MARPOL et autres conventions en vigueur, en utilisant la directive fournie dans la résolution A.912(22) de l'Assemblée de l'OMI.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 3</u> : définir avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, toute mesure corrective provenant des évaluations susmentionnées.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	S'il y a lieu et au moment opportun
<u>Action 4</u> : appliquer intégralement et de manière convenable la mesure corrective.		Temps du personnel	Aucune	S'il y a lieu et au moment opportun

³⁷ Aux fins de la présente Annexe, l'expression « Fonds de stratégie budgétisés » signifie que l'activité y relative a été incluse dans le budget de la Stratégie régionale (2016-2021). Néanmoins des fonds devront être suscités à partir du PICT de l'OMI ou d'autres sources.

But 3 : Tous les Etats côtiers méditerranéens se préparent à se soumettre à l'IMSAS en se basant sur le Code III et sur le Cadre et les procédures pour le Programme d'audit.	État de pavillon / État du port / État côtier			
<u>Action 1</u> : préparer avec l'appui du REMPEC l'exécution de l'IMSAS, en suivant la directive et le conseil fournis dans la publication de l'OMI IMSAS vers fin 2018 ou plus tôt si un État est sélectionné suite à un tirage au sort parmi les noms des États membres qui n'ont pas effectués un audit dans le cadre des Mesures volontaires.		Temps du personnel + REMPEC	PICT et autres sources	Fin 2018 ou plus tôt à la demande de l'OMI.
<u>Action 2</u> : faciliter l'exécution du programme de formation des officiers d'inspection de l'État de pavillon qui doit être développé et organisé par le REMPEC le plus tôt possible.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Le plus tôt possible
<u>Action 3</u> : considérer la demande d'une exploration par le REMPEC des sources de fonds nécessaires pour la conduite du programme de formation susmentionné à partir du PICT de l'OMI ou d'autres sources.		REMPEC	PICT et autres sources	Le plus tôt possible
Objectif spécifique 4 – Renforcer le Mémoire d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen)				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont maintenu le mandat du REMPEC selon lequel le Centre doit, dans les circonstances où cela serait possible, proposer son assistance au MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du Port afin d'améliorer son effectivité et, si on lui en fait la demande, faciliter la coordination entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen.	État du port			
<u>Action 1</u> : instruire distinctement le REMPEC à continuer d'assister de façon continue le MoU méditerranéen en vue d'améliorer l'efficacité, en particulier concernant : - le niveau d'inspection, - les priorités d'inspection du profil de risque des navires, et - plus de formation pour les inspecteurs de l'État du port.		Temps de voyage du REMPEC	Budget du MoU	Fin 2016
<u>Action 2</u> : renforcer, à travers une représentation nationale et / ou en déléguant au REMPEC une coopération plus forte entre le MoU méditerranéen et le MOU de Paris.		Temps du personnel	Oui	Continue

But 2 : Toutes les Parties contractantes ont rendu disponibles les ressources nécessaires ainsi que les moyens permettant au MoU méditerranéen de fonctionner de façon efficace.	État du port			
<u>Action 1</u> : Mettre continuellement à disposition les ressources humaines, institutionnelles et financières pour garantir le fonctionnement efficace du MoU méditerranéen sur la base des estimations fournies par le REMPEC et le MoU lui-même.		Temps du personnel	Aucune	Continue
Objectif spécifique 5 – Mise à disposition d'installations de réception portuaires				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont mis en place des installations de réception portuaires et évalué les procédures relatives au coût y afférent, permettant leur utilisation dès leur mise en place moyennant des frais suffisamment raisonnables pour ne pas dissuader les exploitants de les utiliser.	État du port / État côtier			
<u>Action 1</u> : collaborer pleinement avec le REMPEC en fournissant rapidement toutes les données relatives aux installations de réception portuaires que le Centre peut exiger pour préparer des conseils bien détaillés et structurés permettant d'accéder aux types, spécifications et capacités des équipements et installations requises sur les ports majeurs afin de gérer les résidus et mélanges provenant des bateaux.		Temps du personnel	Aucune	Le plus tôt possible
<u>Action 2</u> : sélectionner deux cadres d'Administration pour participer à un séminaire régional de deux jours à Malte visant à fournir aux États riverains de la Méditerranée qui en ont fait la demande les conseils détaillés et structurés susmentionnés.		Temps du personnel	Aucune	Le plus tôt possible
<u>Action 3</u> : sur la base des conseils mentionnés à l'Action 1, arranger la fourniture des installations de réception appropriées dans leurs ports majeurs et / ou terminaux pétroliers, en collaboration avec l'industrie au besoin, afin de répondre aux besoins de : - d'ordures ménagères : - déchets huileux : - Substances liquides nocives (NLS) : - eaux usées : - substances appauvrissant la couche d'ozone et les résidus provenant d'épuration des gaz d'échappement : - eau et sédiments de ballast :		Temps du personnel + REMPEC + Industrie Ditto. Ditto. Ditto. Ditto. Ditto. Ditto.	Oui État / Industrie Ditto. Ditto. Ditto. Ditto. Ditto. Ditto.	Fin 2018 Fin 2018 Fin 2018 Fin 2018 Fin 2018 Fin 2018

<u>Action 4</u> : sur la base de conseils spécifiques à fournir par le REMPEC concernant les frais que doivent payer les bateaux déchargeant des déchets / résidus dans des installations de réception portuaires méditerranéennes, y compris la possibilité de d'utiliser le système sans droit spécial pour déterminer les frais approximatifs raisonnables pour leurs installations nationales.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018
<u>Action 5</u> : Lors de la détermination des frais susmentionnés, avoir une considération particulière à l'égard des conclusions des travaux entrepris par le MENELAS à cet effet.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Comme disponibles
<u>Action 6</u> : contribuer avec l'assistance du REMPEC à la mise en œuvre du Plan régional pour la Gestion des déchets en mer.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Le cas échéant
<u>Action 7</u> : Mettre à la disposition des bateaux les installations de réception portuaires établies à des coûts nationaux ou sans frais selon le système sans droit spécial.		Temps du personnel	Aucune	Dès que possible
<u>Action 8</u> : prendre en compte le conseil fourni par le REMPEC sur la possibilité d'harmoniser les procédures des installations de réception portuaires et les charges y afférentes au niveau régional et prendre des mesures appropriées qui doivent être convenus lors d'une réunion des Points focaux nationaux.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Dès que possible
Objectif spécifique 6 – Livraison des déchets provenant des navires				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont mis en place un système de notification au prochain port d'escale des navires faisant état de la présence à bord d'eaux de cale, de résidus d'hydrocarbures, de résidus de SNPD, d'eaux usées, d'ordures, de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et de résidus d'épuration des gaz d'échappement.	État du port			
<u>Action 1</u> : considérer les conseils à fournir par REMPEC sur les procédures, critères et protocoles nécessaires relatifs au système de notification au prochain port d'escale du navire.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Début 2018

<u>Action 2</u>: sur la base des conseils susmentionnés, l'incorporer dans les lois et réglementations nationales pour les opérateurs des installations de réception portuaires sous leur juridiction et pour les autorités maritimes concernées, des dispositions précises établissant comme minimum : 1 les procédures et critères de détermination des circonstances dans lesquelles il serait recommandé d'informer le prochain port d'escale du navire du statut de la conservation à bord de déchets / résidus réglementé par MARPOL ou tout autre convention en vigueur, et .2 les protocoles de communication avec les ports nationaux ou étrangers, susceptibles d'être les prochains ports d'escale du navire relevant de leur juridiction.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Mi 2018
But 2 : Tous les Etats côtiers méditerranéens ont appliqué des réglementations nationales donnant pouvoir aux autorités maritimes d'exiger des Capitaines de navires, lorsqu'elles le jugent nécessaire, de décharger les déchets qui sont à bord dans des installations de réception portuaires désignées avant de lever l'ancre.	État du port			
<u>Action 1</u>: adopter des règlements sur la base des conseils fournis par le REMPEC visant à conférer des pouvoirs aux autorités maritimes, leur permettant d'obliger un bateau à décharger des déchets / résidus dans les installations de réception nommées avant de quitter le port, précisant les circonstances qui doivent justifier cette action.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Mi 2018
Objectif spécifique 7 – Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont établi des systèmes et procédures pour le contrôle et la surveillance nationale et sous régionale, y compris, lorsque cela est faisable, une surveillance aérienne régulière individuelle et coordonnée des eaux soumises à la juridiction des Parties contractantes, si les parties en conviennent, et ont rendu compte des résultats obtenus aux réunions habituelles des correspondants du REMPEC.	États côtiers			
<u>Action 1</u>: collaborer avec le REMPEC pour déterminer les raisons de ce piètre bilan de conformité avec cet objectif de la part de plusieurs Parties contractantes à la Convention de Barcelone et prendre des mesures correctives.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017

<u>Action 2</u> : avec l'assistance du REMPEC le cas échéant. Et si ce n'est déjà fait, développer un système qui permette aux autorités maritimes des prendre des mesures rapides et décisives quand des violations sont constatées en matière de décharge selon MARPOL. Ce système doit en tant que minimum établir des procédures pour : - rassembler des preuves par tous les moyens disponibles, - protéger convenablement les données rassemblées, - mener des enquêtes approfondies sur les incidents, en collaboration avec d'autres Parties affectées le cas échéant, - Communiquer les informations pertinentes à l'État de pavillon du bateau, et - poursuivre les contrevenants et imposer de lourdes sanctions.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018
<u>Action 3</u> : assurer avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, que le système ci-dessus et les procédures de contrôle et de surveillance des eaux sous la juridiction de la Partie soient en place, comprenant : - les patrouilles en mer, - la surveillance aérienne, - les données de télédétection (le cas échéant), et - tous les autres moyens de collecte de données.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018
<u>Action 4</u> : dans les poursuites tel que précisé ci-dessus, se référer également aux Actions 1 et 2 sous le But 1 de l'Objectif spécifique 8.		Temps du personnel	Aucune	Le cas échéant
<u>Action 5</u> : conclure avec l'assistance du REMPEC, des accords sous-régionaux avec les États riverains de la Méditerranée qui permettent le partage des moyens de contrôle et de surveillance, tels que les patrouilles aériennes et maritimes.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018
But 2 : Toutes les Parties contractantes se sont efforcés d'établir des systèmes sous-régionaux, y compris les procédures de survol des eaux soumises à la juridiction d'un État voisin, si les Parties voisines en conviennent, pour la surveillance aérienne des zones de la Méditerranée sensibles du point de vue environnemental et / ou à risque élevé.	États côtiers			
<u>Action 1</u> : fournir convenablement et régulièrement des rapports pendant les réunions des points focaux du REMPEC.		Temps du personnel	Aucune	Le cas échéant

Objectif spécifique 8 – Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites				
But 1 : Tous les Etats côtiers méditerranéens se sont assurés de l'existence d'un cadre juridique national (législation) comme base des poursuites contre les auteurs de rejets illicites, pour des violations à la Convention MARPOL ou de tout cadre juridique national qui la met en œuvre.	État du port / États côtiers			
<u>Action 1 :</u> se référant également aux Actions 2 et 3 de l'Objectif spécifique 7, demander au REMPEC d'informer sur les résultats que le MENELAS peut produire concernant particulièrement la préparation d'un cadre légal pour poursuivre les coupables de décharge, le plus tôt possible.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Comme disponibles
<u>Action 2 :</u> sur la base des résultats susmentionnés, prendre des mesures rapides pour incorporer ce cadre de travail dans la législation nationale de la Partie tout en procédant également conformément aux Actions 2 et 3 en vertu de l'Objectif spécifique 7.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018
But 2 : Toutes les Parties contractantes ont pris une part active au MENELAS, conformément à ses termes de référence.	État du port / États côtiers			
<u>Action 1 :</u> participer activement à travers le REMPEC le cas échéant, aux travaux du MENELAS, y compris les réunions du Réseau pour faciliter l'action indiquée dans les paragraphes ci-dessus.		Temps du personnel et Voyage	Budget de voyage	Au besoin
Objectif spécifique 9 – Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance				
But : Toutes les Parties contractantes ont mis en œuvre les lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée, en conjonction avec les dispositions applicables de la Convention MARPOL et avec le Plan régional de gestion des débris marins.	État du port / État côtier			
<u>Action 1 :</u> développer avec l'assistance du REMPEC, des réglementations nationales basées sur les Directives concernant la pratique d'activités de plaisance et la protection du milieu marin en méditerranée.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017

<u>Action 2</u> : se référer le cas échéant aux dispositions pertinentes des Annexes I et V de MARPOL, tout en gardant à l'esprit que ces dispositions sont obligatoires pour les Parties à la Conventions.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 3</u> : prendre en compte l'harmonisation régionale du Plan régional pour la gestion des déchets en mer.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 4</u> : choisir deux cadres d'Administration pour participer à un séminaire régional de deux jours à Malte, pourvu que le financement nécessaire soit disponible.		Temps du personnel	Fonds de stratégie budgétisés	Début 2018
<u>Action 5</u> : mettre en œuvre les réglementations nationales ainsi développées et informer le REMPEC par conséquent.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Du début 2018
Objectif spécifique 10 – Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont proposé à l'OMI, là où cela s'avère nécessaire, des systèmes d'organisation du trafic appropriés supplémentaires en Méditerranée pour adoption possible en conformité avec le droit international.	État de pavillon / États côtiers			
<u>Action 1</u> : déterminer s'il existe un besoin de protection de certaines zones maritimes en vertu de la juridiction d'un ou de plusieurs États riverains de la Méditerranée contre les risques qui peuvent provenir du transport maritime international.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 2</u> : Si le besoin est établi, identifier avec l'assistance du REMPEC le cas échéant en collaboration avec d'autres états côtiers riverains, les zones maritimes qui ont besoin d'une protection spéciale et où un système d'organisation du trafic doit renforcer la prévention contre la pollution provenant des bateaux transitant dans cet espace de la mer.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018

<u>Action 3</u> : avec l'assistance du REMPEC le cas échéant en collaboration avec d'autres États côtiers riverains, développer une proposition conforme aux directives et critères contenus dans la résolution A.572(14) de l'Assemblée de l'OMI, telle que modifiée et la soumettre à l'Organisation pour examen et adoption.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Le cas échéant
But 2 : Toutes les Parties contractantes ont envisagé d'établir, lorsque les circonstances s'y prêtent, et sans que cela porte atteinte au droit souverain des États, des Plans d'aménagement du territoire maritime sous leur juridiction, en s'assurant de leur cohérence et leur coordination à travers la région méditerranéenne.	État de pavillon / États côtiers			
<u>Action 1</u> : avec l'assistance du REMPEC, collaborer avec les Parties contractantes qui sont des États membres de l'UE et qui sont liés par la Directive 2014/89/UE du Parlement et Conseil européen du 23 juillet 2014 dans leurs efforts pour établir une planification de l'espace maritime dans la Méditerranée afin de réaliser la cohérence désirée.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Le cas échéant
Objectif spécifique 11 – Un meilleur contrôle du trafic maritime				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont identifié les zones méditerranéennes où le contrôle du trafic maritime pourrait être amélioré en mettant en place un régime basé sur l'utilisation de l'AIS, en combinaison avec les VTS et les systèmes de compte rendus obligatoire des navires, et ont finalisé les procédures d'approbation le plus tôt possible par la suite.	État de pavillon / États côtiers			
<u>Action 1</u> : élaborant à partir des données pertinentes du SAFEMED III avec l'assistance du REMPEC et en considérant tous les résultats des missions d'enquête nationales qui peuvent avoir été réalisées sur le sujet, pour identifier toutes les zones couvrant une partie ou la totalité des eaux sous leur juridiction, où le contrôle du trafic maritime doit être amélioré.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 2</u> : développer avec l'assistance du REMPEC un régime basé sur l'utilisation de l'AIS en conjonction avec le VTS et les systèmes obligatoires d'établissement de rapports par les navires pour améliorer le contrôle du trafic maritime à travers les zones identifiées ci-dessus en : - utilisant les conseils et ressources que le REMPEC doit négocier avec les organisations et agences compétentes, - considérant qu'il peut avoir un besoin de coopérer avec d'autres États riverains de la Méditerranée, et - gardant à l'esprit le lien possible entre cette action et l'établissement d'une planification de l'espace maritime selon l'Objectif spécifique 10.		Temps du personnel + REMPEC	Ressources à négocier	Fin 2018

<u>Action 3</u> : approuver le régime susmentionné en coopération et coordination étroites avec les États riverains dont les juridictions couvrent la zone maritime considérée.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018
<u>Action 4</u> : mettre en œuvre le régime susmentionné, s'il est établi avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, pourvu que l'assistance financière nécessaire soit disponible.		Temps du personnel + REMPEC	Ressources susmentionnées	Fin 2019
But 2 : Toutes les Parties contractantes renforcent de manière continue la coopération technique entre centres VTS des pays voisins et, selon le besoin, échangent des informations sur les navires en utilisant l'AIS et autres systèmes connexes dans la zone de surveillance commune.	État de pavillon / États côtiers			
<u>Action 1</u> : s'efforcer continuellement d'améliorer la coopération entre les Centres VTS des États côtiers riverains.		Temps du personnel	Aucune	Continue
<u>Action 2</u> : établir avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, un protocole pour faciliter l'échange continu d'informations à propos des bateaux en utilisant l'AIS dans la zone de surveillance commune.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
Objectif spécifique 12 – Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPV)				
But : Toutes les Parties contractantes ont déterminé, avec le soutien du REMPEC et du CAR/ASP, si certaines zones maritimes dans leur juridiction nécessitent la protection dont bénéficient les zones classées ZMPV et si tel est le cas, ont amorcé la procédure de demande de classement auprès de l'OMI.	États côtiers			
<u>Action 1</u> : sur la base des conseils qui peuvent provenir du CAR / ASP et / ou REMPEC : 1 S'assurer s'il existe des AMP établis couvrants les eaux sous leur juridiction dont le niveau de protection contre le transport maritime international doit être augmenté et rendu obligatoire pour tous les navires passant par la zone concernée, et 2 Identifier d'autres zones maritimes qui soient dans un besoin similaire de protection, où des mesures de protection appropriées et obligatoires sont nécessaires et justifiables.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018

<u>Action 2</u> : préparer avec l'assistance du REMPEC et / ou CAR / ASP, une proposition qui est conjointe quand elle est élaborée par plus d'une Partie contractante à la Convention de Barcelone pour faire désigner la ou les zones maritimes concernées ci-dessus par l'OMI à titre de ZMPV incluant les mesures de protection appropriées considérées comme nécessaires pour leur protection.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Mi 2019
<u>Action 3</u> : par la suite, soumettre les propositions susmentionnées au MEPC le plus tôt possible, gardant à l'esprit que ces propositions sont prises en compte par d'autres organismes de l'organisation avant d'être adoptées par le MEPC et que ce processus peut être long.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Dès que possible
<u>Action 4</u> : Pour mettre en œuvre la ZMPV dès son adoption, tout en s'assurant que les APM concernés soient appliqués conformément au droit international et sont identifiés dans les cartes de navigation internationales selon les spécifications de l'Organisation hydrographique internationale (OHI).		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Dès l'adoption
Objectif spécifique 13 – Réduction des nuisances sonores dues aux navires				
But : Toutes les Parties contractantes ont exhorté les concepteurs et armateurs de navires de chaque pays, ainsi que les opérateurs de navires battant leur pavillon de mettre en place des stratégies de réduction des nuisances sonores à bord de leurs navires, sur la base des lignes directrices de l'OMI pour la réduction de la pollution sonore sous-marine générée par la navigation commerciale, afin de faire face à son impact négatif sur la vie marine.	État de pavillon			
<u>Action 1</u> : identifier tous les concepteurs de bateaux, constructeurs de bateaux et opérateurs de bateaux nationaux ainsi que les propriétaires de navires battant leur pavillon.		Temps du personnel	Aucune	Fin 2018
<u>Action 2</u> : les inviter avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, à mettre en œuvre les stratégies d'atténuation de bruits à bord de leurs bateaux, se référant le cas échéant et de manière appropriée aux Directives de l'OMI pour la discrétion acoustique sous-marine dans le cadre de la navigation commerciale afin de répondre au problème d'impact négatif sur la vie marine.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018
<u>Action 3</u> : avec le conseil et l'assistance du REMPEC le cas échéant, suivre la réponse des acteurs sur mentionnés et prendre les mesures appropriées au besoin.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Le cas échéant

Objectif spécifique 14 – Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont identifié les procédures appropriées décrites par les lignes directrices de l'OMI et les lignes directrices européennes pertinentes, complétées par les lignes directrices et principes préparés par le REMPEC, afin de faciliter la prise de décisions au moment de désigner un lieu de refuge pour les navires en détresse.	États côtiers			
<u>Action 1</u> : avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, développer les procédures appropriées pour faciliter la prise de décision lors de la désignation de lieux de refuge pour les navires en détresse en Méditerranée, élaborées à partir du matériel contenu dans les éléments suivants : - Résolution A.949(23) de l'Assemblée de l'OMI sur les Directives relatives aux lieux de refuge pour des navires demandant de l'assistance ; - Résolution A.950(23) de l'Assemblée de l'OMI relative au Services d'assistance maritime (MAS) ; - Directives sur le Processus de prise de décision afin d'accorder l'accès aux lieux de refuge pour les navires en détresse (COP 15 décision IG 17/10) ; et - Directives opérationnelles de l'UE sur les lieux de refuge.		Temps du personnel + REMPEC	Fonds de stratégie budgétisés	Fin 2017
But 2 : Tous les Etats côtiers méditerranéens ont formulé des plans traitant des navires en détresse, y compris l'équipement et les moyens appropriés, en tant que de besoin, et définissent les modalités de l'intervention en fonction de sa nature et du risque encouru.	États côtiers			
<u>Action 1</u> : en utilisant la procédure susmentionnée, également avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, établir des plans nationaux visant à aider les navires ayant besoin d'assistance, y compris la définition des modalités de la réponse en fonction de sa nature et des risques encourus.		Temps du personnel + REMPEC	Fonds de stratégie budgétisés	Fin 2019

Objectif spécifique 15 – Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée en tout ou partie comme une zone de contrôle des émissions de SOx en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et d'appliquer efficacement les mesures d'économie d'énergie existantes				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont établi un comité technique d'experts nommés par les Parties Contractantes en vue d'entreprendre une étude de faisabilité technique et économique afin d'examiner s'il est opportun, à l'heure actuelle, d'élaborer une feuille de route aux fins de la préparation de la soumission à l'Organisation maritime internationale d'une proposition visant à classer en tant que SOx ECA certaines zones de la Méditerranée exigeant une protection environnementale spécifique, et d'explorer d'autres mesures éventuelles.	État de pavillon / États côtiers			
<u>Action 1</u> : si ce n'est déjà fait, et conjointement avec les mesures pertinentes prises en vertu de l'Objectif spécifique 1, ratifier les conventions maritimes internationales pertinentes portant sur la protection du milieu marin, pour entreprendre le processus de ratification à l'Annexe VI de MARPOL à l'effet de devenir une Partie à ce sujet.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 2</u> : établir avec l'appui du REMPEC un comité technique d'experts choisi par les Parties contractantes qui, en travaillant par correspondance doit être capable de déterminer : - s'il y a un besoin justifiable d'établir un ou plusieurs ECA dans la Méditerranée, - si oui, réaliser une étude technique et de faisabilité, - mettre sur pied une feuille de route pour la préparation des propositions à faire à l'OMI, et - développer ces propositions en se référant aux informations fournies à l'Annexe III de l'Annexe VI de MARPOL.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Mi 2018
But 2 : Les Parties contractantes, une fois une décision prise et l'Annexe VI de la Convention MARPOL ratifiée, ont soumis à l'OMI une proposition visant à classer en SOx ECA la ou les zone(s) de la mer Méditerranée.	État de pavillon / États côtiers			
<u>Action 1</u> : sur préparation des propositions de l'ECA, les soumettre à l'OMI de manière coordonnée si elles sont présentées par plus d'une Partie contractante pour examen et adoption.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Vers fin 2019

But 3 : Toutes les Parties contractantes ont pris part aux débats pertinents de l'OMI sur d'éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique pour la navigation internationale.	État de pavillon / État du port / État côtier			
<u>Action 1 :</u> s'efforcer de suivre de près l'évolution relative aux questions susmentionnées en participant régulièrement aux réunions du MEPC ou en demandant au REMPEC de la faire en leur nom.		Temps du personnel + Voyage	Aucune	Continue
<u>Action 2 :</u> avec l'assistance du REMPEC le cas échéant et avec les conseils des Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont États membres de l'UE, faciliter l'évaluation des systèmes de collecte de données et de rapports existants pour la consommation en carburant des navires dans la Méditerranée et la réalisation d'études pilotes sur la « collecte des données et de rapports » volontaire.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Vers fin 2019
Objectif spécifique 16 – Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée afin d'aider les navires, y compris les pétroliers en difficulté				
But : Toutes les Parties contractantes ont envisagé des accords avec les pays côtiers voisins afin de leur permettre de partager les équipements de remorquage et les accords pour aider les navires en détresse en Méditerranée, en se référant, le cas échéant des lignes directrices méditerranéennes relatives au remorquage d'urgence.	États côtiers			
<u>Action 1 :</u> évaluer avec l'assistance du REMPEC le cas échéant les accords pour le remorquage d'urgence qui peuvent être nécessaires pour un déploiement le long des côtes de l'État, en considérant les facteurs comme les types bateaux et la densité du trafic qui transitent près de la côte, la vulnérabilité du milieu côtier, les caractéristiques géographiques de la côte et d'autres aspects pertinents.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 2 :</u> avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, coordonner avec les États côtiers riverains afin de développer et conclure des accords permettant le partage des accords pour le remorquage d'urgence disponibles afin de porter assistance aux navires en détresse dans la Méditerranée, élaborant à partir de l'expérience des parties ayant mis en route des accords couvrant ces besoins.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018

Objectif spécifique 17 – Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, sous le contrôle direct des Etats côtiers méditerranéens				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont partagé ou échangé des informations concernant leurs pratiques nationales respectives pour le financement de l'acquisition d'équipements pour la lutte contre les déversements de produits polluants en vue d'assister les Etats riverains de la Méditerranée dans l'identification des méthodes de financement existantes pour l'acquisition dudit équipement.	États côtiers			
<u>Action 1</u> : avec l'assistance du REMPEC, identifier le niveau minimal requis d'équipements de réaction rapide contrôlés par l'État et pré-positionnés, et évaluer ce qu'il faudra pour le réaliser.		Temps du personnel + REMPEC	Fonds de stratégie budgétisés	Fin 2017
<u>Action 1</u> : en collaboration avec le REMPAC, partager les informations sur les modalités de financement qu'ils utilisent pour acquérir des équipements de réaction rapide.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 3</u> : en collaboration avec le REMPEC, explorer des nouvelles méthodes de financement qui peuvent être disponibles et échanger l'information avec les autres Parties.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018
But 2 : Toutes les Parties contractantes ont établi des réserves nationales publiques et privées d'équipements pré-positionnés pour la lutte contre les pollutions par hydrocarbures et SNPD et ont maintenu à jour leur inventaire au niveau national et régional par l'intermédiaire du REMPEC.	États côtiers			
<u>Action 1</u> : à partir des informations prévues aux Actions 1 à 3 et avec les fonds mobilisés, établir une réserve nationale d'équipements contrôlés par l'État et pré-positionnés pour la lutte contre les pollutions par hydrocarbures et, si possible, SNPD, et communiquer les détails importants au REMPEC.		Temps du personnel	Oui	Fin 2020
<u>Action 2</u> : avec l'appui du REMPEC, maintenir un niveau de compétence approprié au sein du personnel d'intervention en fournissant une formation régulière et appropriée et des exercices pratiques de façon continue.		Personnel d'intervention + REMPEC	Oui, PICT, etc.	Continue

<u>Action 3</u> : en collaboration avec le REMPEC, coopérer avec les autres Parties, particulièrement avec les États côtiers riverains pour le maintien des capacités régionales ou sous-régionales de réaction face aux incidents de pollution majeurs par les hydrocarbures et SNPD.		Temps du personnel + REMPEC	Oui	Continue
<u>Action 4</u> : collaborer avec le REMPEC pour garder le Système d'information régional (SIR) à jour et si possible, les interconnecter avec le Système commun de communication et d'information d'urgence de l'UE (CECIS).		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
Objectif spécifique 18 – Encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de recherche et de développement et faciliter le transfert des technologies				
But 1 : Les institutions techniques et scientifiques respectives et l'industrie ont activement participé aux activités et programmes de R&D liés à la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle.	États côtiers			
<u>Action 1</u> : demander à leurs scientifiques R&D et institutions techniques, y compris les universités et les industries de fournir des informations sur les programmes relatifs à une préparation de qualité et une réponse adéquate à apporter aux événements de pollution par les hydrocarbures et SNPD dont ils pourront faire face.		Temps du personnel	Aucune	Mi 2017
<u>Action 2</u> : encourager les institutions susmentionnées et l'industrie à participer activement au R&D et autres activités connexes qui peuvent être organisées au niveau national ou régional afin d'être suffisamment préparé pour apporter une réponse appropriée à toute pollution maritime accidentelle.		Temps du personnel	Aucune	Continue
But 2 : Les institutions et leurs industries nationales respectives ont présenté les résultats de leurs activités et de leurs programmes de R&D dans les forums internationaux.	États côtiers			
<u>Action 1</u> : inviter les institutions susmentionnées et l'industrie à présenter les conclusions de leurs propres activités R&D et des programmes pendant les forums nationaux, régionaux et internationaux appropriés et ramener dans leurs différents pays tout développement qui peut être utilisé par les autorités nationales dans leurs efforts pour minimiser ou atténuer les effets des événements de pollution par les hydrocarbures et SNPD affectant les côtes.		Temps du personnel	Aucune	Continue

But 3 : Les activités nationales de R&D ont été présentées grâce à la page créée par le REMPEC sur son site internet dans la section des Profils pays.	États côtiers			
<u>Action 1 :</u> communiquer au REMPEC les informations sur les activités nationales R&D existantes de même que les nouveaux développements mentionnés dans les Actions 1 et 3 susmentionnées à l'effet de dissémination au niveau régional à travers le site web du Profil pays.		Temps du personnel	Aucune	Continue
<u>Action 2 :</u> au niveau institutionnel, préparer une représentation nationale, ou si cela n'est pas possible, mandater le REMPEC pour représenter les parties aux réunions appropriées de l'OMI et autres réunions régionales, européennes et internationales afin de présenter des propositions et obtenir des solutions à la prévention, et à la préparation contre la pollution au niveau national et régional et répondre au défi au niveau international.		Temps du personnel et Voyage	Budget de voyage	Le cas échéant
Objectif spécifique 19 – Améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus décisionnel en cas d'incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont stimulé le développement et l'amélioration d'outils régionaux spécifiques d'aide à la décision en encourageant la participation active des programmes et institutions scientifiques nationaux, et en fournissant au REMPEC les ensembles de données pertinents et toute autre information éventuelle disponible dans les différents pays.	États côtiers			
<u>Action 1 :</u> stimuler le développement et l'amélioration des outils régionaux spécifiques d'appui à la prise de décision en promouvant une participation active de leurs institutions et programmes scientifiques nationaux.		Temps du personnel	Aucune	Continue
<u>Action 2 :</u> fournir au REMPEC un ensemble de données appropriées et autres informations pertinentes à leur disposition.		Temps du personnel	Aucune	Continue
<u>Action 3 :</u> collaborer avec le REMPEC afin d'établir des bases pour le développement d'un système informatisé d'appui à la prise de décision.		Temps du personnel + REMPEC	Fonds de stratégie budgétisés	Au besoin
<u>Action 4 :</u> sélectionner deux cadres d'Administration pour participer à un séminaire régional de deux jours sur l'utilisation du système informatisé d'appui à la prise de décision susmentionné, organisé par le REMPEC et qui se tiendra à Malte si le financement est disponible, dès que ce système aura été mis sur pied et testé.		Temps du personnel + REMPEC	Fonds de stratégie budgétisés	Mi 2019

But 2 : Toutes les Parties contractantes ont participé activement, à travers une approche menée par les pays, à la mise en application du programme de travail du MTWG défini par les réunions des correspondants du REMPEC.	États côtiers			
<u>Action 1 :</u> participer activement à la mise en œuvre du programme de travail du MTWG comme l'exigent les Points focaux, avec l'assistance du REMPEC le cas échéant.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Au besoin
But 3 : Les instituts océano-météorologiques nationaux ont rejoint le MONGOOS et à contribuer à la maintenance des outils méditerranéens ci-dessus en mettant régulièrement à jour les données.	États côtiers			
<u>Action 1 :</u> si ce n'est déjà fait, inviter leurs instituts océano-météorologiques à rejoindre le MONGOOS et contribuer à la maintenance des outils méditerranéens d'appui à la prise de décision susmentionnés.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Continue
But 4 : Toutes les Parties contractantes ont contribué au développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données, qui s'inscrit dans la continuité du Programme de surveillance de l'EcAp.	États côtiers			
<u>Action 1 :</u> collaborer avec le REMPEC en vue de mettre sur pied un programme d'assurance de qualité pour la collecte et la communication de données en ligne avec le Programme de suivi de l'EcAp.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Au besoin
Objectif spécifique 20 – Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nuisibles				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont mis en place des programmes de formation nationaux pour la lutte contre les incidents impliquant des hydrocarbures et autres SNPD, reposant entre autres sur les modèles de programmes de formation de l'OMI de niveaux 1 et 2, pour former respectivement le personnel d'exécution et de supervision en vue d'assurer une formation continue de ce personnel.	États côtiers			
<u>Action 1 :</u> concevoir avec l'assistance du REMPEC un programme de formation national pour un personnel de supervision et d'exploitation, sur la base des niveaux 1 et 2 des cours mis à jour de formation types de l'OMI et du matériel de formation développé à travers d'autres Accords régionaux et l'AESM.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017

But 2 : Toutes les Parties contractantes ont diffusé les connaissances acquises durant les formations de formateurs et reproduit ces formations au niveau local et national.	États côtiers			
<u>Action 1 :</u> dispenser les cours susmentionnés en utilisant des formateurs locaux ayant déjà été formés sur le plan régional et qui sont en mesure de reproduire les connaissances et compétences ainsi requises.		Personnel formé + REMPEC	Oui	Régulièrement depuis 2018
<u>Action 2 :</u> désigner un personnel compétent pour participer à deux cours de formation régionale des formateurs et à trois cours de formation sur les questions spécifiques hautement spécialisées qui seront organisés par le REMPEC à Malte à des dates qui doivent encore être décidées.		Temps du personnel	Aucune	Tel que programmé
But 3 : Toutes les Parties contractantes ont organisé régulièrement des exercices pour tester leur capacité nationale de lutte en coopération avec toutes les parties concernées et dans la mesure du possible en impliquant les états côtiers voisins pour améliorer la coopération bilatérale et sous régionale.	États côtiers			
<u>Action 1 :</u> avec le soutien du REMPEC, organiser et effectuer régulièrement des exercices afin de tester leur capacité de réaction locale et nationale en coopération avec tous les acteurs concernés, à des intervalles réguliers et de manière continue.		Acteurs + REMPEC	Budget national	Régulièrement
<u>Action 2 :</u> également avec le soutien du REMPEC, participer et collaborer avec les États riverains à des exercices multilatéraux afin de renforcer les coopérations bilatérales et sous-régionales dans la mesure du possible.		Personnel compétent + REMPEC	Budget national	Régulièrement
Objectif spécifique 21 – Réviser les recommandations, principes et lignes directrices actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont participé à la révision des recommandations, principes et lignes directrices existant concernant la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle ainsi que la prévention de la pollution par les navires.	États côtiers			
<u>Action 1 :</u> participer, sous la coordination du REMPEC, à la révision des recommandations, principes et directives existants concernant la préparation, l'intervention et l'assistance mutuelle en cas de pollution maritime accidentelle, de même que la prévention de la pollution par les navires.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017

But 2 : Toutes les Parties contractantes ont identifié tous les principes, recommandations et lignes directrices devant être révisés, mis à jour et / ou amendés.				
<u>Action 1 :</u> identifier avec l'assistance du REMPEC l'ensemble des recommandations, principes et directives sur la coopération et l'assistance mutuelle relatives aux incidents de pollution par les hydrocarbures et SNPD qui doivent être révisés, mis à jour et / ou modifiés, en indiquant lequel d'entre eux doit être adopté au niveau régional en vue de faciliter la mise en œuvre du Protocole de 2002 de prévention et de lutte contre la pollution dans le cadre de la coopération internationale et de l'assistance mutuelle.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 2 :</u> entreprendre, avec l'assistance du REMPEC, la révision, la mise à jour et la modification de ces recommandations, principes et directives.		Temps du personnel + REMPEC	Fonds de stratégie budgétisés	Fin 2018
But 3 : Toutes les Parties contractantes ont indiqué les recommandations, principes et lignes directrices supplémentaires devant être adoptés au niveau régional en vue de faciliter la mise en œuvre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002 dans le domaine de la coopération internationale et de l'assistance mutuelle.				
<u>Action 1 :</u> identifier avec le conseil du REMPEC toutes les recommandations, tous les principes et toutes les directives supplémentaires qui doivent être développés à nouveau, également en vue de faciliter la mise en œuvre du Protocole de 2002 de prévention et de lutte contre la pollution.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 2 :</u> entreprendre, avec l'assistance du REMPEC, le développement de ces recommandations, principes et directives supplémentaires.		Temps du personnel + REMPEC	Fonds de stratégie budgétisés	Fin 2018
But 4 : Toutes les Parties contractantes ont facilité leurs procédures nationales respectives pour l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement spécialisés pouvant être requis en cas d'urgence.				
<u>Action 1 :</u> avec l'assistance du REMPEC, inclure dans ces recommandations, principes et directives supplémentaires ou modifiés, si nécessaire, les procédures nationales simplifiées d'entrée, de mouvement interne et de sortie de leur territoire du personnel et des équipements spécialisés qui peuvent être nécessaires en cas d'urgence.		Temps du personnel + REMPEC	Fonds de stratégie budgétisés	Fin 2018

<u>Action 2</u> : mettre en œuvre les procédures nationales simplifiées susmentionnées de toute urgence en coopération avec les États riverains et le REMPEC.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Le plus tôt possible
But 5 : Toutes les Parties contractantes ont envisagé l'utilisation du CECIS Pollution marine afin de renforcer la coordination des demandes et des offres d'assistance internationale.				
<u>Action 1</u> : avec les conseils du REMPEC, au besoin, considérer l'utilisation du CECIS Pollution marine afin de renforcer la coordination de l'offre et de la demande d'assistance internationale.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
Objectif spécifique 22 – Renforcer la capacité de chaque État côtier individuel à répondre efficacement aux incidents de pollution du milieu marin à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional				
But 1 : Toutes les Parties contractantes ont évalué, préparé et adopté les plans d'urgence nationaux, et établi des systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte en cas de déversements d'hydrocarbures et de SNPD provenant de navires, ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures.	États côtiers			
<u>Action 1</u> : si un système de préparation et d'intervention national, y compris un plan d'urgence est en place, y accéder et réviser, en demandant le conseil du REMPEC le cas échéant, en vue de le mettre à jour et / ou le modifier en fonction de tout nouveau développement et / ou du besoin de l'adapter également afin de couvrir les déversements des installations offshore.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 2</u> : si un système de préparation et d'intervention national, y compris un plan d'urgence, est en place, développer ce système avec le soutien et l'assistance du REMPEC au besoin, pour couvrir les déversements des hydrocarbures et SNPD.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 3</u> : dans les deux cas ci-dessus, s'assurer que les systèmes et plans ultimes soient conformes à la conclusion des accords bilatéraux ou sous-régionaux.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2017
<u>Action 4</u> : mettre pleinement en œuvre les systèmes et plans d'urgence nationaux.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018

But 2 : Toutes les Parties contractantes ont négocié, conclu et mis en œuvre des accords sous-régionaux couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne incluant les plans d'urgence sous régionaux pertinents.	États côtiers			
<u>Action 1:</u> Quand un accord bilatéral ou sous-régional existe, les Administrations constituantes doivent y accéder, le réviser et le mettre à jour pour qu'il couvre les déversements des installations offshore s'ils ne sont pas encore couverts, ou pour ajouter de nouveaux États coopérants à l'accord si cette décision est prise, en demandant l'assistance du REMPEC au besoin.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2018
<u>Action 2:</u> Quand un accord bilatéral ou sous-régional n'existe pas, les États côtiers concernés, avec le soutien et le conseil du REMPEC, doivent développer un nouvel accord bilatéral ou sous-régional de coopération dans la préparation et l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures et SNPD en vue de couvrir l'ensemble de l'environnement côtier méditerranéen.		Temps du personnel + REMPEC	Aucune	Fin 2020
<u>Action 3:</u> tester l'efficacité et le niveau de préparation des accords bilatéraux ou sous-régionaux susmentionnés de coopération en menant des exercices réguliers impliquant tous les acteurs de façon périodique.		Tous les acteurs + REMPEC	Budget de voyage	Périodique

ANNEXE III

FORMULAIRE D'EVALUATION NATIONALE

Évaluation nationale
de la mise en œuvre de la
Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la
pollution marine provenant des navires (2016-2021)

[Drapeau de la Partie contractante à la Convention de Barcelone]

[Nom de la Partie contractante à la Convention de Barcelone]

Objectif spécifique 1 – Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes qui sont relatives à la protection de l'environnement marin

- a. Avez-vous pris les mesures nécessaires pour ratifier et mettre en œuvre la Convention MARPOL et ses six Annexes ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Avez-vous pris les mesures nécessaires pour assurer leur intégration dans votre loi nationale, en mettant une emphase particulière sur l'Annexe V révisée (Réglementation pour la prévention de la pollution par les ordures ménagères des navires) et l'Annexe VI (Réglementation pour la prévention de la pollution d'air par les navires) telle que modifiée ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Avez-vous pris les mesures nécessaires pour coopérer à travers le REMPEC en vue d'assurer une conformité totale avec ses dispositions ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Veuillez compléter le Tableau 1 ci-dessous :

Tableau 1 Statut de la ratification de MARPOL

Convention	Statut	Date de ratification (jj/mm/aaaa)	Titre de la législation nationale
Convention MARPOL			
MARPOL Annexe I/II			
MARPOL Annexe III			
MARPOL Annexe IV			

MARPOL Annexe V**MARPOL Annexe VI**

d. Avez-vous pris les mesures nécessaires pour ratifier et mettre en œuvre d'autres Conventions internationales pertinentes de l'OMI et les intégrer dans votre loi nationale en vous assurant de la conformité totale avec leurs dispositions ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

e. Avez-vous pris les mesures nécessaires pour assurer leur intégration dans votre loi nationale et la conformité totale avec leurs dispositions ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Veuillez compléter le Tableau 2 ci-dessous :

Tableau 2 Conventions

Conventions	Statut	Titre de la législation nationale
Convention 74 de SOLAS		
Protocole 78 de SOLAS		
Protocole 88 de SOLAS		
Convention 66 sur les lignes de charge		
Protocole 88 sur les lignes de charge		
Convention 69 sur le sur le jaugeage		
Convention 72 de COLREG		
Convention 78 de STCW		
Convention 95 de STCW-F		
Convention MARPOL		
MARPOL Annexe I/II		
MARPOL Annexe III		
MARPOL Annexe IV		
MARPOL Annexe V		
MARPOL Annexe VI		
ANTI ENCRASSEMENT 01		
EAU DE BALLAST 2004		
CONVENTION 76 d'ILO		
Protocole de 1996 à la Convention de 1976		

sur la marine marchande (Normes minimales)		
Convention 69 d'intervention		
Protocole 73 d'intervention		
Convention 89 sur le sauvetage		
Convention 90 d'OPRC		
OPRC/HNS 2000		
Convention 69 CLC		
Protocole 76 CLC		
Protocole 92 CLC		
Convention 71 sur la création du Fonds		
Protocole 76 sur la création du Fonds		
Protocole 92 sur la création du Fonds		
Protocole 2003 sur la création du Fonds		
Convention 96 HNS		
CONVENTION SUR LES HYDROCARBURES DE SOUTE		

Clé du tableau 2

 Conventions internationales portant sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les bateaux

 Conventions internationales portant sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution

 Conventions internationales portant sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommage par pollution

x = accession

d = dénonciation

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 2 – Contrôle et gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire le transfert d'espèces aquatiques envahissantes

- a. Avez-vous adopté des mesures pour minimiser le risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes à travers l'encrassement ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Avez-vous appliqué les Directives de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement de navires en vue de minimiser le transfert d'espèces aquatiques envahissantes ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Avez-vous informé l'OMI de toute expérience acquise dans la mise en œuvre des Directives ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- d. Avez-vous distribué les Directives à l'industrie de transport maritime et autres parties concernées, qui doivent coopérer pour minimiser les risques encourus ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 3 – Veiller à l'efficacité des administrations maritimes

- a. Avez-vous préparé un PAN pour faciliter une évaluation du progrès réalisé et orienter la mise en œuvre globale de la Stratégie régionale (2016-2021) de manière adaptée ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Avez-vous effectué une évaluation nationale de vos capacités en utilisant le présent formulaire d'évaluation nationale et défini les mesures correctives nécessaires ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Avez-vous renforcé, sur la base du PAN la performance de votre administration maritime en effectuant à des intervalles réguliers une auto-évaluation des capacités et performances nationales en donnant pleinement et entièrement effet à MARPOL et autres conventions en vigueur conformément à la résolution A.912(22) de l'Assemblée de l'OMI et autres recommandations et directives de l'OMI ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- d. Ayant effectué une auto-évaluation de vos capacités et performances avec succès et ayant pris les mesures correctives nécessaires, êtes-vous prêt à vous soumettre au Programme d'audit des États Membres de l'OMI en utilisant le Code III comme norme d'audit ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 4 – Renforcer le Mémorandum d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen)

- a. Avez-vous mandaté le REMPEC pour offrir son assistance au MoU méditerranéen pour améliorer son efficacité et au besoin, faciliter la coopération entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Avez-vous disposé les ressources et moyens nécessaires pour permettre au MoU méditerranéen de fonctionner efficacement ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Veuillez compléter le Tableau 3 ci-dessous :

Tableau 3 Inspections de navire

Inspections périodiques des navires procédés
L'Administration possède des lois nationales nécessaires en vigueur pour effectuer des inspections et détention de navires afin d'assurer la conformité avec les normes de prévention de pollution et sécurité maritime internationales dont l'État est Partie. Si oui quel nombre de bateaux sont inspectés annuellement et combien parmi ces inspections ont conduit à la détention du bateau ?
NOMBRE DE BATEAUX DÉTENUS PAR LE PSC AU COURS DES 3 DERNIÈRES ANNÉES
Nombre de bateaux détenus en vertu du MoU méditerranéen
Nombre de bateaux détenus en vertu du MoU de Paris
Nombre de bateaux détenus en vertu du MoU de Tokyo
Nombre de bateaux détenus en vertu de l'USCG

Nombre de bateaux détenus en vertu de
l'USCG

Inspections de contrôle par l'État du port

Les inspections de contrôle par l'État du port
sont réalisées dans vos ports

Si oui, combien d'inspection du PSC sont
réalisées par an ?

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 5 – Mise à disposition d'installations de réception portuaires

- a. Nonobstant les réponses aux questions ci-dessous, avez-vous pris toutes les mesures possibles pour doter votre port d'installations de réception appropriées ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Gardant à l'esprit que la mer méditerranée possède un Statut spécial en vertu des Annexes I (pétrole) et V (ordure ménagère) de MARPOL,

- b. Avez-vous considéré la mise en route de procédures relatives au coût et à l'utilisation de ces installations à usage convivial dès leur mise à disposition à des frais qui doivent être raisonnables et non dissuasifs, y compris la possibilité d'appliquer un système sans droit spécial, en tenant compte des conclusions des travaux entrepris par le MENELAS à cet effet ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Ordures ménagères

- i. Tous vos ports majeurs possèdent-ils des installations pour la collecte d'ordures ménagères et des procédures pour leur mise au rebut ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- ii. Tous les ports majeurs disposent-ils de procédures de collecte et mise au rebut d'ordures ménagères ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

d. Déchets huileux :

- i. Tous les ports majeurs ont-ils établi des procédures de collecte, traitement et mise au rebut des eaux de cale résidus huileux et eaux de ballast ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- ii. Tous les ports majeurs ont-ils établi des procédures de collecte, traitement et mise au rebut des eaux de cale, résidus huileux et eaux de ballast ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

e. Substances liquides nocives (NLS) :

- i. Tous les ports majeurs disposent-ils des procédures NLS établies pour la collecte, traitement et mise au rebut de ces substances ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- ii. Tous les ports majeurs disposent-ils de procédures de collecte, traitement et mise au rebut de NLS ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

f. Eaux usées :

- i. Tous les ports majeurs ont-ils établi un système de collecte et traitement des eaux usées ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- ii. Tous les ports majeurs disposent-ils de procédures de collecte et traitement des eaux usées ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

g. Substances appauvrissant la couche d'ozone et les résidus provenant d'épuration des gaz d'échappement :

- i. Tous les ports majeurs ont-ils mis sur pied une procédure de collecte et traitement des substances appauvrissant la couche d'ozone et les résidus provenant d'épuration des gaz d'échappement ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- ii. Tous les ports majeurs ont-ils mis sur pied une procédure de collecte et traitement des substances appauvrissant la couche d'ozone et les résidus provenant d'épuration des gaz d'échappement ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

h. Eaux de ballast :

- i. Tous les ports et terminaux majeurs où s'effectuent le nettoyage et la réparation des réservoirs de ballast ont-ils pris des mesures pour se conformer aux dispositions de la Convention de 2004 sur la gestion des eaux de ballast à la date de son entrée en vigueur ou le plus tôt possible après cette date ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- ii. Avez-vous contribué à la mise en œuvre du Plan régional sur la Gestion des déchets en mer ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 6 – Livraison des déchets provenant des navires

- a. Avez-vous établi, sur la base des conseils du REMPEC, un système de notification au prochain port d'escale du navire du statut de rétention des eaux de cale, déchets huileux, résidus SNPD, eaux usées, ordures ménagères substances appauvrissant la couche d'ozone et les résidus provenant d'épuration des gaz d'échappement ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Avez-vous incorporé le système de notification susmentionné dans les lois et réglementations nationales pour les opérateurs des installations de réception portuaires sous leur juridiction et pour les autorités maritimes concernées ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Avez-vous développé des protocoles de communication avec des ports nationaux ou étrangers, susceptibles d'être les prochains ports d'escale du navire relevant de leur juridiction ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- d. Avez-vous adopté des règlements sur la base des conseils fournis par le REMPEC visant à conférer des pouvoirs aux autorités maritimes, leur permettant d'obliger un bateau à décharger des déchets / résidus dans les installations de réception nommées avant de quitter le port, précisant les circonstances qui doivent justifier cette action ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 7 – Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites

- a. Avez-vous établi des systèmes et procédures pour le contrôle et la surveillance nationaux et sous-régionaux, y compris le cas échéant une surveillance individuelle ou coordonnée de l'espace aérien dans les eaux sous la juridiction d'autres Parties contractantes à la Convention de Barcelone, si les Parties conviennent ainsi, et avez-vous fait rapport des résultats aux réunions régulières des Points focaux du REMPEC ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Veuillez compléter le Tableau 4 ci-dessous :

Tableau 4 Suivi et évaluation

SUIVI ET ÉVALUATION
Image satellite
Surveillance aérienne
Surveillance navale

Veuillez compléter le Tableau 5 ci-dessous :

Tableau 5 Surveillance des eaux côtières

SURVEILLANCE DES EAUX CÔTIÈRES
La surveillance des eaux sous votre juridiction est effectuée
Si oui, quels sont les méthodes et ressources disponibles pour effectuer cette surveillance ?

- b. Sur la base des systèmes et procédures susmentionnés, avez-vous établi un système qui permette aux autorités maritimes de prendre des mesures rapides et décisives quand des violations sont constatées en matière de décharge selon MARPOL, prenant également en compte l'Objectif spécifique 8 – Pour améliorer le niveau de renforcement et de poursuite contre les coupables de décharge ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 8 – Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites

- a. Avez-vous développé et mis en œuvre un cadre légal national (réglementations), en utilisant le cas échéant les résultats des travaux du MENELAS sur un cadre légal pour faciliter la poursuite des coupables de décharge, pour poursuivre les coupables de décharge aux motifs de violation de MARPOL ou tout cadre légal qui la met en œuvre ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Veuillez compléter le Tableau 6 ci-dessous :

Tableau 6 Sanctions

SANCTIONS
L'Administration possède des lois nationales nécessaires en vigueur pour s'assurer que des sanctions sévères soient infligées à l'effet de décourager toute violation des instruments internationaux dont l'État est Partie. Si oui, combien de bateaux sont inspectés annuellement et combien parmi ces inspections ont conduit à la détention du bateau ?

Veuillez compléter le Tableau 7 ci-dessous

Tableau 7 Violations de MARPOL

Violations de MARPOL
L'Administration possède des lois nationales nécessaires en vigueur pour s'assurer que des sanctions sévères soient infligées selon les violations de MARPOL Si oui, comment est-ce que les violations sont suivies et quelles sont les sanctions imposées ?

- b. Avez-vous adopté des règles communes et des sanctions harmonisées, pour assurer un traitement équitable pour les coupables de décharge à travers la méditerranée ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Avez-vous commencé à partager les données collectées et à faciliter l'acceptation des preuves rassemblées par les autres États afin de garantir des poursuites réussies contre les coupables de décharge ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- d. Participez-vous activement à travers le REMPEC, le cas échéant, aux travaux du MENELAS, y compris les réunions du réseau pour faciliter l'action indiquée dans les paragraphes ci-dessus ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 9 – Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance

- a. Avez-vous développé des réglementations nationales pour mettre en œuvre les Directives concernant la Pratique d'activités de plaisance et la protection du milieu marin dans la méditerranée, vous référant le cas échéant aux dispositions pertinentes de l'Annexe I et V de MARPOL, gardant à l'esprit que ces dispositions sont contraignantes pour les Parties à la Convention ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Avez-vous pris en compte l'harmonisation régionale du Plan régional pour la Gestion des déchets en mer ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Avez-vous informé le Secrétariat (REMPEC) des mesures que vous avez prises pour mettre en œuvre lesdites réglementations nationales ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 10 – Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime

- a. Avez-vous déterminé s'il existe un besoin de protection de certaines zones maritimes sous votre juridiction contre les risques qui peuvent provenir du transport maritime international ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Si le besoin est établi, avez-vous identifié avec l'assistance du REMPEC le cas échéant en collaboration avec d'autres États côtiers riverains, les zones maritimes qui ont besoin d'une protection spéciale et où un système d'organisation du trafic doit renforcer la prévention contre la pollution provenant des bateaux transitant dans cet espace de la mer ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Si cela est fait, avec l'assistance du REMPEC le cas échéant en collaboration avec d'autres États côtiers riverains, avez-vous développé une proposition conforme aux directives et critères de l'OMI en vigueur et l'avez-vous soumise à l'OMI pour examen et adoption ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- d. Avez-vous collaboré avec les Parties contractantes qui sont des États membres de l'UE et qui sont liés par la Directive 2014/89/UE du Parlement et Conseil européen du 23 juillet 2014 mettant en place un cadre de la planification de l'espace maritime dans leurs efforts pour établir une Planification de l'espace maritime dans la Méditerranée afin de réaliser la cohérence désirée ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 11 – Un meilleur contrôle du trafic maritime

- a. Avez-vous identifié des zones sous votre juridiction où le contrôle du trafic maritime peut être amélioré par l'établissement d'un régime basé sur le Système d'identification automatique (SIA) en conjonction avec le Service de trafic maritime (STM) et les Systèmes de comptes rendus obligatoires de navires ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Si l'identification est faite, avez-vous développé le régime susmentionné, avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, et avez-vous terminé les procédures d'approbation à l'effet de le mettre en œuvre en proche collaboration et coordination avec les États riverains dont la juridiction couvre la zone maritime considérée ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Est-ce que vous-vous engagez continuellement à améliorer la coopération technique entre les Centres VTS des États riverains et en fonction du besoin, échanger les informations à propos des navires en utilisant le SIA et autres systèmes connexes dans la zone de surveillance commune ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 12 – Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPV)

- a. Sur des conseils qui peuvent être fournis par le CAR / ASP et / ou le REMPEC, vous êtes-vous assurés s'il existe des AMP disponibles ou autre zones maritimes couvrant les eaux sous votre juridiction dont le niveau de protection contre le transport maritime international doit être accru et rendu obligatoire pour tous les navires transitant dans la zone en question ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Si vous en êtes sûr, avez-vous préparé et soumis avec l'assistance du REMPEC et / ou CAR / ASP, une proposition qui est conjointe quand elle est élaborée par plus d'une Partie contractante à la Convention de Barcelone pour faire désigner la ou les zones maritimes concernées ci-dessus par l'OMI à titre de ZMPV incluant les mesures de protection appropriées considérées comme nécessaires pour leur protection ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Pourvu que l'OMI l'ait désigné, est-ce que la ZMPV a été mise en œuvre, tout en s'assurant que les Mesures de protection associée (APM) concernées soient appliqués conformément au droit international et sont identifiés dans les cartes de navigation internationales selon les spécifications de l'Organisation hydrographique internationale (OHI) ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 13 – Réduction des nuisances sonores dues aux navires

- a. Avez-vous identifié tous les concepteurs de bateaux, constructeurs de bateaux opérateurs et propriétaire de bateaux battant votre pavillon et les inviter avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, à mettre en œuvre les stratégies d'atténuation de bruits à bord de leurs bateaux, se référant le cas échéant et de manière appropriée aux Directives de l'OMI pour la discrétion acoustique sous-marine dans le cadre de la navigation commerciale afin de répondre au problème d'impact négatif sur la vie marine ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Avec le conseil et l'assistance du REMPEC le cas échéant, suivez-vous la réponse des acteurs sur mentionnés et prendre les mesures appropriées au besoin ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 14 – Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle

- a. Avez-vous développé des procédures appropriées pour faciliter la prise de décision lors de la désignation d'un lieu de refuge pour les navires en détresse dans la Méditerranée, élaborant entre autres à partir des Directives pertinentes de l'OMI et de l'UE complétés par les Directives et Principes associés, préparés par le REMPEC ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. En utilisant les procédures susmentionnées, également avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, avez-vous établi des plans nationaux visant à aider la navires ayant besoin d'assistance, y compris des équipements et moyens appropriés de même que la définition des modalités de la réponse en fonction de sa nature et des risques encourus ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 15 – Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée en tout ou partie comme une zone de contrôle des émissions de SOx en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et d'appliquer efficacement les mesures d'économie d'énergie existantes

- a. Avez-vous établi un comité technique d'experts, en coopération avec les autres Parties contractantes à la Convention de Barcelone, pour déterminer s'il existe un besoin justifiable de mettre sur pied un ou plusieurs ECA dans la Méditerranée et, si tel est le cas, réaliser une étude technique de faisabilité, développer une feuille de route pour la préparation d'une proposition à l'OMI et développer ladite proposition ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Si la proposition susmentionnée a été développée, avez-vous contribué à sa soumission à l'OMI ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Est-ce que vous participez aux réunions régulières du MEPC et de ses organismes subsidiaires ou demandez au REMPEC d'y participer en votre nom ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- d. Avez-vous collaboré avec les autres Parties contractantes à la Convention de Barcelone à l'évaluation des systèmes de collecte de données et de rapports existants pour la consommation en carburant des navires dans la Méditerranée et la réalisation d'études pilotes sur la « collecte des données et de rapports » volontaire ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 16 – Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée afin d'aider les navires, y compris les pétroliers en difficulté

- a. Avez-vous évalué les accords pour le remorquage d'urgence qui peuvent être nécessaires pour un déploiement le long de vos côtes, en considérant les facteurs comme les types bateaux et la densité du trafic qui transitent près de la côte, la vulnérabilité du milieu côtier, les caractéristiques géographiques de la côte et d'autres aspects pertinents ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Avez-vous coordonné avec les États côtiers riverains afin de développer et conclure des accords permettant le partage des accords pour le remorquage d'urgence disponibles afin de porter assistance aux navires en détresse dans la Méditerranée, élaborant à partir de l'expérience des Parties ayant mis en route des accords couvrant ces besoins ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 17 – Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, sous le contrôle direct des Etats côtiers méditerranéens

- a. Avez-vous partagé ou échangé des informations à propos de vos pratiques nationales respectives pour le financement de l'achat d'un équipement d'intervention en cas de déversement en vue de déterminer les méthodes de faisabilité permettant de financer l'achat dudit équipement ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Avez-vous exploré des nouvelles méthodes de faisabilité de financement qui peuvent être disponibles et échangé l'information avec les autres Parties ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Avez-vous établi des réserves nationales d'équipements d'intervention rapide contrôlés par l'État et pré-positionnés en cas de déversement d'hydrocarbures et SNPD et avez-vous gardé le recensement y relatif à jour au niveau national et régional à travers le REMPEC ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- d. Maintenez-vous un niveau de compétence approprié au sein du personnel d'intervention en fournissant une formation régulière et appropriée et des exercices pratiques de façon continue ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- e. Collaborez-vous avec les autres Parties, particulièrement avec les États côtiers riverains pour le maintien des capacités régionales ou sous-régionales de réaction face aux incidents de pollution majeurs par les hydrocarbures et SNPD ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- f. Collaborez-vous avec le REMPEC pour garder le Système d'information régional (SIR) à jour et si possible, les interconnecter avec le Système commun de communication et d'information d'urgence de l'UE (CECIS) ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Veuillez compléter le Tableau 8 ci-dessous :

Tableau 8 Équipement

	Disponible pour une utilisation nationale	À la disposition des Parties contractantes
Navire anti-pollution (unités)		
Avion de surveillance (unités)		
Avion de pulvérisation aérienne (unités)		
Transfert de cargaison Huiles de pompes (unités)		
Transfert de cargaison Produits chimiques de pompes (unités)		
Tuyaux (unités)		
Générateurs de gaz inertes (unités)		
Barrage : offshore (unités)		
Barrage : États côtiers (mètres)		
Barrage anti-feu (mètres)		
Barrage récupérateur (unités)		
Écrémeur (unités)		
Pompe (unités)		
Système de pulvérisation monté sur navire (unités)		
Système de pulvérisation portable (unités)		
Système de pulvérisation pour hélicoptère (unités)		
Machine de nettoyage de plages (unités)		
Machine de nettoyage à pression (unités)		
Système de vide (unités)		
Conteneur portable / flexible (unités)		
Sacs / feuilles plastiques (unités)		
Position sous-marine et dispositif de récupération : polluant, emballage (unités)		

Système de pompage sous-marin (unités)	
Suremballages (unités)	
Compteurs et échantillonneurs (unités)	

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 18 – Encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de recherche et de développement et faciliter le transfert des technologies

- a. Avez-vous demandé à vos scientifiques R&D et institutions techniques nationaux, y compris les universités et les industries de fournir des informations sur les programmes relatifs à une préparation de qualité et une réponse adéquate à apporter aux événements de pollution par les hydrocarbures et SNPD dont ils pourront faire face ?
- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)
- b. Avez-vous encouragé vos institutions scientifiques et techniques respectives, de même que l'industrie à participer activement aux activités et programmes du R&D qui peuvent être organisées au niveau national ou régional à propos de la préparation et l'intervention en cas de pollution maritime accidentelle ?
- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)
- c. Avez-vous encouragé vos institutions nationales respectives, de même que l'industrie à présenter les résultats de leurs activités et programmes R&D aux forums internationaux ?
- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)
- d. Avez-vous invité les industries et institutions susmentionnées à présenter les conclusions de leurs activités et programmes R&D aux forums nationaux et régionaux appropriés et à ramener dans leurs différents pays tout développement qui peut être utilisé par les autorités nationales ?
- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- e. Avez-vous communiqué au REMPEC les informations sur les activités nationales R&D existantes de même que les nouveaux développements à l'effet de dissémination au niveau régional à travers le site web du Profil pays ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 19 – Améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus décisionnel en cas d'incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision

- a. Avez-vous stimulé le développement et l'amélioration des outils régionaux spécifiques d'appui à la prise de décision en promouvant une participation active de vos institutions et programmes scientifiques nationaux et en fournissant au REMPEC l'ensemble de données pertinentes et autres informations appropriées que vous pouvez disposer ?
- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)
- b. Avez-vous collaboré avec le REMPEC afin d'établir des bases pour le développement d'un système informatisé d'appui à la prise de décision ?
- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)
- c. Avez-vous participé activement à la mise en œuvre du programme de travail du MTWG tel qu'exigé par les Points focaux ?
- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)
- d. Avez-vous invité les instituts océano-météorologiques nationaux de rejoindre le MONGOOS et à contribuer à la maintenance des outils méditerranéens d'aide à la prise de décision ci-dessus en mettant régulièrement à jour les données ?
- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)
- e. Avez-vous collaboré avec le REMPEC en vue de mettre sur pied un programme d'assurance de qualité pour la collecte et la communication de données en ligne avec le Programme de suivi de l'EcAp, donc l'IMAP ?
- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Veillez compléter le Tableau 9 ci-dessous :

Tableau 9 Experts en modélisation et de prévision

Réponse	Expert et Centres de formation
Modélisation et de prévision	

Veillez compléter le Tableau 10 ci-dessous :

Tableau 10 Suivi et évaluation

SUIVI ET ÉVALUATION
Modèles de prévision

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 20 – Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nuisibles

- a. Avez-vous établi des programmes de formation nationaux en réponse aux incidents impliquant les hydrocarbures et SNPD en particulier sur la base des niveaux 1 et 2 des cours de formation types de l'OMI OPRC pour la formation respective du personnel d'exploitation national et de supervision, en vue de d'assurer une éducation continue de ce personnel ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Avez-vous dispensé les programmes susmentionnés en utilisant des formateurs locaux ayant déjà été formés sur le plan régional et qui sont en mesure de reproduire les connaissances et compétences ainsi requises ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Avez-vous organisé et effectuer régulièrement des exercices afin de tester vos capacités de réaction locales et nationales en coopération avec tous les acteurs concernés, à des intervalles réguliers et de manière continue ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- d. Est-ce que vous participez et collaborez avec les États riverains à des exercices multilatéraux afin de renforcer les coopérations bilatérales et sous-régionales tel que cela est raisonnablement possible ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 21 – Réviser les recommandations, principes et lignes directrices actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002

- a. Avez-vous participé, sous la coordination du REMPEC à la révision des recommandations, principes et directives existants à propos de la préparation et l'intervention en cas de pollution maritime accidentelle et l'assistance mutuelle, de même que la prévention de la pollution par les navires ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- b. Avez-vous identifié avec l'assistance du REMPEC toutes les recommandations, principes et directives sur la coopération et l'assistance mutuelle relative aux incidents de pollution par les hydrocarbures et SNPD qui doivent être révisés, mise à jour et / ou modifiés, en indiquant lequel d'entre eux doit être adopté au niveau régional en vue de faciliter la mise en œuvre du Protocole de 2002 de prévention et de lutte contre la pollution dans le cadre de la coopération internationale et de l'assistance mutuelle ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- c. Avez-vous entrepris avec l'assistance du REMPEC, la révision, mise à jour et la modification desdites recommandations, principes et directives ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- d. Avez-vous identifié avec le conseil du REMPEC toutes les recommandations, tous les principes et toutes les directives supplémentaires qui doivent être développés à nouveau, également en vue de faciliter la mise en œuvre du Protocole de 2002 de prévention et de lutte contre la pollution ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- e. Avez-vous entrepris avec l'assistance du REMPEC, le développement desdites recommandations, principes et directives supplémentaires ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- f. Avez-vous inclus les nouvelles recommandations, principes et directives ou ceux qui sont modifiés, les procédures nationales simplifiées d'entrée, de mouvement interne et de sortie de leur territoire du personnel et équipement spécialisés qui peuvent être nécessaires en cas d'urgence ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- g. Avez-vous mis en œuvre ces procédures nationales simplifiées au niveau de votre pays ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- h. Avez-vous considéré l'utilisation du CECIS Pollution marine pour renforcer la coordination de l'offre et de la demande d'assistance internationale ?

☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Objectif spécifique 22 – Renforcer la capacité de chaque État côtier individuel à répondre efficacement aux incidents de pollution du milieu marin à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional

- a. Si un système de préparation et d'intervention national, y compris un plan d'urgence est en place, y avez-vous accédé et révisé, en vue de le mettre à jour et / ou le modifier en fonction de tout nouveau développement et / ou du besoin de l'adapter également afin de couvrir les déversements des installations offshore ?
- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)
- b. Si un système de préparation et d'intervention national, y compris un plan d'urgence est en place, avez-vous développé ce système avec le soutien et l'assistance du REMPEC au besoin, pour couvrir les déversements des hydrocarbures et SNPD ?
- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)
- c. Avez-vous pleinement mis en œuvre les systèmes nationaux révisés ou nouveaux et les plans d'urgence, en vous assurant qu'ils soient conformes à la conclusion des accords bilatéraux ou sous-régionaux ?
- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)
- d. Si vous êtes partie à l'accord bilatéral ou sous-régional, l'avez-vous évalué et révisé pour le mettre à jour afin qu'il couvre les déversements des installations offshore s'ils ne sont pas encore couverts, ou pour ajouter de nouveaux États coopérants à l'accord si cette décision est prise ?
- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- e. Si vous n'êtes partie à l'accord bilatéral ou sous-régional, avez-vous développé et mis en œuvre un nouvel accord bilatéral ou sous-régional de coopération dans la préparation et l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures et SNPD en vue de couvrir l'ensemble de l'environnement côtier méditerranéen ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

- f. Testez-vous périodiquement l'efficacité et le niveau de préparation de l'accord bilatéral ou sous-régional susmentionné de coopération en menant des exercices réguliers impliquant tous les acteurs ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Autre (veuillez préciser)

Veuillez compléter le Tableau 11 ci-dessous :

Tableau 11 Accords sous-régionaux

Nom	
Statut	
Description	
Date de signature :	
Date de ratification :	
Plan en vigueur	
Législation nationale pertinente adoptant le plan	
Activité relative à la mise en œuvre du plan	
Autorité en charge de la mise en œuvre du plan	
Autre observations	

Mesure corrective

Précisez la mesure corrective qui peut être prise pour pallier tout manquement identifié :

Observations générales

Veillez préciser toute difficulté rencontrée pendant la mise en œuvre des Objectifs spécifiques ci-dessus et comment le REMPEC peut vous aider à surmonter ces difficultés à l'avenir :



REMPEC
MARITIME HOUSE, LASCARIS WHARF, VALLETTA VLT 1921, MALTA
rempec@rempec.org - www.rempec.org