



IMO-OMI

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



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



UNEP-PNUE

**MEDITERRANEAN ACTION PLAN
PLAN D'ACTION POUR LA MEDITERRANEE**



Première Réunion d'experts nationaux sur
la Stratégie régionale pour la prévention
et la lutte contre la pollution marine
provenant des navires

REMPEC/WG.23/7
10 juillet 2004

Original: anglais

Castelgandolfo (Rome), Italie, 8-10 juillet 2004

COMPTE-RENDU

**DE LA PREMIERE REUNION D'EXPERTS NATIONAUX SUR LA STRATEGIE REGIONALE
POUR LA PREVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES**

Castelgandolfo (Rome), Italie, 8 - 10 juillet 2004

INTRODUCTION

1. La première Réunion d'experts nationaux sur la Stratégie Régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires s'est tenue à Castelgandolfo (Rome), Italie, entre le 8 et le 10 juillet 2004, suite à la décision de la 13ème Réunion Ordinaire des Parties contractantes à la convention de Barcelone, tenue à Catane, Italie du 11 au 14 novembre 2003 (UNEP (DEC) MED IG.15/11). La Réunion a été organisée par le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC), dans les locaux et avec le soutien logistique de l'Université ENI.

2. Lors de leur 13ème Réunion Ordinaire, les Parties contractantes à la convention de Barcelone ont décidé de soutenir la préparation de la Stratégie pour la prévention et la lutte contre la pollution marine par les navires en vue de son adoption par la 14ème Réunion des Parties contractantes en 2005, et ont demandé au REMPEC de continuer le processus de préparation de la Stratégie. De plus, la déclaration de Catane, adoptée par la même réunion, a identifié quinze questions majeures que la Stratégie Régionale devrait viser.

3. L'objectif principal de la Réunion était de discuter et de modifier selon les besoins le deuxième projet révisé sur la Stratégie Régionale, que le REMPEC a préparé et distribué aux Parties contractantes, au PNUE/PAM et à l'OMI avant la Réunion.

4. Le deuxième projet révisé sur la Stratégie Régionale a été préparé en gardant à l'esprit la décision des Parties contractantes et leur volonté politique qui s'est exprimée dans la déclaration de Catane, et en observant les priorités y identifiées. Il a été développé sur la base du Premier Projet présenté à la 6ème réunion des correspondants du REMPEC (Malte, 12-15 février 2003; document REMPEC/WG.21/9) et des commentaires présentés plus tard au Centre par les Parties contractantes.

5. Les correspondants officiels Prévention et OPRC du REMPEC ont été invités à participer à cette réunion. L'invitation à la réunion a également été envoyée à l'unité de coordination du Plan d'Action pour la Méditerranée (PNUE/PAM) et à l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

6. Les parties contractantes à la Convention de Barcelone suivantes ont assisté à la Réunion:

ALBANIE	ITALIE
ALGERIE	LIBAN
BOSNIE ET HERZEGOVINE	MALTE
CROATIE	MONACO
CHYPRE	MAROC
EGYPTE	SLOVENIE
COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE	ESPAGNE
FRANCE	REP. ARABE SYRIENNE
GRECE	TUNISIE
ISRAEL	TURQUIE

Les représentants du Programme des Nations Unies pour l'Environnement/Unité de Coordination du Plan d'Action pour la Méditerranée (PNUE/MEDU) et l'Organisation Maritime Internationale (OMI) étaient également présent.

7. Une liste complète des participants est jointe en **Annexe I** du présent rapport.

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR: OUVERTURE DE LA RÉUNION

8. Le directeur du Centre, le Contre Amiral Roberto Patrino, au nom du REMPEC, s'est adressé à la Réunion et a souhaité la bienvenue aux participants. Dans son discours d'ouverture, le Contre Amiral Patrino a rappelé les raisons qui ont conduit à l'introduction, parmi les priorités du Plan d'Action pour la Méditerranée (Phase II de PAM), de la prévention de la pollution par les navires, et à l'adoption qui a suivi en 2002 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 du Prévention et Situation Critique). Il a souligné l'importance pour les pays

méditerranéens du transport maritime, et la nécessité de répondre de façon adéquate au risque accru de pollution que la croissance du trafic maritime prévue et ses caractéristiques changeantes poseraient dans la région méditerranéenne. Le Contre Amiral Patrino a précisé qu'afin de réduire un tel risque, il était nécessaire de mettre en application de façon efficace les dispositions du nouveau protocole Prévention et Situation Critique et que l'adoption de la «Déclaration de Catane» confirmait la forte volonté politique des Parties contractantes dans ce sens. Pour terminer, le directeur du REMPEC a exprimé son espoir qu'en vue de faciliter la mise en œuvre du protocole Prévention et Situation Critique, la présente Réunion allait convenir d'une Stratégie Régionale efficace et réaliste qui pourrait être proposée pour adoption par les Parties contractantes.

9. Le coordinateur du (PAM), Monsieur Paul Mifsud, s'est adressé aux participants au nom du PNUE/MEDU. Dans son discours, qui est reproduit en **Annexe II**, Monsieur Mifsud a annoncé l'entrée en vigueur récente du nouveau protocole Prévention et Situation Critique, seulement deux ans après son adoption, et a également souligné l'importance de la participation de toutes les Parties contractantes dans le développement de la Stratégie Régionale pour la mise en œuvre du nouveau protocole.

10. Monsieur Miguel Palomares, directeur adjoint de la Division du Milieu Marin, OMI, a souhaité la bienvenue aux participants au nom de son organisation et a réitéré l'engagement de l'OMI de continuer à soutenir le REMPEC et ses activités dans le cadre du Plan d'Action pour la Méditerranée. Le texte du discours de M. Palomares figure en **Annexe III**.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR: REGLEMENT INTERIEUR

11. Le Règlement Intérieur des Réunions et Conférences des Parties Contractantes à la Convention pour la Protection de la Méditerranée contre la Pollution et aux Protocoles y relatifs (UNEP/IG.43/6, Annexe XI), s'appliquera aux délibérations de cette Réunion *mutatis mutandis*.

12. Suite aux suggestions du directeur du REMPEC, en vue de faciliter le travail, la Réunion a décidé de créer deux groupes de travail : le premier traitant des questions liées à la prévention de la pollution des navires, et le deuxième des questions liées à la préparation et la lutte contre la pollution marine accidentelle.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR: ELECTION DES OFFICIERS

13 Les participants ont unanimement élu le Bureau suivant de la Réunion et des deux groupes de travail:

Réunion :	Dr. Abdelhafid Laouira (Algérie) Président	
	M. Shqelqim Xhaxhiu (Albanie) Vice-Président	
	M. Pierre Bouchet (Monaco)	Rapporteur
Groupe de travail-Prévention :	M. Daniel Sylvestre (France)	Président
	Mme. Saniye Onur (Turquie)	Rapporteur
Groupe de travail-Préparation et Lutte :	Mme. Margita Mastrovic (Croatie)	Président
	M. Loizos Loizides (Chypre)	Rapporteur

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR: ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET ORGANISATION DU TRAVAIL

4.1 Langues de travail

14. Les langues de travail de la réunion étaient l'anglais et le français. Une interprétation simultanée anglais/français était disponible pendant les sessions plénières et pendant les sessions des deux groupes de travail. Les documents de travail préparés par le REMPEC avant la réunion étaient également disponibles dans les deux langues officielles du Centre, c'est-à-dire anglais et français.

4.2

Adoption de l'Ordre du Jour

15. La Réunion a adopté l'ordre du jour, reproduit en **Annexe IV** du présent rapport. La liste de documents est présentée en **Annexe V**.

4.3 Organisation du Travail

16. La Réunion a unanimement décidé que suite aux présentations du deuxième projet révisé sur la Stratégie Régionale préparé par le REMPEC et les commentaires reçus par les Parties contractantes avant la Réunion, ainsi que les commentaires que les délégations souhaiteraient faire lors de la Réunion, elle discuterait en session plénière seulement des objectifs généraux de la Stratégie Régionale. Le travail continuerait ensuite dans les groupes de travail qui discuteraient, modifieraient selon les besoins et consolideraient la partie de la Stratégie Régionale visant les Objectifs Spécifiques. La tâche du premier groupe de travail était d'examiner les objectifs spécifiques liés à la prévention de la pollution par les navires, alors que le deuxième groupe de travail devait se concentrer sur les Objectifs Spécifiques visant la coopération dans la préparation et la lutte contre la pollution marine accidentelle.

17. La Réunion a demandé aux deux groupes de travail de présenter par la suite leurs rapports à la session plénière, qui discuterait et approuverait le texte du troisième projet sur la Stratégie Régionale.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR: DEUXIEME PROJET REVISE SUR LA STRATEGIE: INTRODUCTION ET COMMENTAIRES GENERAUX

18. Le directeur du REMPEC a présenté le document REMPEC/WG.23/5/1 qui contenait le deuxième projet révisé sur la Stratégie Régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine par les navires. Le directeur a rappelé que le premier projet originel sur la stratégie avait été présenté lors de la 6ème Réunion des correspondants du REMPEC (Malte, 12-15 février 2003 ; document REMPEC/WG.21/9), et distribué par la suite, au mois de mars 2003 (Circulaire du REMPEC No : 07/2003 en date du 7 mars 2003), aux Parties contractantes pour commentaire. Le Centre a préparé le présent document sur la base de la Stratégie originelle et des commentaires reçus des Parties contractantes.

19. Il a souligné qu'en préparant le deuxième projet révisé sur la Stratégie, le Centre avait pris note des décisions pertinentes de la 13ème Réunion Ordinaire des Parties contractantes à la convention de Barcelone, tenue à Catane, Italie, 11-14 novembre 2003, et en particulier de leurs conseils concernant le contenu de la future Stratégie Régionale et son processus de préparation, qui figuraient dans la « Déclaration de Catane » adoptée par ladite Réunion.

20. Le Directeur du REMPEC a également souligné que de nouveaux développements étaient intervenus aux niveaux global et régional, ainsi qu'au niveau de l'Union européenne dont il a été tenu compte par le Centre lorsque celui-ci a rédigé et consolidé le présent document. Ces développements comprennent, *inter alia*, l'adoption par l'OMI de nouveaux instruments juridiques, l'élargissement récent de l'Union européenne, qui compte désormais sept Etats côtiers méditerranéens devant se conformer aux directives de l'Union européenne, l'établissement récent de l'Agence Maritime Européenne de Sécurité (AESM), et les changements prévus du volume, de la nature et des modèles du transport maritime dans la région méditerranéenne. Il a souligné que le REMPEC a également pris en compte le processus continu de préparation par le Plan d'Action pour la Méditerranée de la Stratégie Méditerranéenne de Développement Durable (SMDD) qui vise entre autres questions le transport maritime.

21. Pour terminer, le directeur du REMPEC a invité la Réunion à prêter une attention particulière, lorsqu'elle examinerait le document, aux ressources humaines, matérielles et financières nécessaires pour la mise en oeuvre de la Stratégie Régionale. Il a souligné que la réussite de la mise en oeuvre de la Stratégie dépendrait largement de la disponibilité de telles ressources aux niveaux national et régional, en plus de celles dont le REMPEC aurait besoin afin d'assister de façon adéquate les Parties Contractantes à réaliser les buts prévus.

22. L'administrateur de programme (Prévention) a présenté les Objectifs Spécifiques du Projet de Stratégie, abordant des questions liées à la prévention de la pollution par les navires. Il a souligné les raisons qui ont conduit à inclure chacun de ces objectifs dans le Projet de Stratégie et il a également fourni les explications nécessaires pour faciliter les discussions pendant la Réunion.

23. L'administrateur de Programme (OPRC) a présenté de la même manière les Objectifs Spécifiques liés à la préparation et à l'intervention en cas de situation critique.

24. Le représentant de l'OMI a présenté des commentaires préparés par son organisation, dans le document REMPEC/WG.23/5/3. Il a déclaré que selon l'opinion de l'OMI, le Projet de Stratégie traitait de façon adéquate la protection du milieu marin contre la pollution par les navires et que sa mise en œuvre confirmerait le rôle majeur que le REMPEC devrait jouer en encourageant la coopération régionale visant à faciliter la mise en œuvre et l'application des conventions pertinentes de l'OMI.

25. La Réunion a pris note des commentaires faits par l'OMI concernant des questions spécifiques du projet de Stratégie et a donné instruction aux Présidents des deux groupes de travail à prendre en considération ces derniers lors des discussions sur ces questions.

26. Le représentant algérien a présenté le document REMPEC/WG.23/5/2 et a informé la Réunion du processus qui avait mené à la préparation des commentaires que son pays avait soumis. Il a réitéré l'importance des ressources financières et autres requises pour la mise en œuvre effective de la Stratégie et a souligné la nécessité, d'une part, de renforcer les moyens humains et financiers du REMPEC et d'autre part de s'assurer que des fonds suffisants étaient disponibles pour mener à bien toutes les actions envisagées. A cet égard, l'Algérie a suggéré de commencer à rechercher des contributions financières auprès des institutions des Nations Unies et de l'Union européenne. Il a également indiqué que la mise en pratique de la Stratégie exigerait une augmentation des contributions des Parties contractantes elles-mêmes au Fonds d'Affectation Spécial pour la Méditerranée.

27. La Réunion a également pris note des commentaires que l'Algérie avait soumis sur les questions spécifiques et les a transmis aux groupes de travail concernés.

28. Le Secrétariat a informé les participants que la France avait soumis ses commentaires au REMPEC juste avant la Réunion et que le temps accordé n'avait pas été suffisant pour traduire ces derniers en anglais. Cependant, une copie du texte original français avait été distribuée aux participants lors de la Réunion (REMPEC/WG.23/5/4).

29. Le représentant de la France a présenté les commentaires préparés par son pays. Il a souligné en particulier l'importance d'établir une liste des priorités concernant les actions proposées et de s'assurer que des ressources adéquates pour la mise en œuvre de la Stratégie étaient disponibles.

30. Après ces présentations, plusieurs délégations ont exprimé leur satisfaction quant au document préparé par le REMPEC et ont remercié le directeur et son personnel de leurs efforts. Des commentaires spécifiques faits par les différentes délégations sont récapitulés ci-dessous.

31. La délégation maltaise a fait plusieurs commentaires et suggestions et a demandé à la Réunion de prendre en considération ces derniers lorsque le texte de la Stratégie serait amendé. Elle a demandé au secrétariat de spécifier quelles conventions internationales étaient visées dans le texte actuel sous le terme "pertinentes". Concernant le mécanisme proposé afin de rassembler les fonds financiers pour l'achat d'équipement de lutte contre la pollution dont les Etats seraient propriétaires, la délégation maltaise a souligné que, si la proposition était maintenue, il serait nécessaire de s'assurer que les fonds rassemblés par le biais de taxes imposées sur l'exportation ou l'importation de pétrole, seront réellement utilisés dans le but envisagé. En ce qui concerne le développement de directives régionales et de recommandations visant à faciliter l'aide mutuelle en cas de situation critique, la délégation maltaise a demandé à la Réunion de prendre en compte la nécessité de développer des recommandations claires qui faciliteront l'entrée de l'équipement d'intervention contre les déversements nécessaire, dans un pays demandant assistance en cas d'incident de pollution marine

majeure. En conclusion, la délégation a suggéré qu'afin d'aider les diverses parties prenantes, et en particulier l'industrie maritime, à mieux comprendre les buts de la Stratégie, un besoin existait de préparer un document d'information présentant les entrées dans la mer des polluants de sources diverses.

32. La délégation égyptienne a mis l'accent sur les implications financières de la mise en œuvre de la future Stratégie Régionale. A cet égard elle a demandé au REMPEC d'étudier les possibilités de financer, en particulier, la mise en place d'installations de réception portuaires.

33. En ce qui concerne le mécanisme financier pour la mise en œuvre de ladite Stratégie Régionale, la délégation égyptienne a invité le REMPEC à explorer la possibilité d'impliquer d'autres organismes régionaux tels que la Ligue Arabe, la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale des Nations Unies (ESCWA), la Banque Islamique, etc., dans activités visant à améliorer les possibilités et la capacité des pays ayant besoin d'aide dans l'amélioration de leurs équipements et/ou dans la mise en œuvre des traités régionaux et internationaux ayant pour but la prévention de la pollution due aux activités maritimes.

34. La délégation de la Commission européenne a accueilli favorablement la suggestion de l'Egypte et a précisé que la Commission européenne avait sa politique sur la prévention de la pollution par les navires, et que maintenant que le REMPEC avait un mandat clair pour travailler dans le même domaine, elle avait prévu de coopérer étroitement avec le Centre afin de mettre en application cette politique. Elle a suggéré que le Forum euro méditerranéen soit l'occasion appropriée pour discuter toutes les questions pertinentes.

35. Le directeur du REMPEC a fait remarquer que la politique du PAM et du REMPEC était de combler les différences entre les Etats côtiers Méditerranéens dans le domaine de la prévention de la pollution par les navires et que toutes les initiatives visant le même but étaient les bienvenues.

36. La délégation croate a soutenu l'idée du renforcement des capacités du REMPEC et a suggéré que d'autres Centres d'Activité Régionaux du PAM devaient également être impliqués dans la mise en œuvre de la Stratégie, une fois adoptée.

37. La délégation tunisienne a souligné l'importance de s'assurer que des fonds suffisants étaient disponibles pour la mise en œuvre de la Stratégie. Elle a également remarqué que si des institutions donatrices devaient être considérées comme sources potentielles de tels fonds, il faudrait attendre jusqu'à deux ans avant d'obtenir les fonds nécessaires. Elle a suggéré que la Réunion considère la possibilité d'insérer dans la Stratégie certains "indicateurs de performance". La délégation tunisienne a également soutenu la participation d'autres composants du PAM dans la mise en œuvre de la Stratégie.

38. La délégation turque a recommandé que toutes les propositions faites devaient être concrètement réalisables et que tous les aspects de la mise en œuvre future de la Stratégie devaient également être pris en considération durant sa préparation. Elle a souligné qu'en établissant des dates butoir afin d'atteindre divers objectifs spécifiques, il était nécessaire de tenir compte des niveaux socio-économiques différents des Etats côtiers Méditerranéens. Elle a également suggéré qu'en préparant la Stratégie, la perte économique liée à la pollution par les navires soit prise en compte. En conclusion, la délégation turque a invité la Réunion à tenir compte, dans les débats sur la Stratégie, de la capacité du REMPEC à accomplir les tâches qui lui seraient assignées.

39. La délégation de Chypre a exprimé ses inquiétudes concernant l'accroissement des contributions des pays au Fonds d'Affectation Spécial pour la Méditerranée, que la mise en œuvre de la Stratégie pourrait nécessiter. Elle a suggéré au REMPEC de préparer une évaluation de l'augmentation prévisible. Elle a estimé l'établissement d'installations de réception portuaires comme probablement la question la plus importante et a suggéré, au regard de leur financement, que la préférence soit donnée à un système mixte. La délégation de Chypre a soutenu la proposition de la France d'inclure dans la Stratégie l'objectif de déclarer la Méditerranée, aux termes de l'Annexe VI de MARPOL 73/78, « une zone de contrôle d'émission de SOx », considérée comme une initiative commune des Etats côtiers méditerranéens. La délégation a encouragé la Réunion à envisager d'inclure dans la Stratégie Régionale Révisée un nouvel objectif spécifique.

40. La délégation grecque a déclaré qu'à son avis, le projet du document préparé par le Secrétariat était bon. Elle a informé la Réunion qu'un Fonds pour le financement d'équipement pour l'intervention contre les déversements, auquel des diverses parties prenantes participaient, existait déjà en Grèce. En ce qui concerne l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement sensibles (ZMPS), la délégation grecque a souligné qu'en identifiant de telles zones, il était indispensable de prendre en compte la nécessité de préserver le droit du passage en transit.

41. La délégation de la Commission européenne a indiqué qu'elle n'avait pas de commentaires spécifiques au sujet du document proposé, et elle a considéré qu'il avait été bien préparé. Elle a invité la Réunion à adopter une approche proactive et inventive lorsqu'elle modifierait le document. Elle a souligné en particulier que la politique de la Commission européenne était de réduire les différences entre les Etats membres de l'Union européenne et les autres Etats côtiers méditerranéens quant aux questions abordées par le protocole Prévention et Situation Critique. Elle a également considéré le REMPEC comme le vecteur approprié pour favoriser cette approche. La délégation de la Commission européenne a rappelé que plusieurs réglementations importantes de l'Union européenne et de l'OMI devraient bientôt entrer en vigueur, et donc être prises en compte par les groupes de travail amendant la Stratégie Régionale. Pour terminer, et en vue de donner plus de crédibilité à la future Stratégie, elle a invité la Réunion à prêter une attention particulière à la question des lieux de refuge pour les navires en détresse.

42. La délégation israélienne a fait part aux participants de l'expérience positive de leur pays dans le financement de la prévention de la pollution, et des activités de préparation et d'intervention, par le biais de fonds spécifiques collectés à travers une taxe payée par les navires faisant escale dans les ports israéliens.

43. La délégation espagnole a présenté des initiatives et activités récentes visant à augmenter les niveaux de sécurité de la navigation et de préparation à l'intervention en cas d'accidents majeurs, y compris l'investissement dans l'équipement de lutte contre la pollution, ainsi que des changements dans l'administration espagnole, une coopération bilatérale avec la France, et la possibilité d'une communication directe entre les navires d'intervention et les experts à terre.

44. La délégation syrienne a fait remarquer que la Stratégie Régionale devrait également être liée aux Stratégies nationales pour la prévention, la préparation et l'intervention contre la pollution par les navires. Elle a également suggéré d'examiner ces stratégies nationales avant l'adoption de la Stratégie Régionale. En ce qui concerne l'amélioration du contrôle des navires par l'Etat du port, la délégation syrienne était de l'opinion qu'il serait souhaitable de créer un réseau d'informations afin d'échanger des informations sur les quantités et le devenir des déchets.

45. La délégation maltaise a accueilli positivement la proposition de la délégation syrienne concernant le besoin d'assurer la compatibilité avec les stratégies nationales et régionales.

46. Le coordinateur du PAM a noté que le niveau élevé des interventions des délégations nationales reflétait clairement la qualité du travail effectué par le REMPEC dans la préparation de la Réunion actuelle. Il a souligné que mener à bonne fin la Stratégie Régionale avant sa présentation aux Parties Contractantes exigerait beaucoup de travail. Comme la Stratégie Méditerranéenne de Développement Durable (SMDD) devait être discutée en même temps, il était nécessaire d'assurer une cohérence entre les deux documents. Tout en soulignant que d'autres parties prenantes, y compris en particulier les organisations non gouvernementales (O.N.G.s), devraient être consultées lors de la préparation de la Stratégie Régionale, le coordonnateur a précisé que sa mise en œuvre devrait être menée en coordination avec d'autres Centres d'Activité Régionaux du PAM. En particulier, il a invité la Réunion à prendre en considération les besoins des Parties Contractantes et à ajuster en conséquence les objectifs visés de la Stratégie. Pour terminer, concernant le financement de la mise en œuvre de la future Stratégie, le coordinateur a invité la Réunion à rechercher des sources alternatives de financement, gardant également à l'esprit les conséquences de certaines mesures fiscales qui pourraient être proposées et envisagées.

47. Le directeur du REMPEC a remercié toutes les délégations pour leurs commentaires et leur participation à la discussion et a assuré la Réunion que le Secrétariat prendrait en compte tous ces commentaires en menant le document à bonne fin. Cela visait en particulier la cohérence entre la

Stratégie Régionale et la Stratégie Méditerranéenne de Développement Durable (SMDD); la formulation d'objectifs clairs pour la Stratégie Régionale ainsi que l'évaluation du coût de la réalisation des cibles visées; prendre en considération les derniers développements aux niveaux global et de l'Union Européenne; chercher des sources de financement alternatives et approcher des donateurs potentiels.

48. Avant de se séparer en groupes de travail, la Réunion a décidé que le groupe de travail sur la prévention de la pollution par les navires (GT 1), discuterait les objectifs spécifiques 1 à 8 et 10 à 13 comme présentés dans le document REMPEC/WG.23/5/1. Le groupe de travail sur la préparation et l'intervention en cas de pollution marine accidentelle (GT2) se concentrerait sur les objectifs spécifiques 9 et 14 à 21.

49. Tenant compte du temps limité disponible et la charge du travail à effectuer, la Réunion a convenu qu'afin de faciliter le travail des groupes de travail et de s'assurer que le but consistant à modifier tous les objectifs spécifiques serait accompli à temps, les groupes de travail ne prépareraient pas les rapports écrits de leurs discussions, mais modifieraient directement les objectifs spécifiques qui leur avait été assignés, que leurs présidents respectifs présenteraient oralement en session plénière.

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR: RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL

50. Le président du premier groupe de travail, Monsieur Daniel Sylvestre (France), a présenté le document REMPEC/WG.23/6/1 et les amendements faits par le GT 1 aux Objectifs Spécifiques 1 à 8 et 10 à 13, en expliquant les raisons de chaque modification et amendement qui avait été fait.

51. Le président du GT 1 a présenté les changements proposés pour chaque Objectif Spécifique discuté par le GT 1 et a encouragé la Réunion à considérer et à approuver les amendements suggérés. Il a précisé que le GT 1 avait *inter alia* examiné la proposition de la délégation française pour inclure dans la Stratégie Régionale un nouvel Objectif Spécifique au sujet de la possibilité de déclarer la Mer méditerranée comme "Zone de Contrôle d'Emission de SOx" aux termes de l'Annexe VI de MARPOL 73/78. Le groupe de travail avait accepté la proposition. Par conséquent, un nouvel objectif spécifique «d'examiner la possibilité d'établir la Mer Méditerranée comme une Zone de Contrôle d'Emission de SOx sous Annexe VI de MARPOL», a été incorporé dans le projet révisé de la Stratégie.

52. Le Président du deuxième groupe de travail, Mme. Margita Mastrovic (Croatie), a informé la Réunion des délibérations du GT 2, a fait part des changements et des amendements fait par le groupe, et a présenté le document REMPEC/WG.23/6/2. Elle a également invité la Réunion à considérer et à approuver les amendements qui avait été proposés en session plénière.

53. Mme Mastrovic a informé la Réunion qu'après avoir considéré l'objectif spécifique concernant la ratification des conventions internationales liées à la préparation et à l'intervention en cas de pollution marine accidentelle, le GT 2 était de l'opinion que des Objectifs Spécifiques qui visent la ratification des conventions internationales devraient être fusionnés en un seul Objectif Spécifique, indépendamment des thèmes de chaque convention spécifique. La proposition du GT 2 était donc de fusionner les objectifs spécifiques actuels 4.1 et 4.9 dans un nouvel Objectif Spécifique 4.1, modifiant le texte de son préambule selon les besoins.

54. Le président de la Réunion, a remercié les présidents des deux groupes de travail pour leurs présentations approfondies et il a invité la Réunion à discuter des amendements proposés. Le président a spécifiquement encouragé les participants à s'exprimer sur les amendements proposés par le GT auquel ils n'avaient pas participé.

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : DISCUSSION DES RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL

55. Après que plusieurs délégations aient exprimé leur accord avec le fusionnement des Objectifs Spécifiques 4.1 et 4.9 proposé, la Réunion a décidé de réunir les deux Objectifs Spécifiques en un seul 4.1, qui viserait aussi bien la ratification des conventions internationales relatives à la prévention

de la pollution par les navires que celles relatives à la préparation et à l'intervention contre la pollution marine accidentelle.

56. Suite à la suggestion du GT 1, la Réunion a décidé d'introduire dans la Stratégie Régionale un nouvel Objectif Spécifique sur la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée comme zone de contrôle des émissions de SOx aux termes de l'Annexe VI de MARPOL 73/78.

57. En ce qui concerne l'Objectif Spécifique 4.4 concernant la mise à disposition d'installations de réception portuaires, la délégation turque a suggéré que la prochaine Réunion des experts nationaux devrait envisager d'inclure également, dans la Stratégie Régionale, une référence aux exigences concernant les installations de réception portuaires pour les substances couvertes par l'Annexe VI de MARPOL.

58. La Réunion a pris note de la proposition de la délégation turque et a accepté d'en discuter lors de la prochaine réunion des experts nationaux.

59. La délégation grecque a réitéré sa position concernant l'importance de préserver le droit de passage lors de l'établissement des Zones Maritimes Particulièrement Sensibles (ZMPS) en Méditerranée (Objectif Spécifique 4.12).

60. La Réunion a pris note du rapport de la déclaration grecque et a invité le secrétariat à la refléter dans le rapport de la Réunion.

61. La délégation maltaise a invité le Secrétariat à prêter une attention particulière, lors de l'amendement de l'Objectif Spécifique 4.21 à la révision, et si nécessaire, au développement de directives claires afin de faciliter au mieux la libre circulation du personnel et de l'équipement entre les Parties contractantes en cas d'assistance mutuelle et d'opérations conjointes contre les déversements d'hydrocarbures.

62. La Réunion a reconnu l'importance de la question soulevée par la délégation maltaise et a invité le secrétariat à modifier selon les besoins, et en consultation avec la délégation maltaise, le texte de l'objectif spécifique pertinent.

63. Le chef de la délégation française a souligné l'importance de refléter dans le rapport de la Réunion les commentaires pertinents fait en session plénière au point 5 de l'ordre du jour. Il a souligné que ceci visait en particulier les commentaires relatifs au coût et au financement de la mise en œuvre de la Stratégie Régionale.

64. Le directeur du REMPEC a remercié les conférenciers pour leurs commentaires constructifs et a assuré les délégués qu'ils seraient reflétés dans le rapport. Il a également indiqué que la nouvelle version consolidée de la Stratégie Régionale, révisée par les groupes de travail, y compris les amendements additionnels faits au point de l'ordre du jour, seraient joints en annexe dans le rapport de la Réunion.

65. En ce qui concerne le suivi et l'achèvement du processus de la préparation de la Stratégie Régionale, le directeur du REMPEC a proposé la ligne de conduite suivante :

- Le secrétariat, c.a.d. le REMPEC, rédigera en temps voulu le document consolidé et le complètera en ajoutant les appendices nécessaires, de sorte qu'il reflète les résultats de la Réunion;
- Une fois finalisé, le document sera distribué aux Parties contractantes pour commentaires;
- Le document sera également distribué aux organisations non-gouvernementales (ONGs) et aux autres parties prenantes ;
- Sur la base des commentaires reçus, la révision finale sera faite en même temps que la 7ème Réunion des Correspondants du REMPEC, prévue pour le premier semestre de 2005.

66. Ayant pris note, suite aux discussions, qu'il s'était clairement avéré que les Parties contractantes voudraient connaître le coût de la mise en œuvre de la Stratégie Régionale, le directeur du REMPEC a confirmé que le secrétariat s'efforcera d'évaluer le coût de sa mise en œuvre. Il a rappelé que les fonds pour une telle activité n'avaient pas été envisagés dans le budget du REMPEC, et que le Centre chercherait donc à trouver, si possible, des ressources extérieures pour couvrir cet exercice.

67. La Réunion a pris note des derniers commentaires du directeur du REMPEC et a accepté la procédure proposée pour le suivi et l'achèvement de la préparation de la Stratégie Régionale.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR: ADOPTION DES RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL

68. La Réunion a adopté les textes rédigés par les groupes de travail comme modifiés au point 7 de l'ordre du jour, et a demandé au Secrétariat de faire les corrections éditoriales nécessaires.

69. Le texte consolidé du troisième projet de la Stratégie Régionale, tel qu'adopté par la Réunion, est reproduit en **Annexe VI** du présent rapport.

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR: QUESTIONS DIVERSES

70. La délégation de Chypre a fait l'éloge du nouveau site web du REMPEC et a invité les Parties Contractantes à compléter aussitôt que possible leurs "pages pays".

71. La délégation algérienne a informé la Réunion du prochain audit de son système national pour la préparation et la lutte contre la pollution marine accidentelle et de l'aide offerte par le REMPEC à cet égard.

72. La délégation de la Commission européenne a informé la Réunion de l'établissement récent de l'Agence Maritime Européenne de Sécurité (AESM), qui est une agence technique dont le but est d'assister la Commission européenne et les Etats membres de l'Union européenne en promouvant la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin. Elle a indiqué qu'en plus des Etats membres de l'Union européenne, l'adhésion d'AESM avait également été étendue à la Norvège et à l'Islande.

73. La délégation de la Commission européenne a également informé la Réunion que le comité du Partenariat Euro-Méditerranéen (MEDA) avait récemment approuvé un projet important, nommé SAFEMED, destiné à améliorer les niveaux de sécurité de la navigation et de protection du milieu marin en Méditerranée. Elle a indiqué que d'ici fin juillet, les services de la Commission européenne devraient prendre une décision finale concernant le projet, et que le REMPEC devrait jouer un rôle important dans sa mise en œuvre.

74. Les participants ont accueilli favorablement l'information fournie par la Commission européenne et ont exprimé leur satisfaction de voir confier au REMPEC la mise en oeuvre d'un projet si important.

75. La délégation maltaise a noté que l'information fournie par la Commission européenne confirmait le rôle instrumental que le REMPEC jouait en facilitant le dialogue et la coopération en Méditerranée entre les Etats membres de l'Union européenne et autres Etats côtiers méditerranéens. Elle a suggéré qu'un rapport approprié pourrait également être inclus dans le préambule de la Stratégie Régionale.

POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR: CLOTURE DE LA REUNION

76. Le représentant de l'OMI a accueilli favorablement l'approche positive de toutes les délégations et a exprimé la confiance de son organisation sur le fait que les Parties contractantes adopteraient une Stratégie Régionale solide.

77. Le coordinateur du PAM a remercié tous les participants pour le travail mené à bien et a souligné que l'adoption de la Stratégie Régionale allait accroître la responsabilité du REMPEC vis-à-vis des Parties contractantes. Il a réitéré l'importance d'évaluer la Stratégie Régionale et a souligné le besoin d'une collaboration étroite pour son achèvement entre le PAM, le REMPEC, l'OMI, et la Commission européenne, ainsi qu'avec d'autres partenaires, y compris la Banque Mondiale, par l'intermédiaire de programmes comme, par exemple, le METAP. Le Coordinateur a rappelé que des éléments de la Stratégie Régionale seraient inclus dans la Stratégie Méditerranéenne de Développement Durable (SMDD), qui était également en cours de préparation, et a invité les délégations nationales à présenter aux Parties contractantes un document concis, simple et réaliste.

78. Le directeur du REMPEC, a remercié les participants pour leur travail constructif qui aiderait le Centre dans la préparation d'un document final de qualité supérieure.

79. Le président a clôturé la Réunion le samedi 10 juillet 2004 à 12H45.

ANNEX(E) I

LIST OF PARTICIPANTS

LISTE DES PARTICIPANTS

ALBANIA / ALBANIE

XHAXHIU Shkelqim

Director of Maritime Transport
Ministry of Transport and Telecommunication
SHESHI "SKENDERBEJII"
S.S. Toptani Street Nr. 4
Tirana

Tel : **+355 (4) 220 479**
Mobile **+355 (68) 20 55 804**
Fax : **+355 (4) 220 479/ 234 654**
E-mail: shxhaxhiu@yahoo.com

MALOKU Arben

Specialist
Chief of Maritime Transport Department
Ministry of Transport and Telecommunication
SHESHI "SKENDERBEJII"
S.S. Toptani Street Nr. 4
Tirana

Tel: **+355 (4) 226 228**
Fax: **+355 (4) 220 479**
E-mail: beni2000al@yahoo.com

ALGERIA / ALGERIE

LAOUIRA Abdelhafid

Conseiller au Ministère de l'Aménagement du Territoire
et de l'Environnement
Av. des Quatre Canons
Alger

Tel: **+213 (21) 432 857**
Mob: **+213 (61) 501 886**
Fax: **+213 (21) 432 857**
E-mail: alaouira@yahoo.fr

REZAL Abdelkrim

Directeur de la Marine Marchande
Ministère des Transports
1 Chemin Ibn-Badis El Mouiz (ex. Poirson)
Alger

Mobile: **+213 (72) 11 26 33**
Fax: **+213 (21) 92 98 90**
E-mail: rezal@ministere-transports.gov.dz

BOSNIA AND HERZEGOVINA / BOSNIE ET HERZEGOVINE

ALIC Ramiza

Hydro-Environment Economist
Institute of Hydro-Engineering
1 Stjepana Tomica Street
71000 Sarajevo

Tel: + 387 (33) 212 466
Fax: + 387 (33) 207 949
E-mail: ramiza.alic@heis.com.ba

BABIC Enisa

Head of Department for Air Traffic, Waterway and Pipeline Transport
Ministry of Communications and Transport
Trg BiH 1
71 000 Sarajevo

Tel: +387 (33) 668 493
+387 (33) 204 620
Fax: +387 (33) 668 493
+387 (33) 204 620
E-mail: mkpbih@bih.net.ba
ebabic@bih.net.ba

CROATIA / CROATIE

MASTROVIC Margita

Head of Unit
Ministry of Environmental Protection, Physical Planning
and Construction
Marine and Coastal Protection Unit
Uzarska 2/1
51 000 Rijeka

Tel: +385 (51) 213 499
Fax +385 (51) 214 324
E-mail: margita.mastrovic@mzopu.hr

LULIC KRIVIC Dubravka

Head of Unit
Ministry of Sea, Tourism, Transport and Development
Prisavlje 14,
10000 Zagreb

Tel: + 385 (1) 616 92 50
Fax: + 385 (1) 619 59 56
E-mail: dubravka.krivic@pomorstvo.hr

CYPRUS / CHYPRE

LOIZIDES Loizos

Head, Fisheries and Pollution Control Division
Department of Fisheries and Marine Research
Ministry of Agriculture, Natural Resources and Environment
Aeolou 13
1416 Nicosia

Tel: **+357 (22)** 807 807
Mob: **+357 (99)** 427 828
Fax: **+357 (22)** 77 59 55
Email: lloizides@cytanet.com.cy

EFSTRATIOU Ioannis

Marine Surveyor A
Department of Merchant Shipping
Kylinis Street, Mesa Geitonia
4007 Lemesos
(P.O.Box 56193, CY 3305)

Tel: **+ 357 (25)** 848 100
Fax: **+ 357 (25)** 848 200
E-mail: maritimeadmin@dms.mcw.gov.cy
jefstratiou@dms.mcw.gov.cy

EGYPT / ÉGYPTE

HOSNY Abdel Monem

General Director of Environmental Development
Ministry of State for Environmental Affairs
Egyptian Environmental Affairs Agency (EEAA)
30 Misr-Helwan Agricultural Road
Maadi, Cairo

Tel: **+ 20 (2)** 525 64 52 (int. 7612)
Fax **+ 20 (2)** 525 64 90
E-mail: hosny2001@yahoo.com

EL KAZAZ Kamal H.

Director of Marine Environment Protection
Egyptian Maritime Sector
Red Sea Ports Authority
Ministry of Transport
P.O. Box 1
Port Tawfiq Suez

Tel: **+20 (62)** 331 123
Fax: **+20 (62)** 330 513
Fax: **+20 (62)** 229 485 (Personal)
Mobile: **+20 (10)** 126 59 92
E-mail: kmkazaz@hotmail.com

EUROPEAN COMMISSION / COMMISSION EUROPEENNE

De DIEU Jacques

Deputy Head of Unit
DG Energy and Transport, Unit G.1 – Policy and Maritime Safety
European Commission
Rue de Mot, 28
1040 Brussels
BELGIUM

Tel: **+32 (2) 296 83 74**
Fax **+32 (2) 296 90 66**
E-mail: Jacques.De-Dieu@cec.eu.int

De LANNOY Thomas

Administrator
DG Environment D.3 BU-9 2/185
Civil Protection Unit – A5
European Commission
200 rue de la Loi
1049 Brussels
BELGIUM

Tel: **+32 (2) 29 86 796**
Fax: **+32 (2) 29 90 314**
E-mail: thomas.de-lannoy@cec.eu.int

FRANCE

SILVESTRE Daniel

Chargé de mission
Secrétariat Général de la Mer
Service du Premier Ministre
16, Boulevard Raspail
75007 Paris

Tel: **+33 (1) 536 34 153**
Fax: **+33 (1) 536 34 178**
E-mail: daniel.silvestre@sgmer.pm.gouv.fr

WEIZMANN Michel

Chargé de mission auprès du Directeur
Direction du Transport Maritime de Ports au Littoral
Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mer
22 rue Monge
75005 Paris

Tel: **+ 33 (1) 40 81 71 37**
Fax: **+ 33 (1) 40 81 70 30**
E-mail: michel.weizmann@equipement.gouv.fr

GREECE/GRECE

FILTIKAKIS Emmanuel

Marine Environment Protection Division
Ministry of Mercantile Marine
109 Ipsilantou Street
GR 18532 Piraeus

Tel: **+30 (210)** 419 13 51

Fax: **+30 (210)** 422 04 40

+30 (210) 422 04 41

E-mail: dpthap@mail.yen.gr

PREVEZANOS Dionisios

Technical Equipment Section
Marine Environment Protection Division
Ministry of Mercantile Marine
109 Ipsilantou Street
18532 Piraeus

Tel: **+30 (210)** 419 15 47

Fax: **+30 (210)** 422 04 40

+30 (210) 422 04 41

E-mail: dpthap@mail.yen.gr

ISRAEL/ISRAEL

BETTELHEIM Gideon

Marine Pollution Inspector
Ministry of the Environment
Marine and Coastal Division
PO Box 811
Haifa 31007

Tel: **+972 (4)** 863 35 00

Fax: **+972 (4)** 863 35 20

E-mail: gidib@sviva.gov.il

LESHEM Zeev

Deputy Director
Shipping and Ports Administration
Ministry of Transport
Itzhak Rabin District Government Centre
15A Pal Yam Street
P.O. Box 806
Haifa 31 999

Tel: **+972 (4)** 863 21 01

Fax: **+972 (4)** 863 21 11

E-mail: zeevl@mot.gov.il

ITALY / ITALIE

MANCINI Marco

Ufficiale Superiore Capo Sezione
Ministero Infrastrutture Trasporto
Comando Generale Capitanerie di Porto
Viale dell'Arte, 16
00147 Rome

Tel : **+39 (06)** 590 848 864
Fax: **+39 (06)** 590 843 19
Email: cogecap3@flashnet.it

BELLINI Mauro

Ministero dell' Ambiente e Tutela del Territorio
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Rome

Tel: **+ 39 (06)** 57 22 34 89
Fax: **+ 39 (06)** 57 22 34 91
E-mail: blinus@sysnet.it

DELLA MEA Chiara

Ministero dell' Ambiente e Tutela del Territorio
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Rome

Tel: **+ 39 (06)** 57 22 34 88
Fax: **+ 39 (06)** 57 22 34 91
E-mail: dellamea.chiara@minambiente.it

LOLLI Fernando

Italian Coast Guard
Viale dell'Arte, 16
00144 Rome

Tel: **+ 39 (06)** 590 845 27
Fax: **+ 39 (06)** 590 847 93
Email: ---

LEBANON / LIBAN

WEHBE Samih

Ministry of Environment
P.O. Box 70 -1091
Antelias - Beirut

Tel: **+ 961 (4)** 52 22 22
Fax: **+ 961 (4)** 52 50 80
E-mail: s.wehbe@moe.gov.lb

LEBANON / LIBAN (cont.)

NAHLE Mohammed

Head of Maritime Department
Ministry Transport
Directorate General of Land and Maritime Transport
George Picot Street
Starco Buildings 3rd Floor
Beirut

Tel: + 961 (1) 378 33 50
Fax: + 961 (1) 372 767
E-mail: ministry@transportation.gov.lb

MALTA / MALTE

VASSALLO Lino C

Executive Director Merchant Shipping
Malta Maritime Authority
Maritime House
Lascaris Wharf
Valletta VLT 01

Tel: +356 21 250 350
Fax: +356 21 241 460
Email: lcvassallo@mma.gov.mt

CINI Victor

Port Officer
Malta Maritime Authority
Marina Pinto
Valletta VLT 01

Tel: +356 22 914 427
Fax: +356 21 244 419
E-mail: victor.cini@mma.gov.mt

MONACO

BOUCHET Pierre

Adjoint Directeur
Direction des Affaires Maritimes
Quai Jean Charles Rey
B.P. 468
MC-98012 Monaco Cedex

Tel: +377 (-) 93 15 86 78
Fax : +377 (-) 93 15 37 15
Email: pbouchet@gouv.mc

MOROCCO / MAROC

MARZAGUI Mohamed

Chef de la Division de la Navigation Maritime
Direction de la Marine Marchande
Boulevard Félix Houphouet Boigny
20000 Casablanca

Tel: **+212 (22)** 27 37 90
+212 (22) 22 19 31
Fax: **+212 (22)** 27 33 40
E-mail: mmarzagui@yahoo.fr

EL OUALJA Hafid

Administrateur au Département de l'Environnement
Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Eau et de l'Environnement,
Département de l' Environnement
36 Avenue Abtal Agdal
Rabat

Tel: **+ 212 (37)** 68 10 02
Mobile: **+ 212 (63)** 06 27 07
Fax: **+ 212 (37)** 77 27 56
+ 212 (37) 77 76 97
E-mail: eloualja@hotmail.com

SLOVENIA / SLOVENIE

BOZIC Zvezdan

Assistant Minister
Administration for Civil Protection and Disaster Relief
Semin 2a
SI 6000 Koper

Tel: **+386 (5)** 668 42 00
+386 (5) 668 42 01 (direct)
Mob: **+386 (041)** 586 030
Fax: **+386 (5)** 668 43 22
E-mail: Zvezdan.Bozic@urszr.si

SPAIN/ ESPAGNE

RODRIGUEZ CARBONELL Sergio

Head of Marine Environment Protection
Dirección des Operaciones
Protección del Medio Ambiente Marino
SASEMAR (SALVAMENTO MARITIMO)
C/ Fruela, 3
28011 Madrid

Tel: **+34 (91)** 755 9100
Mob: **+34 (63)** 005 9562
Fax: **+34 (91)** 755 9104/09
E-mail: lcc@sasemar.es

SYRIA / SYRIE

DAYOUB Ali

Head of Marine Anti-Pollution Department
General Directorate of Ports
Ministry of Transport
P.O. Box 505,
Al Gazair Street
Lattakia

Tel: **+963 (41)** 473 876
+963 (41) 473 333
Mobile: **+963 (93)** 738 625
Fax: **+963(41)** 47 58 05
E-mail: danco@net.sy

MOURJAN Hasan

Director
Environmental Directorate Tartous
Ministry of Local Administration and Environment
P.O. Box 1701
Tartous

Tel: **+963 (43)** 321 916
Fax: **+963 (43)** 321 917
Email: ---

TUNISIA / TUNISIE

SMAOUI Malek

Directeur de la Conservation de la Nature et du Milieu Rural
Direction Générale de l'Environnement et Qualité de la Vie
Ministère d'Agriculture, de l'Environnement et des Ressources Hydrauliques
30 Rue Alain Savary
Tunis

Tel: **+216 (71)** 703 394
Mob: **+216 (98)** 32 35 77
Fax: **+216 (71)** 704 340
Email: malek.smaoui@voila.fr

BOUAZIZ Moncef

Chef de Division à la Direction de la Sécurité et
Protection de l'Environnement
Office de la Marine Marchande et des Ports
Tunis

Tel: **+216 (71)** 735 300
+216 (71) 736 779
Fax: **+216 (71)** 735 812
Email: bouazizmoncef@yahoo.fr

TURKEY / TURQUIE

ONUR Saniye

Head of Marine Environment Department
Undersecretariat for Maritime Affairs
General Directorate for Maritime Transport
GMK Bulvari No.128
Maltepe – Ankara

Tel: **+90 (312)** 232 09 22
Fax: **+90 (312)** 231 33 06
E-mail: saniye.onur@denizcilik.gov.tr

ARSLAN Meryem

Chemical Engineer
Ministry of Environment and Forestry
General Directorate of Environmental Management
Marine and Coastal Area Department, Mediterranean and Aegean Branch
Eskisheir Yolu 8 Km
Ankara

Tel: **+90 (312)** 287 99 63/2016 (ext.)
Fax: **+90 (312)** 285 58 75
Email: jmeryem@yahoo.com
marslan@cevre.gov.tr

UNITED NATIONS ORGANIZATIONS
ORGANISATIONS DES NATIONS-UNIES

UNEP / CO-ORDINATING UNIT FOR THE MEDITERRANEAN ACTION PLAN (MAP)
PNUE / UNITE DE COORDINATION DU PLAN D'ACTION POUR LA MEDITERRANEE (PAM)

MIFSUD Paul

Co-ordinator
Co-ordinating Unit for the MAP (MEDU)
48, Vas. Konstantinou
P.O. Box 18019
1610 Athens
GREECE

Tel: + 30 (210) 727 31 23
Fax: + 30 (210) 725 31 96-7
E-mail: paul.mifsud@unepmap.gr

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

PALOMARES Miguel

Senior Deputy Director
Pollution Response and TC Co-ordination
Marine Environment Division
International Maritime Organization
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
U.K.

Tel: + 44 (207) 587 3218
Fax: + 44 (207) 587 3210
E-mail: mpalomares@imo.org

SECRETARIAT / SECRETARIAT

**REGIONAL MARINE POLLUTION EMERGENCY RESPONSE CENTRE FOR THE
MEDITERRANEAN SEA (REMPEC)
CENTRE REGIONAL MEDITERRANEEN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE CONTRE LA
POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)**

PATRUNO Roberto
Director

DOMOVIC Darko
Senior Programme Officer (OPRC)

PACE Jonathan
Programme Officer Prevention

KHODJET EL KHIL Lilia
Technical Officer

BONAVIA Amanda
Secretary

REMPEC
Manoel Island
Gzira GZR 03
MALTA

Tel: **+356 21 33 72 96/7/8**
Fax: **+356 21 33 99 51**
E-mail: rempec@rempec.org

ANNEXE II

DISCOURS D'OUVERTURE DE M. PAUL MIFSUD, COORDINATEUR DU PLAN D'ACTION POUR LA MEDITERRANEE

(Anglais seulement)

Mr. Chairman
Dear colleagues and delegates
Ladies and Gentlemen

It is a great pleasure to welcome you all to this first Meeting of National Experts on the Regional Strategy for the Prevention of and Response to Marine Pollution from Ships.

First, I would like to extend my thanks to our hosts, ENI Corporate University for making available this beautiful complex in a serene environment which I am sure will contribute to the effectiveness of your work during these three days.

I would also like to welcome Mr. Miguel Palomares, the newly appointed Senior Deputy Director of Marine Environment Division of IMO, who will from now on be directly responsible for liaison between IMO and REMPEC and MAP.

By adopting the new Prevention and Emergency Protocol in January 2002, the Mediterranean coastal States demonstrated their willingness to address the protection of the marine environment through three inter-related phases namely prevention, preparedness and response. While the original Emergency Protocol focused only on cooperative action for preparedness and response to marine pollution emergencies, the new one addresses the prevention of pollution from shipping related activities as a primary objective. It is always better to take preventive measures rather than remedial action. Indeed, sustainable growth of the maritime transport sector could only be achieved through integration of prevention, preparedness and response to ship generated pollution in development plans at all levels, ranging from local to regional.

The concern of the Mediterranean coastal States with regard to marine pollution was further demonstrated through the process of ratification of the new Protocol. As I am sure you are aware that the new Protocol has entered into force only two years after its adoption, and I would like to take the opportunity to congratulate the countries who made it possible, France, Monaco, Malta, Turkey, Croatia, Slovenia and the European Union. This no doubt constitutes an additional significant contribution to the Barcelona Convention and to the Mediterranean Action Plan as a whole. I also wish to express my sincere satisfaction with the efforts made so far by the coastal States in acting jointly towards the protection of our common sea from ship generated pollution. The success of these efforts depended to a large extent on the strengthening of co-operation and the reinforcement of a regional effort.

It is now expected, that the provisions of the new Prevention and Emergency Protocol will be translated into practical actions in order to significantly reduce pollution from ships in the coming years. This goal will be achieved through the preparation of a regional E.C. strategy for the implementation of the provisions of the new Protocol, which is led by and involves the countries themselves and the EC, with the assistance of REMPEC.

In this regard, the political will of the Contracting Parties to the Barcelona Convention to decisively address threats posed to the environment in the region by maritime traffic through the preparation of a strategy was clearly expressed in the Catania Declaration adopted in November 2003 during their last Meeting. The Catania Declaration listed the actions that should be addressed when preparing the strategy with a view to its adoption by the Fourteenth Meeting of the Contracting Parties in 2005 in Slovenia.

Consequently, REMPEC recently consolidated and disseminated to the Contracting Parties a draft Regional Strategy, with a view to discussing it at the present meeting of national experts. While preparing the draft document, REMPEC took into consideration the need to ensure the sustainable development of maritime traffic in the Mediterranean and paid particular attention to present and expected future scenarios for the development of the maritime industry in the region. Last but not least, the document that you will discuss also reflects the results of constant efforts made by the International Maritime Organization in the fields of safety of navigation and protection of the marine environment.

Contributions from all Contracting Parties and their full involvement in the preparation of the Regional Strategy are indispensable to give a concrete form to their already demonstrated, important efforts aimed at rendering shipping activities as harmless as possible to the ecological balance of our common sea and at ensuring at the same time the contribution of shipping to the sustainable development of the region.

I have no doubt that you will be doing your utmost, drawing on your background and experience, to meet this objective, and therefore I wish you the most fruitful work.

Thank you.

ANNEXE III

**DISCOURS D'OUVERTURE DE M. MIGUEL PALOMARES,
DIRECTEUR ADJOINT PRINCIPAL, DIVISION DU MILIEU MARINE,
ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE**

(Anglais seulement)

Distinguished delegates,

It is a pleasure for me to be taking part in this the First Meeting of National Experts on the Regional Strategy for Prevention of, and Response to Marine Pollution from Ships, as representative of the International Maritime Organization. And it is particularly gratifying since this is the first time I have had the opportunity of representing the Organization in my new capacity as Senior Deputy Director of the Marine Environment Division, a position that was held previously by Mr. Jean-Claude Sainlos, now Director of the Division and well known to most of you. I look forward to the opportunity of meeting and talking with you during our time in this splendid city.

Naturally, I intend to follow the established IMO policy, whereby the Organization will continue its managerial role and full collaboration with and support to REMPEC and, through the Centre, to the Parties to the Barcelona Convention and associated Protocols, within the legal and administrative framework established for the purpose and in co-operation with UNEP. REMPEC constitutes an important part of IMO policy and it represents a means for developing regional co-operation to achieve full implementation of the IMO instruments dealing with marine pollution prevention, preparedness and response. In this respect, REMPEC can be considered as a blueprint for other regional agreements elsewhere in the world.

As it is mentioned in the introductory paragraphs of the IMO document submitted under agenda item 5, we believe that the revised draft Strategy before this Meeting today is a well-prepared and comprehensive document which, once finalized, will substantially contribute to the further development of a co-ordinated regional policy for the protection of the marine environment in the Mediterranean. We also feel that, in some aspects, the draft Strategy seems ambitious. However, counting on the solid guidance and dependable assistance of REMPEC and the political will of the Parties, we are confident that the targets expected to be approved by the Meeting on Saturday will be achieved by the agreed completion date.

In this respect, I must emphasize that the successful implementation of the Strategy and the attainment of its goals will depend principally on the willingness and capacity of the individual national Authorities to dedicate the necessary resources, both human and material, to carry out the activities and accomplish the related undertakings laid down in the Strategy. REMPEC will of course be expected to assist in the process, but the main commitment, we believe, must come from the individual States. Although IMO may be able to provide some limited financial support through its Integrated Technical Co-operation Programme and notwithstanding any funding that may become available from donor sources, such as the European Union and the industry, the national commitment, in some of the earmarked activities, may imply the provision of resources of considerable magnitude.

Turning now to the text of the revised draft Strategy submitted by REMPEC under the symbol WG.23/5/1, the IMO Secretariat has studied the proposal in depth and relevant comments and suggested changes were submitted to REMPEC. These you will find in document WG.23/5/3. The intent of the IMO observations is to make constructive remarks on specific issues that might benefit from some clarification or additional information, and I will present them in some detail in due course, for your consideration.

Mr. Chairman, I won't take more of your valuable time, as you have in front of you a considerable task and not much time to carry it out. I just wish to reiterate my personal commitment to the work of this most important Meeting.

Thank you

ANNEXE IV

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la Réunion.
2. Règlement intérieur.
3. Élection des officiers.
4. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
5. Seconde version révisée de la Stratégie: Introduction et commentaires généraux.
6. Rapports des Groupes de Travail.
7. Discussion sur les rapports des Groupes de Travail.
8. Adoption des rapports des Groupes du Travail.
9. Questions diverses.
10. Clôture de la Réunion.

ANNEXE V

LISTE DES DOCUMENTS

Documents de travail

REMPEC/WG.23/4/1	Ordre du jour provisoire.
REMPEC/WG.23/4/2	Ordre du jour provisoire annoté.
REMPEC/WG.23/4/3	Emploi du temps provisoire.
REMPEC/WG.23/5/1	Stratégie Régionale pour la prévention de et la lutte contre la pollution marine par les navires. Seconde Version Révisée. (Soumis par le REMPEC)
REMPEC/WG.23/5/2	Proposition de la Partie Algérienne sur la Stratégie Régionale de prévention des pollutions marines par les navires - pour la mise en œuvre du Protocole "Prévention et situation critique" à la Convention de Barcelone. (Soumis par l'Algérie)
REMPEC/WG.23/5/3	Observations sur la Seconde Version Révisée de la Stratégie Régionale pour la prévention de et la lutte contre la pollution marine par les navires. (Soumis par l'OMI)
REMPEC/WG.23/5/4	Stratégie a long terme du REMPEC - Observations de la France sur le document transmis par lettre circulaire 08/2004. (Soumis par la France – français seulement)
REMPEC/WG.23/6/1	Draft Report of the Working Group 1 - Prevention of pollution from ships (anglais seulement)
REMPEC/WG.23/6/2	Draft Report of the Working Group 2 - Preparedness and response to accidental marine pollution (anglais seulement)

Documents d'information

REMPEC/WG.23/INF.1	Liste provisoire des documents.
REMPEC/WG.23/INF.2	Liste provisoire des participants.
REMPEC/WG.23/INF.3	Liste des participants.

ANNEXE VI

RÉSOLUTION

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION DE ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES NAVIRES

[Adoptée par la quatorzième Réunion ordinaire des Parties contractantes à la convention de Barcelone]

Les Parties contractantes à la convention de Barcelone :

Convaincues de l'importance de protéger la mer Méditerranée contre le risque de pollution marine,

Considérant l'importance accordée au renforcement de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement marin contre la pollution dans le Plan de mise en oeuvre adopté par le Sommet mondial de 2002 pour le développement durable - SMDD (Sommet de Johannesburg),

Réaffirmant leur engagement à la réalisation d'un développement durable aux niveaux régional, national et local ainsi qu'aux mesures adoptées et aux décisions prises dans la Déclaration méditerranéenne pour le Sommet de Johannesburg de 2002 et son Plan de mise en œuvre,

Tenant compte des parties pertinentes du « Plan d'action pour la protection du milieu marin et le développement durable des zones côtières de la Méditerranée (Phase II du PAM) et de la convention de Barcelone telle que révisée, adoptée par la Conférence de Plénipotentiaires à Barcelone le 10 juin 1995,

Rappelant l'adoption en 2002 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 Méditerranée (protocole Prévention et Situation Critique) qui a remplacé le protocole de 1976 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 et a étendu son champ d'application de sorte à y inclure également la prévention de la pollution par les navires,

Rappelant également les nouveaux objectifs et fonctions du REMPEC en tant que Centre régional pour la mise en œuvre du protocole, adopté lors de leur douzième réunion ordinaire,

Notant que le protocole Prévention et Situation Critique est entré en vigueur le 17 mars 2004,

Gardant à l'esprit les dispositions pertinentes de la Déclaration de Catane adoptée par leur treizième réunion ordinaire et, en particulier, leur accord concernant la préparation d'une Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine par les navires, comprenant des engagements et des délais précis, en vue de son adoption lors de leur quatorzième réunion ordinaire,

Ayant également à l'esprit les recommandations de leur treizième Réunion ordinaire portant sur la préparation et l'adoption de la Stratégie régionale :

Adopte la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine par les navires, telle que présentée dans l'annexe ci-jointe, pour une période de dix ans s'étendant de 2005 à 2015, qui porte sur :

- l'énoncé de mission du REMPEC ;
- les scénarii présents et à venir de l'industrie maritime et de la région méditerranéenne ;
- les objectifs généraux ;
- les objectifs spécifiques ; et
- le calendrier provisoire des activités et objectifs à atteindre ;

Demande au REMPEC d'examiner et de rendre compte aux Parties contractantes des progrès liés à la mise en œuvre de la Stratégie régionale et de proposer sa mise à jour s'il y a lieu.

Annexe

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES NAVIRES

1. ÉNONCÉ DE MISSION DU REMPEC

Le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) a pour mission d'assister les États côtiers de la Méditerranée dans la mise en œuvre 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 Méditerranée (protocole Prévention et Situation Critique) en :

- **renforçant les capacités des États côtiers de la région méditerranéenne** en vue de prévenir la pollution du milieu marin, en veillant à une application effective des règles internationales reconnues et en luttant contre/éliminant la pollution du milieu marin ;
- **développant la coopération régionale** dans le domaine de la prévention **et en facilitant la coopération** entre les États côtiers de la Méditerranée dans le cadre de la lutte contre les incidents de pollution marine ;
- **assistant les États côtiers de la Méditerranée qui le demandent** à développer leurs capacités nationales pour répondre aux incidents de pollution marine **et en facilitant l'échange d'informations, la coopération technologique et la formation** ; et
- **fournissant un cadre permettant un échange d'informations** sur des questions opérationnelles, techniques, scientifiques, juridiques et financières **et en encourageant un dialogue** visant à permettre des actions coordonnées aux niveaux national, régional et mondial pour la mise en œuvre du protocole.

2. SCÉNARIIS PRÉSENTS ET À VENIR DE L'INDUSTRIE MARITIME ET DE LA RÉGION MÉDITERRANÉENNE

La Stratégie ainsi que ses objectifs généraux et spécifiques ont été développés en gardant à l'esprit le cadre juridique, financier et institutionnel du système de Barcelone et, en particulier, les dispositions du protocole Prévention et Situation Critique ainsi que les objectifs et les fonctions du REMPEC en tant que centre régional chargé de la mise en œuvre dudit protocole. Par ailleurs, la Stratégie a été élaborée dans le cadre des scénariis présents et à venir escomptés caractérisant l'industrie maritime et la région méditerranéenne, dont en particulier :

- le rôle accru des services de transport maritime dans un monde davantage interconnecté et globalisé et la nécessité qui en résulte de mieux garantir le respect des normes de transport maritime les plus rigoureuses notamment grâce à un renforcement de l'interaction aux niveaux mondial, régional, sous-régional et national ;
- les développements attendus dans le secteur du trafic maritime en Méditerranée, en particulier la proposition de Réseau de transport euro-méditerranéen ;
- les préoccupations accrues du grand public quant à l'impact des activités de la navigation mondiales tant sur la vie humaine en mer que sur le milieu marin ;
- les développements politiques récents dans la région de la Méditerranée, en particulier l'élargissement de l'Union européenne vers le Sud ; et
- les développements récents et attendus aux niveaux mondial et régional liés à la réglementation de la navigation qui nécessitent de nouvelles approches en matière de protection du milieu marin en Méditerranée ainsi qu'une approche commune quant à la question de la protection du milieu marin dans la région, dont le fer de lance est le REMPEC.

3. OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Tenant compte de l'énoncé de mission du REMPEC, du cadre juridique, financier et institutionnel du système de Barcelone, dont en particulier les dispositions du protocole Prévention et Situation Critique ainsi que des scénarii présents et à venir escomptés de l'industrie maritime et de la région méditerranéenne, les objectifs généraux de la Stratégie sont triples, à savoir :

- la prévention des rejets illicites par les navires ;
- la prévention des accidents ; et
- la préparation à la lutte contre les incidents majeurs de pollution.

La rubrique 4 décrit les objectifs spécifiques qui, s'ils venaient à être réalisés, permettraient d'atteindre les objectifs généraux exposés ci-dessus. A chaque but spécifique, il est proposé des cibles précises devant également servir de critères d'évaluation du degré de réussite (ou non) des Parties contractantes dans leur poursuite de ces objectifs. Comme ce fut le cas ces 27 dernières années, le rôle du REMPEC sera principalement d'assister les Parties contractantes afin de leur permettre de renforcer leurs capacités nationales et de faciliter les moyens de la coopération régionale ou sous-régionale.

Les buts de la mise en œuvre sont énumérés, sous forme de tableau, à l'Appendice 1. Il est évident que tous les buts ne peuvent pas être immédiatement atteints. Un calendrier provisoire pour la mise en œuvre de la stratégie figure à l'Appendice 2.

Il est envisagé que plusieurs domaines d'activité dans le cadre des objectifs spécifiques pourraient créer une synergie avec d'autres composants du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) ainsi qu'avec d'autres organisations régionales connexes telles que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) récemment mise en place. Lorsque cela s'avère nécessaire, le travail du REMPEC devrait permettre d'établir des liens avec celui de ces autres entités.

La mise en œuvre pleine et effective de la stratégie dépendra de trois facteurs:

- la volonté politique des Parties contractantes;
- la capacité du REMPEC à répondre aux demandes des Parties contractantes dans la coordination et l'organisation des activités; et
- la disponibilité de ressources financières adéquates.

La volonté politique des Parties contractantes à agir sur la prévention de la pollution par les navires a été confirmée par l'adoption du protocole Prévention et Situation Critique en janvier 2002. Toutefois, il est évident qu'il est nécessaire d'entreprendre des actions concrètes supplémentaires afin de donner un effet significatif aux engagements politiques et juridiques qu'implique la signature du protocole. 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 à ces activités. Pour garantir la réalisation des buts et objectifs de la Stratégie, il faut que toutes les Parties contractantes s'assurent que les gouvernements prennent la mesure de l'importance des questions traitées par le protocole et allouent des ressources suffisantes pour mener à bien les actions nécessaires. Les récents incidents de pollution sont de nature à recentrer les efforts des gouvernements sur l'importance à accorder au traitement de ces problèmes.

En second lieu, il est important d'accorder au REMPEC les ressources humaines et les équipements nécessaires pour qu'il puisse apporter son assistance aux Parties contractantes pour qu'elles puissent renforcer leurs capacités nationales et faciliter la coopération régionale. Il sera nécessaire de procéder à d'autres recrutements dans les dix prochaines années afin de permettre au REMPEC de mener à bien la mission que lui a confié la 12^{ème} Réunion ordinaire des Parties contractantes (Monaco, 2001). Au chapitre des solutions, on pourrait envisager le détachement de fonctionnaires des Parties contractantes auprès du Centre pour des périodes déterminées (deux ans, par exemple). Ces détachements de personnel ont également l'avantage de permettre aux fonctionnaires ainsi détachés de mieux connaître et comprendre les activités du REMPEC.

Troisièmement, la réalisation des activités décrites ci-dessous nécessitera certainement l'apport de ressources financières supplémentaires. Il est possible d'envisager la recherche de certains fonds auprès des agences spécialisées du système des Nations Unies (ex.: OMI) pour réaliser des activités

qui aideront à remplir les mandats de ces organisations et agences. On peut également espérer que grâce aux divers mécanismes de financement de l'Union européenne (UE), il sera possible d'obtenir un soutien financier pour des projets clairement définis et qui poursuivent les objectifs de cette dernière.

Le partenariat euro-méditerranéen pourrait en particulier permettre au REMPEC de s'impliquer dans la mise en œuvre de projets visant à réduire davantage l'écart entre le cadre réglementaire international sur la sécurité maritime et le cadre juridique de l'UE afin de garantir une application uniforme, efficace et cohérente des règles internationales en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires en Méditerranée.

La mise en œuvre de la Stratégie implique inévitablement une augmentation du niveau des contributions des Parties contractantes aux Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée. Le coût des objectifs spécifiques de la Stratégie n'a pas encore été chiffré, mais les Parties contractantes devraient garder à l'esprit que sans moyens financiers conséquents, ces objectifs ne pourraient être réalisés.

4. OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

4.1 Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes qui sont relatives à la protection de l'environnement marin

Outre la convention de Barcelone, il existe un certain nombre de conventions internationales intéressant directement la prévention de la pollution par les navires. La plus importante est la convention internationale sur la prévention de la pollution par les navires de 1973/78, communément appelée MARPOL 73/78, et ses six annexes. D'autres conventions pertinentes, essentiellement celles adoptées sous l'égide de l'OMI, sont citées à l'Appendice 3. Des lacunes persistent encore en ce qui concerne la ratification, par les États de la Méditerranée, des conventions internationales pertinentes. Pour combler ces lacunes, il est donc proposé que tous les États méditerranéens qui ne l'ont pas déjà fait, ratifient et assurent simultanément la mise en œuvre et l'application de celles-ci selon le calendrier figurant ci-dessous. Le REMPEC devra également fournir aux États côtiers méditerranéens qui le demandent conseils et assistance à cet égard.

De manière similaire, il est évident que les États méditerranéens n'ont pas tous ratifié les conventions maritimes internationales relatives à la prévention des accidents de pollution du milieu marin et à la lutte contre de tels incidents, telles que l'OPRC 1990, le protocole OPRC-SNPD de 2000 ainsi que la convention de 1969 sur l'intervention, et son protocole de 1973. On trouvera à l'Appendice 3 la liste complète des conventions concernées. Afin d'assurer une base juridique complète pour la prévention de tels accidents en Méditerranée et les mesures de lutte contre ces accidents, il est important que les États méditerranéens prennent les mesures nécessaires afin d'assurer que ces conventions sont ratifiées et les faire appliquer à l'échelle nationale. Dans le cadre de son mandat actuel, le REMPEC continuera d'assister, sur ce point, tout État qui demande conseil à cet égard.

Les Parties contractantes conviennent :

- a) que tous les États méditerranéens ratifient MARPOL 73/78 et ses annexes au plus tard en [2007] et coopèrent à travers le REMPEC pour garantir un total respect de ses dispositions ;
- b) que tous les États méditerranéens ratifient les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI dès que possible mais de préférence d'ici [2008], assurent leur transposition dans la législation nationale dans les mêmes délais ainsi qu'à une totale conformité avec leurs dispositions ;

De demander au Secrétariat :

- c) de fournir aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance en vue de respecter les délais arrêtés dans les sous-paragraphes (a) et (b) ci-dessus.

4.2 Veiller à l'efficacité des administrations maritimes¹

Le succès de la mise en œuvre des instruments internationaux pertinents dépend beaucoup de la garantie que les navires se conforment, en tout temps, aux normes exigées. Ceci requiert bien sûr des États qu'ils disposent d'administrations maritimes capables de s'acquitter efficacement des obligations de l'État du pavillon, l'État du port et l'État côtier conformément aux recommandations et directives y relatives de l'OMI.

Une des principales obligations de MARPOL 73/78 est l'exigence faite aux responsables des administrations maritimes d'entreprendre des inspections régulières des navires battant pavillon national ou pavillon étranger qui visitent leurs ports afin de s'assurer qu'ils satisfont aux dispositions pertinentes de la convention. Le problème est que même si on effectue des contrôles, la qualité de l'inspection peut varier considérablement d'un port à un autre et d'un inspecteur à un autre. Certes, il est nécessaire d'augmenter le nombre d'inspections pour identifier les navires sous-normes, mais il demeure essentiel d'améliorer, en premier lieu, la qualité des inspections entreprises. L'on suggère à cet effet d'accorder une attention accrue à la formation des inspecteurs des États côtiers méditerranéens. Le REMPEC pourrait à cet égard jouer un rôle crucial dans la formation d'inspecteurs de navires qui procèdent à des contrôles dans le cadre des conventions internationales en matière de protection du milieu marin et en particulier, la convention MARPOL 73/78.

Les Parties contractantes conviennent :

- a) que tous les États méditerranéens (qui ne l'ont pas encore fait) s'efforcent de renforcer, sur la base d'un plan national, la performance de leurs administrations maritimes conformément aux directives et recommandations de l'OMI au plus tard en [2010] ;
- b) que tous les États méditerranéens, dans leurs efforts pour la protection de l'environnement marin, devrait conduire, autant que possible, à intervalles réguliers, une auto-évaluation de leurs capacités et performances en vue d'une application pleine et entière de MARPOL 73/78, en utilisant les orientations figurant dans les résolutions pertinentes de l'OMI traitant de l'auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon [et dans le code pour l'application des instruments de l'OMI];

De demander au Secrétariat :

- c) d'améliorer les connaissances et l'expertise des inspecteurs en mettant au point, par le biais du REMPEC, un programme d'activités de formation relatif aux instruments internationaux pertinents, en particulier MARPOL 73/78, en vue d'assurer la formation appropriée des inspecteurs de navires, à compter de [2005] ;
- d) d'assister, à travers le REMPEC, les États côtiers méditerranéens qui en font la demande au développement de plans nationaux pour le renforcement de leurs administrations nationales.

¹ On notera que certaines questions abordées dans cette section du présent document font actuellement l'objet d'activités conduites par l'OMI, y compris celles entreprises dans le cadre des projets OMI/MEDA et du Programme intégré de coopération technique de l'OMI (ITCP). Pour éviter tout chevauchement ou double emploi entre l'OMI et le REMPEC, avant la finalisation de la stratégie, le Centre consultera l'OMI afin d'identifier les questions déjà traitées par l'Organisation.

4.3 Renforcer le Mémoire d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen)

Afin de renforcer l'efficacité des efforts de chaque État individuellement en matière d'inspection des navires par l'État du port au titre de conventions maritimes internationales dont la convention MARPOL, divers Mémoires d'entente régionaux ont été signés par les États concernés à l'effet de renforcer la coopération régionale sur ce point. Le Paris MoU a été adopté en 1982 en vue de renforcer la coopération en matière de contrôles par l'État du port entre États européens essentiellement et, au milieu des années 1990, un MoU pour la région méditerranéenne a été adopté. Son siège est installé à Alexandrie et il a été décidé de créer une base de données sur les inspections de navires qui sera établie par le Maroc.

[La directive 95/21/CE¹ de l'Union européenne, qui rend obligatoire le MoU de Paris pour les États membres de l'UE, détermine un seuil d'inspection de 25% des navires visitant les ports européens. Elle prévoit également un système de ciblage spécifique, ainsi que la possibilité d'interdire certains navires des ports européens. Le MoU méditerranéen a arrêté un seuil de 15% d'inspections, mais cet objectif n'est pas encore atteint. En outre, une politique de détention différente est suivie.

L'élargissement de l'UE, suite auquel deux membres du MoU méditerranéen respectent désormais les dispositions de la Directive de l'UE, mérite que l'on y prête toute l'attention voulue. Le REMPEC pourrait contribuer à l'amélioration de l'efficacité du MoU méditerranéen et au renforcement de la coopération entre celui-ci et le MoU de Paris.]²

Pour réaliser l'objectif de renforcement du Mémoire d'entente pour la Méditerranée sur le contrôle par l'État du port,

Les Parties contractantes conviennent :

- a) de charger le REMPEC de jouer un rôle dans l'amélioration de l'effectivité du MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du port et de faciliter la coordination entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen ;
- b) de rendre disponible les ressources nécessaires ainsi que les moyens permettant au MoU méditerranéen de fonctionner de façon efficace ;

De demander au Secrétariat :

- c) d'être présent aux réunions du comité du MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du port et, lorsque cela est possible, d'accueillir celles-ci;
- d) de s'associer aux activités de formation du contrôle par l'Etat du port concernant les questions environnementales, y compris les conventions relatives aux systèmes anti-salissures et à la gestion des eaux de ballast lorsque cela est approprié, en collaboration avec les institutions de formation reconnues de la région ; et
- e) de travailler en association avec les MoUs sur l'organisation et le suivi de l'analyse des campagnes d'inspections renforcées sur les défaillances liées à MARPOL 73/78.

¹ Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port) telle qu'amendée.

² Ces paragraphes sont entre crochets en vue de la révision de la législation européenne sur le contrôle par l'Etat du port.

4.4 Mise à disposition d'installations de réception portuaires¹

[Une clause importante de la convention MARPOL 73/78, également reflétée dans le protocole Prévention et Situation Critique, dispose que tous les Etats Parties à la convention fournissent dans leurs ports des installations adéquates pour le type de navires qu'ils accueillent et pour les différents types de déchets et de résidus de marchandises provenant de ces navires. L'absence d'installations de réception appropriées dans les ports de la Méditerranée a été, pendant longtemps, source de préoccupation pour la communauté internationale et pour les États eux-mêmes. Cette question a fait l'objet de nombreuses études et a été traitée par un projet MEDA mis en œuvre par le REMPEC (2002-2004).

Un certain nombre de problèmes, liés à l'absence d'installations de réception portuaires adéquates en Méditerranée, ont été identifiés. Il y a d'abord l'absence d'orientations suffisantes sur les conditions techniques de la fourniture d'installations de réception adéquates pour les différents types de résidus de marchandises et de déchets provenant des navires ; cette question a été traitée en particulier par le projet MEDA². Deuxièmement, qu'en est-il de l'élimination définitive des déchets, dans des conditions écologiques satisfaisantes ? Nous sommes ici devant un problème de gestion des déchets et, à ce titre, il est nécessaire de mettre au point des procédures appropriées entre l'autorité portuaire (qui n'a, généralement, aucune mission de traitement des déchets) et les autorités locales chargées du traitement des différents types de déchets (ex. : ordures de navire comparables aux déchets municipaux ; résidus d'hydrocarbures et boues qui peuvent être transférés aux raffineries pour recyclage ou aux utilisateurs qui les récupèrent comme fioul). Troisièmement, on ne peut manquer de parler du coût des installations de réception et de la nécessaire application, entre autres, du principe du 'pollueur-payeur', impliquant que ce sont les navires qui utilisent ces installations qui devraient payer pour de tels services. La Directive 2000/59/CE³ de l'UE régit cette question et bien d'autres en ce qui concerne les États membres de l'Union.

La question du paiement pour les services rendus par les installations de réception portuaires est une problématique importante en ce sens que les tarifs ne devraient pas être excessivement élevés au point d'inciter les capitaines de navires à violer la convention en déversant leurs déchets dans la mer. D'un autre côté, les différences dans les pratiques en vigueur d'un port à autre (où les frais de traitement des déchets sont, soit facturés en sus aux utilisateurs des installations de réception ou introduits dans les droits de port) pourraient donner lieu à des divergences dans l'utilisation des installations de réception et conduire à d'importantes charges imposées pour le traitement des déchets sur les ports qui fournissent ces installations à des tarifs bas. Afin de veiller à ce que les droits, perçus au titre de l'enlèvement et du traitement des déchets, ne soient pas un facteur décourageant l'utilisation des installations portuaires en Méditerranée, les États côtiers méditerranéens devraient se pencher sur cette question.

Afin de satisfaire cet objectif de fourniture d'installations adéquates de réception portuaires,

Les Parties contractantes conviennent:

- a) d'envisager d'ici [2005] l'établissement de procédures relatives au coût d'utilisation des installations de réception, qui doit être raisonnable et ne pas avoir pour résultat de décourager leur utilisation.

¹ Cet objectif spécifique se trouve entre crochets dans l'attente de la fin du Projet MEDA sur les installations de réception portuaires conduit par le REMPEC et ses résultats; le groupe de travail a proposé que la question relative au coût de l'utilisation des installations portuaires soit discutée lors de prochain séminaire qui conclura le Projet MEDA.

² Projet MEDA sur les installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navire, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures (MED.B7.4100.97.0415.8).

³ Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

- b) En ce qui concerne les ordures de navire:
- i) que tous les principaux ports devraient disposer d'installations de collecte des ordures de navire et des procédures et règles régissant leur élimination, au plus tard en [2007] ;
 - ii) que les procédures et règles de collecte et d'élimination des ordures de navire devraient être en place dans tous les principaux ports d'ici [2010].
- c) En ce qui concerne les déchets contenant des hydrocarbures:
- i) tous les principaux ports devraient établir des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des déchets contenant des hydrocarbures et des eaux de ballast sales d'ici [2007] ;
 - ii) les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des déchets contenant des hydrocarbures et des eaux de ballast sales devraient être en place dans tous les principaux ports d'ici [2010] ;
- d) En ce qui concerne les substances liquides nocives :
- i) tous les principaux ports devraient établir des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives d'ici [2007] ;
 - ii) les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives devraient être en place dans tous les principaux ports d'ici [2010 ?];
- e) En ce qui concerne les eaux usées :
- i) tous les principaux ports devraient établir des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées d'ici [2007] ;
 - ii) les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées devraient être en place dans tous les principaux ports d'ici [2010 ?];
- f) En ce qui concerne les eaux de ballast et les sédiments:
- i) les principaux terminaux pétroliers et chimiques devraient établir des procédures et règles de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de ballast sales d'ici [] ;
 - ii) les principaux ports et terminaux procédant au nettoyage ou à la réparation de citernes de ballast s'efforcent de prendre des mesures pour se conformer aux dispositions de la convention sur les eaux de ballast de 2004 d'ici [2012] et, si possible, d'ici son entrée en vigueur.]

4.5 Amélioration du contrôle, par l'État du port, des déchets provenant des navires¹

[La mise en place d'installations de réception portuaires n'est pas une fin en soi. Ces installations sont un moyen d'empêcher la pollution du milieu marin par des rejets illicites. Cependant, certains navires disposent, à leur bord, d'une capacité de stockage suffisamment importante pour décharger leurs déchets dans un autre port sans être tentés de les déverser illégalement en mer. Dans ce cas de figure, il est indispensable de mettre en place un système de sorte que le port informe les autorités du prochain port d'escale du navire sur l'état du stockage des déchets à bord afin que les autorités du prochain port d'escale puissent inspecter le navire et s'assurer qu'il n'y a pas eu rejet illicite pendant le transit.

Dans certains cas, les autorités portuaires pourraient exiger du navire qu'il décharge ses déchets dans les installations de réception portuaires avant de quitter le port. Il est, donc, important pour les autorités portuaires compétentes de disposer de pouvoirs conséquents pour appliquer une telle décision.

Pour atteindre cet objectif spécifique d'amélioration du contrôle des déchets provenant des navires,

Les Parties contractantes conviennent:

- a) d'établir, [d'ici 2015], un système de notification, à adresser au prochain port d'escale du navire, faisant état de la présence, à son bord, d'ordures de navire, d'eaux de cale et de résidus d'hydrocarbures ;
- b) que tous les États méditerranéens appliquent [d'ici 2010], des réglementations nationales donnant pouvoir aux autorités maritimes d'exiger, des Capitaines de navires, lorsqu'elles le jugent nécessaire, de décharger les déchets à bord dans des installations de réception portuaires désignées avant de lever l'ancre.]

¹ Cet objectif spécifique se trouve entre crochets dans l'attente de la fin du Projet MEDA sur les installations de réception portuaires conduit par le REMPEC et ses résultats; le groupe de travail a proposé que la question relative au coût de l'utilisation des installations portuaires soit discutée lors de prochain séminaire qui conclura le Projet MEDA.

4.6 Amélioration du contrôle et de la surveillance des rejets illicites

A l'exception des quelques États côtiers méditerranéens qui ont mis en place une surveillance aérienne des eaux se trouvant sous leur juridiction, il y a absence générale de contrôle et de surveillance des eaux de la Méditerranée – conditions indispensables pour la mise en œuvre effective de la convention MARPOL 73/78. Cette absence de surveillance permet – voire encourage – le rejet d'eaux de ballast ou des résidus d'hydrocarbures, parfois même des ordures de navire, sans crainte d'être inquiété. Le fait qu'un nombre limité d'États aient établi, au-delà de leurs eaux territoriales, une zone soumise à leur juridiction leur permettant d'appliquer les dispositions de la convention MARPOL 73/78 aggrave cette situation.

Si elles entendent donner un sens au protocole Prévention et Situation Critique, les Parties contractantes devraient s'engager dans un système régulier de surveillance aérienne nationale. La tâche de surveillance pourrait être partagée en autorisant les aéronefs d'un État voisin à survoler les eaux sous juridiction d'un autre État afin d'appliquer les dispositions pertinentes de la convention. Il existe en Méditerranée diverses régions où une telle coopération sous-régionale pourrait être possible. Néanmoins, la surveillance aérienne devrait être toujours complétée par des patrouilles maritimes à bord de navires.

Outre la surveillance par aéronef et par les bateaux patrouilleurs, la surveillance de la Méditerranée par satellite est une option prometteuse dans l'effort d'amélioration de la prévention des rejets illicites. A long terme, le REMPEC pourrait recevoir et analyser les données satellitaires et transmettre à l'État côtier le plus proche des informations sur les faits de pollution du milieu marin. Pour réduire les coûts sur le budget du REMPEC, le personnel devant prendre en charge cette activité devrait être fourni par les Parties contractantes et serait détaché au REMPEC à tour de rôle. Ceci permettrait, en outre, d'améliorer les capacités du personnel détaché, d'accroître leurs connaissances et expertise ainsi que de renforcer la coopération régionale dans ce domaine.

Pour atteindre cet objectif spécifique d'amélioration du contrôle et de la surveillance des rejets illicites,

Les Parties contractantes conviennent:

- a) d'établir, d'ici [2006], des systèmes et procédures pour le contrôle et la surveillance nationale, y compris, lorsque cela est faisable, la surveillance aérienne des eaux soumises à la juridiction des Parties contractantes et de rendre compte des résultats obtenus aux réunions habituelles des Correspondants nationaux du REMPEC ;
- b) de s'efforcer d'établir d'ici [2007], des systèmes sous-régionaux, y compris les procédures de survol des eaux soumises à la juridiction d'un État voisin, si les Parties en conviennent, pour la surveillance aérienne des zones de la Méditerranée sensibles du point de vue environnemental et/ou à risque élevé ;

De demander au Secrétariat:

- c) de conduire des projets pilotes en matière de contrôle et de surveillance des rejets illicites par les navires ;
- d) d'établir des Mémoires d'entente avec les agences ou les organes compétents prévoyant qu'[à compter de 2006] le REMPEC deviendra le centre de liaison entre ces agences/organes et les États côtiers sur d'éventuels faits de pollution du milieu marin détectés par satellite.

4.7 Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites¹

Bien que de nombreux États méditerranéens aient ratifié la convention MARPOL 73/78, ils n'ont pas tous élaboré un cadre juridique national pour appliquer de façon effective cette convention et notamment, un cadre général pour appliquer les dispositions et poursuivre les contrevenants. Dans certains pays, le besoin se fait sentir de sensibiliser davantage les responsables de l'État à l'importance de cette question s'ils souhaitent prendre en charge sérieusement ce problème de rejets illicites par les navires. En dépit de la complexité du sujet, beaucoup de progrès ont été réalisés dans le cadre de l'Accord de Bonn et de HELCOM traitant de ces questions en Mer du Nord et en Mer Baltique et les États méditerranéens pourraient tirer des bénéfices importants de cette expérience.

Pour atteindre cet objectif spécifique d'amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites en Méditerranée:

Les Parties contractantes conviennent:

- a) que tous les États méditerranéens s'assurent de l'existence d'un cadre juridique national (législation) comme base des poursuites contre les auteurs de rejets illicites d'ici [2010 au plus tard] ;
- b) de s'efforcer d'harmoniser les sanctions d'ici [2010] pour garantir un égal traitement des auteurs de rejets illicites dans toute la région méditerranéenne ;
- c) de partager, [d'ici 2007], les données recueillies en conformité avec leurs dispositions juridiques nationales, et de faciliter la reconnaissance mutuelle des preuves recueillies par d'autres États, afin de garantir des poursuites effectives contre les auteurs de rejets illicites ;

De demander au Secrétariat :

- d) de conduire des projets pilotes dans ce domaine, y compris une compilation des dispositions légales et institutionnelles nationales, ainsi que de diffuser des informations aux agents d'exécution ainsi qu'aux juristes /procureurs/magistrats sur les questions pertinentes et garantir ainsi le succès des poursuites judiciaires devant les tribunaux (ex. : procédures pour la collecte de données, soumissions de preuves devant les tribunaux, etc.) à l'effet de fournir, à tous les États méditerranéens, l'expertise nécessaire d'ici [2010].

¹ Il est fait ici référence à la Résolution de l'Assemblée de l'OMI A.787(19), telle qu'amendée par la Résolution A.882(21). La publication de l'OMI intitulée "MARPOL-How to do it" contient des informations utiles sur les questions relatives à la poursuite des contrevenants et à la détection de la pollution et à la lutte.

4.8 Réduction de la pollution produite par les bateaux de plaisance

Au cours des dernières années, le Gouvernement de Monaco et l'INDEMER ont effectué des travaux préparatoires en vue du développement d'un projet de convention sur la navigation des bateaux de plaisance en Méditerranée. De plus, en 2001, le REMPEC a entrepris une étude sur les règles nationales et portuaires applicables à la prévention de la pollution et des effets nuisibles à l'environnement causés par des bateaux de plaisance en Méditerranée¹. A la lumière de cette étude, le REMPEC a préparé une série de (projets de) Recommandations, qui ont été publiées en 2001. Le REMPEC a proposé que les Parties contractantes prennent en ligne de compte les 15 Recommandations lorsqu'elles élaborent des mesures nationales contre la pollution par les bateaux de plaisance.

Tenant compte des travaux en cours du REMPEC visant à préparer et à développer, dans le cadre du système de Barcelone, un projet d'instrument juridique régional sur la prévention de la pollution due aux bateaux de plaisance en Méditerranée afin d'atteindre l'objectif spécifique de réduction des problèmes de pollution liés aux bateaux de plaisance,

Les Parties contractantes conviennent :

- a) que l'instrument juridique régional sur la prévention de la pollution par les bateaux de plaisance en mer Méditerranée, en cours de développement dans le cadre du système de Barcelone, doit être conforme à la convention MARPOL 73/78 et être préparé en collaboration étroite avec l'OMI ;
- b) que tous les États méditerranéens doivent s'efforcer de mettre en oeuvre les dispositions existantes pertinentes de la convention MARPOL 73/78 et, autant que possible, une fois adoptées, des dispositions de l'instrument juridique régional visé au paragraphe a) ci-dessus et de rendre compte des mesures qu'ils ont prises pour mettre en oeuvre lesdites dispositions.

De demander au Secrétariat :

- c) d'assister les États méditerranéens dans la mise en oeuvre des dispositions existantes pertinentes de la convention MARPOL 73/78 et, autant que possible, une fois adoptées, des dispositions de l'instrument juridique régional visé au paragraphe a) ci-dessus.

¹ Recommandations pour la prévention de la pollution & des conséquences environnementales néfastes liées aux navires de plaisance en méditerranée, REMPEC, 2000-2001.

4.9 Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime ¹

Des systèmes d'organisation du trafic maritime ont déjà été mis en place en Méditerranée. Cependant, il ressort de discussions préliminaires, entamées avec certaines Parties contractantes à la convention de Barcelone, qu'il serait judicieux de créer des systèmes supplémentaires, au moins dans les passages étroits et dans les zones côtières les plus vulnérables.

Pour atteindre cet objectif spécifique de réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes supplémentaires,

Les Parties contractantes conviennent:

- a) de proposer à l'OMI, d'ici [2008], là où cela s'avère nécessaire, des systèmes appropriés d'organisation du trafic supplémentaires en Méditerranée pour adoption possible au plus tard en [2010] ;

De demander au Secrétariat:

- b) de s'assurer de l'identification, d'ici [2006], des principales voies de navigation des navires transportant des hydrocarbures ou des substances nuisibles et potentiellement dangereuses (SNPD).

¹ On notera que certaines questions abordées dans cette section du présent document font actuellement l'objet d'activités réalisées par l'OMI, y compris celles entreprises dans le cadre des projets OMI/MEDA et du Programme intégré de coopération technique de l'OMI (ITCP). Pour éviter tout chevauchement ou double emploi entre l'OMI et le REMPEC, avant la finalisation de la stratégie, le Centre consultera l'OMI afin d'identifier les questions déjà traitées par l'Organisation.

4.10 Un meilleur contrôle du trafic maritime¹

Des systèmes de contrôle du trafic maritime existent déjà dans certaines régions de la Méditerranée. Des incidents ont déjà eu lieu, par le passé, où des États côtiers ont perdu la trace de navires susceptibles de poser un risque de pollution. Il y a donc lieu d'établir des systèmes supplémentaires de contrôle du trafic maritime en Méditerranée afin de mettre en œuvre effectivement le protocole Prévention et Situation Critique.

Au niveau européen, la nécessité de superviser constamment les mouvements des navires a amené l'Union européenne à adopter la Directive 2002/59/CE² prévoyant un système général de suivi du trafic des navires et d'information basé sur les exigences de l'OMI. Au regard du besoin d'améliorer la surveillance des navires en Méditerranée, en particulier ceux présentant un risque pour le milieu marin, il convient que les États côtiers méditerranéens exploitent pleinement le potentiel du Système européen, lequel comprend le projet actuel Safe Sea Net. À cet égard, tous les efforts devraient viser à identifier les possibilités pouvant exister en vertu du mécanisme de partenariat euro-méditerranéen pour le développement et l'établissement d'une infrastructure ad hoc.

Outre l'amélioration de la surveillance du trafic des navires, il y a lieu également d'examiner les circonstances dans lesquelles les hydrocarbures et d'autres substances nuisibles et potentiellement dangereuses sont transportés en vrac dans des navires-citernes simple coque avant leur retrait progressif conformément au calendrier arrêté aux termes de MARPOL 73/78, comme, à titre d'exemple, l'utilisation de navires simple coque pour le transport de certains types d'hydrocarbures.

Pour atteindre cet objectif spécifique d'amélioration du contrôle du trafic maritime en Méditerranée,

Les Parties contractantes conviennent :

- a) de revoir les conditions de transport des hydrocarbures et d'autres SNPD en particulier par les navires simple coque, afin d'envisager la possibilité d'arrêter, d'ici [2007], un régime méditerranéen conformément aux règles internationales ;
- b) d'identifier, d'ici [2006], les zones méditerranéennes où le contrôle du trafic maritime pourrait être amélioré en mettant en place un régime basé sur l'utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS), en combinaison avec les systèmes de séparation du trafic (VTS) et les systèmes de compte rendu obligatoire des navires, et en finalisant les procédures d'approbation d'ici [2010] ;

De demander au Secrétariat :

- c) de négocier avec les organisations et agences appropriées, pour le compte des Parties contractantes qui en font la demande, l'assistance financière internationale nécessaire pour mettre en place le régime visé au paragraphe b) ci-dessus d'ici [2010] ;
- d) de développer un programme de formation pour le personnel impliqué dans le transport et la maintenance des SNPD en conformité avec les codes pertinents de l'OMI, en particulier le code IMDG.

¹ On notera que certaines questions abordées dans cette section du présent document font actuellement l'objet d'activités réalisées par l'OMI, y compris celles entreprises dans le cadre des projets OMI/MEDA et du Programme intégré de coopération technique de l'OMI (ITCP). Pour éviter tout chevauchement ou double emploi entre l'OMI et le REMPEC, avant la finalisation de la stratégie, le Centre consultera l'OMI afin d'identifier les questions déjà traitées par l'Organisation.

² Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.

4.11 Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPs)

Comme on le sait, la Méditerranée a été désignée comme Zone spéciale aux termes des Annexes I et V de la convention MARPOL 73/78. En outre, les Parties contractantes peuvent également classer des Zones maritimes particulièrement sensibles comme zones nécessitant une protection spéciale. En novembre 2001, l'OMI a adopté la Résolution A 927(22)¹ comportant des Directives pour l'identification et la désignation de Zones maritimes particulièrement vulnérables.

Une ZMP est une zone qui nécessite une protection spéciale, sous l'égide de l'OMI, en raison de son importance, pour des raisons écologiques, socio-économique ou scientifique et parce qu'elle est susceptible d'être affectée par les activités maritimes internationales. Pour qu'une zone soit qualifiée de ZMP, elle doit satisfaire un certain nombre de critères figurant dans les Directives de l'OMI. Si une ZMP est acceptée par l'OMI, la zone identifiée bénéficiera de mesures de protection (ex. : comme zone à éviter) et sera identifiée comme telle sur les cartes de navigation.

Pour atteindre cet objectif spécifique d'identification de Zones maritimes particulièrement vulnérables, les Parties contractantes conviennent:

De demander au Secrétariat :

- a) d'initier, d'ici [2008], le processus d'identification, en coordination avec les PAM/CARs compétents, les zones qui, sur proposition des Parties contractantes et après examen par les correspondants nationaux du REMPEC, pourraient être classées ZMPs ;
- b) d'assister, en coopération avec l'OMI, les États côtiers méditerranéens qui en font la demande, à mener les études pertinentes nécessaires et à préparer les demandes éventuelles y relatives, qui seront soumises à l'OMI pour la désignation de ZMPs, dans le strict respect des directives pertinentes de l'OMI.²

¹ Résolution A.927(22) de l'OMI sur les directives pour la désignation de zones spéciales en vertu de MARPOL 73/78 et directives pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables.

² Idem.

4.12 Désignation de lieux de refuge pour réduire les risques de pollution à grande échelle¹

En réponse à un besoin opérationnel urgent sur le plan international, l'OMI a examiné, à l'échelle mondiale, le problème des lieux de refuge pour les navires en difficulté. En décembre 2003, l'OMI a adopté la Résolution A.949(23)² sur les directives concernant les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, mais où la vie humaine n'est pas en danger. (S'agissant de la sécurité de la vie humaine, ce sont les dispositions de la convention sur la recherche et le sauvetage maritime SAR qui s'appliquent.)

Les directives de l'OMI visent à fournir aux capitaines, armateurs, équipes de sauvetage et aux Gouvernements membres, un cadre leur permettant d'intervenir efficacement et de telle sorte que, quelle que soit la situation, les efforts du Capitaine et de l'armateur du navire et ceux des autorités publiques soient complémentaires. Une seconde résolution de l'Assemblée, portant sur la création d'une structure de Services d'assistance maritime qui serait un centre de collecte des différents rapports et notifications requis par les nombreux instruments de l'OMI, a également été adoptée par l'Assemblée de l'OMI en décembre 2003 (Résolution A.950(23)³. Par conséquent, au niveau européen, conformément à la Directive européenne 2002/59/CE⁴, les États membres européens ont élaboré des plans pour l'accueil des navires en détresse dans leurs eaux territoriales.

Sur base de ce scénario, il serait bon que les États méditerranéens étudient en profondeur les modalités de création de lieux de refuge en Méditerranée. Ces États pourraient également envisager l'élaboration de directives, par exemple, sur le matériel supplémentaire dont il faudra doter ces lieux de refuge afin de faciliter les transferts de cargaisons dans des conditions environnementales saines.

Pour atteindre cet objectif spécifique qu'est l'établissement de lieux de refuge en vue de réduire les risques de pollution à grande échelle,

Les Parties contractantes conviennent :

- a) d'identifier de toute urgence des procédures appropriées, comme indiqué dans les directives pertinentes de l'OMI, visant à faciliter la prise de décision quant au choix d'un lieu de refuge pour un navire en détresse;
- b) que tous les États méditerranéens arrêtent des plans traitant des navires en détresse, y compris l'équipement et les moyens appropriés.

¹ On notera que certaines questions abordées dans cette section du présent document font actuellement l'objet d'activités réalisées par l'OMI, y compris celles entreprises dans le cadre des projets OMI/MEDA et du Programme intégré de coopération technique de l'OMI (ITCP). Pour éviter tout chevauchement ou double emploi entre l'OMI et le REMPEC, avant la finalisation de la stratégie, le Centre consultera l'OMI afin d'identifier les questions déjà traitées par l'Organisation.

² Résolution A.949 (23) de l'OMI sur les directives concernant les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'une assistance.

³ Résolution A.950 (23) de l'OMI sur les services d'assistance maritime (MAS).

⁴ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.

4.13 Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée comme zone de contrôle des émissions de SOx aux termes de l'annexe VI de MARPOL 73/78

L'annexe VI de la convention MARPOL 73/78, adoptée avec le protocole de 1997, régit la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. En ce qui concerne les oxydes de soufre (SOx), la règle 14 prévoit que la teneur en soufre du fuel-oil ne doit pas excéder 4.5% m/m. Cette même règle dispose cependant que dans certaines zones, qualifiées de « zones de contrôle des émissions de SOx », la teneur en soufre ne doit pas excéder 1.5% m/m. A ce jour, seules la mer Baltique et la Manche/mer du Nord ont été désignées comme « zone de contrôle des émissions de SOx ».

Il serait par conséquent opportun de proposer à l'OMI de désigner la mer Méditerranée comme « zone de contrôle des émissions de SOx ». Les critères et procédures pour la soumission à l'OMI d'une proposition pour la désignation d'une telle zone comprennent, en particulier, une étude d'impact sur l'environnement ainsi qu'une évaluation des impacts économiques sur les activités de transport maritime.

Pour atteindre cet objectif spécifique consistant à examiner la possibilité de faire désigner par l'OMI la mer Méditerranée comme « zone de contrôle des émissions de SOx » conformément à l'annexe VI de la convention MARPOL 73/78,

Les Parties contractantes conviennent :

- a) d'examiner s'il convient de soumettre une proposition à l'OMI d'ici [2008] en vue de la désignation de la Méditerranée comme zone de contrôle SOx;

De demander au Secrétariat :

- b) de s'assurer qu'une étude est conduite, sur la base des contributions des Parties contractantes, pour évaluer la faisabilité de la proposition citée au paragraphe a) ci-dessus ;
- c) d'assister les Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande dans la préparation de la proposition visée au paragraphe a) ci-dessus qui sera soumise à l'OMI.

4.14 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 partir du moment où un navire connaît des difficultés ou qu'il risque de constituer un danger pour d'autres navires, il est absolument vital de prendre sans tarder toutes les mesures nécessaires pour sauver les vies humaines, afin d'éviter que le navire échoue ou crée un danger et pour empêcher sa cargaison ou ses soutes de se déverser. À cet effet, le remorquage d'urgence permettra le déplacement du navire ou de sa cargaison vers un lieu plus sûr tel qu'un lieu de mouillage abrité ou un lieu de refuge. Si un navire venait à se briser complètement ou s'il se trouve loin d'un lieu de mouillage sûr qu'il ne peut atteindre par ses propres capacités, et pour lui éviter l'échouage ou pour la sécurité des autres navires, il faudra lui envoyer un remorqueur pour lui fournir l'assistance nécessaire.

La convention de 1969 sur l'intervention, et son protocole de 1973, confèrent aux Etats Parties le pouvoir « d'intervenir » pour éviter la survenue d'un incident de pollution, y compris en imposant un remorquage si nécessaire. Le remorquage d'urgence est également visé par la règle II-1/3-4 de la convention SOLAS et la résolution MSC.35 (63) qui y est associée.

Les remorqueurs varient fortement en fonctionnalités et capacités. La plupart des ports disposent de remorqueurs pour escorter et manœuvrer les navires vers leurs postes de mouillage, mais leur potentiel d'utilisation en cas d'urgence est fort limité. Les remorqueurs d'accostage évoluent, en général, dans les eaux abritées et ne sont pas destinés à naviguer au large.

Pour atteindre cet objectif spécifique consistant à garantir que les capacités de remorquage adéquates sont disponibles partout en Méditerranée, les Parties contractantes conviennent:

Les Parties contractantes conviennent :

- a) d'évaluer, d'ici [2006], la capacité, le nombre et l'emplacement des remorqueurs dans tous les ports de la Méditerranée ;

De demander au Secrétariat :

- b) d'adopter, d'ici [2008], des directives méditerranéennes sur le remorquage d'urgence y compris, le cas échéant, des accords sur le partage des capacités de remorquage entre États voisins.

4.15 Prévention des accidents dans les ports de commerce et les terminaux pétroliers

Selon les statistiques relatives aux déversements (Statistiques de l'ITOPF; www.itopf.com), la plupart des incidents de pollution survient dans les aires portuaires ou les terminaux pétroliers et, même s'ils sont de petite ampleur, ils constituent néanmoins une menace pour l'environnement marin. Il est donc nécessaire de les prendre en considération.

Des systèmes de gestion de la sécurité à bord des navires ont déjà été adoptés. Il est ainsi suggéré que la région méditerranéenne joue un rôle de pionniers en adoptant un système analogue de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine dans les ports de commerce et les terminaux pétroliers. C'est là un projet à long terme qui couvrirait de nombreuses questions comme les procédures d'exploitation, la sécurité et la formation du personnel, le matériel recommandé, etc., le but général étant l'amélioration de la sécurité dans les ports et la réduction des incidents de pollution.

Pour atteindre cet objectif spécifique de prévention des accidents dans les ports,

Les Parties contractantes conviennent:

- a) de préparer et d'adopter, d'ici [2010], un Système complet de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine dans les ports de commerce et terminaux pétroliers, qui contienne toutes les conditions liées aux procédures, à la formation du personnel et au matériel requis ;
- b) que tous les États méditerranéens rendent compte, à partir de [2010], des mesures qu'ils auront prises pour mettre en œuvre le système de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine ;

De demander au Secrétariat :

- c) d'évaluer, d'ici [2007], les capacités en termes de sécurité des ports de commerce et des terminaux pétroliers méditerranéens.

4.16 Renforcement des équipements pré-positionnés sous le contrôle direct des États méditerranéens

Un problème auquel beaucoup d'Etats Parties à la convention de Barcelone sont confrontés est celui des ressources financières permettant à l'État de disposer d'un minimum de matériel de lutte. Certes, on pourrait songer à faire obligation, aux autorités portuaires et aux terminaux pétroliers, de se doter de matériel suffisant pour faire face aux risques de déversement pouvant survenir du fait de leurs activités. Cependant, les incidents qui surviennent au large ne relèvent pas de la juridiction des autorités portuaires ni des terminaux pétroliers. Plus encore, les incidents survenant au large et impliquant des navires-citernes chargés d'hydrocarbures sont les plus susceptibles de causer des incidents graves de pollution, même s'ils surviennent moins fréquemment que les déversements de moindre étendue signalés plus souvent dans les ports et terminaux.

Il y a plusieurs possibilités pour financer l'acquisition par un Etat de l'équipement et des navires pré-positionnés requis pour la lutte contre les déversements d'hydrocarbures, entre autres :

- budget national ;
- partenariat avec les institutions internationales ;
- partenariat avec d'autres Etats ;
- 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.

Il est important que chaque Partie contractante décide individuellement de la voie la plus appropriée pour le financement de l'acquisition de l'équipement et des navires requis contrôlés par l'Etat pour la lutte contre les déversements d'hydrocarbures.

Les Parties contractantes conviennent :

- a) de fournir au REMPEC d'ici [2006] des informations détaillées concernant leurs pratiques nationales respectives pour le financement de l'acquisition d'équipements pour la lutte contre les déversements d'hydrocarbures, y compris en particulier des informations concernant le fonctionnement de tout Fonds existant spécifiquement alloué, entre autres, aux activités liées à la préparation et à la lutte contre la pollution marine ;
- b) d'établir d'ici [2010] des stocks, au niveau national, d'équipements pré-positionnés pour la lutte contre les déversements, qui sont contrôlés par l'Etat ;

De demander au Secrétariat :

- c) de fournir assistance aux Etats 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'Etat ;
- d) de diffuser aux Parties contractantes les informations concernant les possibilités offertes pour le financement de l'acquisition de ces équipements.

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

Le protocole Prévention et Situation Critique de la convention de Barcelone souligne qu'il est nécessaire de procéder à un échange d'informations en matière de recherche et de développement de nouvelles technologies. La convention OPRC de 1990 et son protocole OPRC-SNPD de 2000 appellent explicitement les Parties à ces instruments juridiques internationaux à participer activement aux efforts de recherche et de développement.

Il a été remarqué qu'en général et à quelques rares exceptions près, les États côtiers méditerranéens qui communiquent les résultats de leurs activités de R&D liées à la lutte contre les incidents de pollution du milieu marin ou même qui participent à des forums internationaux utiles tels que le Forum de R&D de l'OMI, Interspill, l'IOSC (conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures), etc. sont rares.

D'autre part, il ressort des contacts directs avec les personnes participant à des réunions et des cours de formation organisés par le REMPEC, que les institutions scientifiques, techniques et éducatives et les opérateurs du secteur du transport maritime, en mer Méditerranée, sont impliqués dans des activités de R&D touchant à des domaines divers intéressant la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle.

Pour mieux faire connaître les résultats des activités de R&D entreprises dans la région méditerranéenne, le REMPEC s'efforcera d'encourager la participation d'instituts de recherche ainsi que d'industries régionales à des événements pertinents. Le REMPEC facilitera également l'échange de ces résultats entre les Parties contractantes à travers son réseau de correspondants nationaux. Par ailleurs, le REMPEC pourrait indiquer à ces derniers les domaines éventuels nécessitant davantage de R&D afin d'inciter les institutions méditerranéennes compétentes à participer et contribuer de manière plus active aux efforts dans ce domaine.

En vue d'atteindre l'objectif spécifique de la promotion de la participation des institutions méditerranéennes compétentes aux activités de R&D et de faciliter le transfert de technologies dans la région

Les Parties contractantes conviennent :

- a) d'encourager leurs institutions techniques et scientifiques respectives et l'industrie à s'impliquer activement dans les activités et programmes de R&D liés à la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle;
- b) d'encourager leurs institutions et leurs industries nationales respectives à présenter les résultats de leurs activités et de leurs programmes de recherche et développement dans les forums internationaux ;

De demander au Secrétariat:

- c) d'aider les institutions et les industries régionales à identifier les domaines de recherche nécessitant un renforcement des technologies et des techniques de pointe utilisées pour la préparation à la lutte et l'intervention en cas de déversement ;
- d) de faciliter 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 ;
- e) de faciliter la participation des institutions de recherche nationales et régionales et des industries dans les forums internationaux pertinents en vue de faire mieux connaître les résultats des activités de recherche et développement de la région méditerranéenne

4.18 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.

L'issue positive ou non des mesures prises pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures et le déversement ou la libération d'autres substances nuisibles et potentiellement dangereuses (SNPD) dépend, dans une large mesure, de la qualité et de la rapidité de la décision d'intervenir.

Bien que de telles décisions doivent être prises par les autorités compétentes et leurs responsables en tenant compte des circonstances spécifiques de chaque situation d'urgence particulière en cas de pollution du milieu marin ainsi que d'un certain nombre de facteurs techniques, socio-économiques et politiques, le processus de prise de décision peut être accéléré, rectifié ou simplifié de manière significative grâce à certains outils d'aide à la décision tels que des cartes de vulnérabilité, des modèles de prévision des déversements et des bases de données.

Il existe une grande variété d'outils de ce type conçus par des entités commerciales ou des institutions scientifiques. Toutefois, ils sont rarement développés pour une région géographique spécifique.

En vue d'assurer la disponibilité de données cohérentes et non-conflituelles à toutes les Parties contractantes et afin de les doter d'outils d'aide à la décision, développés sur la base des caractéristiques spécifiques de la région méditerranéenne, le REMPEC s'efforcera de coopérer avec des institutions scientifiques de la région ainsi qu'avec les programmes et projets spécifiques traitant d'activités dans ce domaine.

Afin de concrétiser l'objectif spécifique d'une amélioration du niveau de qualité, de rapidité et d'efficacité du processus de prise de décision en cas d'intervention d'urgence,

Les Parties contractantes conviennent :

- a) de faciliter le développement d'outils d'aide à la décision régionaux spécifiques à travers une participation active de leurs institutions et programmes scientifiques nationaux dans ce développement ainsi qu'en rendant disponibles d'ici [2007] leurs données et autres informations utiles, qui pourraient exister dans leurs pays respectifs ;
- b) de coopérer en vue de sélectionner un modèle de prédiction du comportement des nappes d'hydrocarbures le plus approprié qui pourrait être utilisé par les Etats côtiers méditerranéens, et d'adapter ce modèle pour son utilisation dans les eaux qui sont soumises à leurs juridictions respectives ;

De demander au Secrétariat :

- c) de revoir et mettre à niveau régulièrement, de développer et mettre à la disposition des autorités nationales compétentes des Parties contractantes de nouveaux outils informatiques d'aide à la décision, en particulier des cartes de vulnérabilité, des modèles de prévision de déversements et des bases de données.

4.19 Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et d'intervention en cas de pollution marine accidentelle par des hydrocarbures et d'autres substances nuisibles.

L'existence dans chaque pays d'un noyau d'experts spécialisés dans la préparation à la lutte et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et de SNPD est considérée, conjointement avec l'existence d'une organisation nationale, de plans d'urgence, d'une stratégie de lutte et d'équipements d'intervention, comme l'un des pré-requis essentiels pour initier, diriger correctement et réaliser avec succès des interventions d'urgence en cas de pollution marine.

Depuis la mise sur pied au début des années 1980 du programme de formation du REMPEC, plus de 2300 personnes ont été formées, selon les différents niveaux proposés par le programme. En dépit de cette réalisation notoire, un nombre significatif de personnes formées ne sont plus à la disposition de leurs administrations nationales respectives en raison de changements de postes, de départs à la retraite ou autres. Par ailleurs, les correspondants nationaux du REMPEC ont souligné à maintes reprises qu'il était nécessaire d'assurer davantage de formations.

On considère qu'il est possible de garantir la durabilité requise dans le domaine de la formation à l'échelon national en formant un petit nombre de formateurs qualifiés dans chaque pays qui, à leur tour, pourraient continuer à assurer la formation nécessaire de leurs compatriotes. Il est fait particulièrement référence à la formation de personnel de lutte national au niveau d'intervenants directs et de personnel d'exécution chargé des opérations de nettoyage (niveau 1) et des superviseurs et commandants sur place (niveau 2). D'autre part, il est entendu que la formation de niveau 3 (administrateurs et cadres supérieurs) devra rester au niveau régional et continuer à être assurée et coordonnée par le Centre. Enfin, les formations hautement spécialisées dans des domaines spécifiques à la préparation à la lutte et à l'intervention en cas de pollution du milieu marin devront également rester du ressort du REMPEC.

Dès lors, le Centre axera ses efforts de formation sur la formation de formateurs (a) et sur des formations hautement spécialisées dans des domaines spécifiques au niveau régional (b).

Afin de garantir une autosuffisance en matière de formation générale pour la lutte contre les déversements, ainsi qu'une formation continue des intervenants nationaux

Les Parties contractantes conviennent :

- a) de mettre en place d'ici [2008], des programmes de formation nationaux pour la lutte contre les incidents impliquant des hydrocarbures et autres SNPD, reposant en particulier sur les modèles de programmes de formation OPRC 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 ;

De demander au Secrétariat :

- b) de préparer et d'intégrer, dans le programme de formation régional, des cours de « formation de formateurs », s'inspirant en particulier des travaux menés par le Groupe technique OPRC/OPRC-SNPD de l'OMI;
- c) d'axer les cours de formation régionaux sur des questions spécifiques hautement spécialisées, lesquelles seront régulièrement identifiées dans le cadre de réunions des correspondants nationaux du REMPEC ;
- d) de prendre en considération, dans la préparation des programmes de formation pour la région méditerranéenne, les modèles de cours de formation qui pourraient être développés dans le futur par le groupe technique OPRC/OPRC-SNPD de l'OMI.

4.20 Réviser les recommandations, principes et directives actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique.

Depuis 1987, diverses réunions ordinaires des Parties contractantes à la convention de Barcelone ont adopté toute une série de recommandations, principes et directives portant sur la préparation à la lutte, l'intervention et l'assistance mutuelle en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que sur la prévention de la pollution par les navires. Tous ces documents entendaient faciliter la mise en œuvre du protocole Situation Critique.

Bon nombre de développements aux niveaux régional et mondial doivent être révisés, mis à jour ou amendés, conformément aux recommandations, principes et directives que les Parties contractantes ont adoptés par le passé. Ces développements portent notamment sur l'introduction de nouveaux instruments juridiques régionaux et mondiaux, le développement des technologies, une meilleure compréhension des questions liées à la pollution accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nocives et potentiellement dangereuses et enfin sur l'expérience acquise à travers et les initiatives prises à la suite d'accidents de pollution majeurs récents (en particulier l'Erika, le levoli Sun et le Prestige).

En vue d'atteindre l'objectif spécifique de révision des recommandations, principes et directives actuels et d'en développer de nouveaux pour faciliter la coopération internationale et l'assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique.

Les Parties contractantes conviennent :

- a) de revoir d'ici [2007] les recommandations, principes et directives actuelles portant sur la préparation, l'intervention et l'assistance mutuelle en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que sur la prévention de la pollution par les navires, qui ont été adoptés depuis 1987 ;
- b) d'identifier d'ici [2007] tous les principes, recommandations et directives devant être révisés, mis à jour et/ou amendés ;
- c) d'indiquer d'ici [2007] quelles recommandations, principes et directives supplémentaires doivent être adoptés au niveau régional en vue de faciliter la mise en œuvre du protocole Prévention et Situation Critique dans le domaine de la coopération internationale et de l'assistance mutuelle ;
- d) de faciliter plus avant l'assistance mutuelle en simplifiant [d'ici 2007] leurs procédures nationales respectives pour l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement pouvant être requis en cas d'urgence ;

De demander au Secrétariat :

- e) de compiler [d'ici 2008] un inventaire de leurs procédures nationales applicables concernant l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement pouvant être fournis dans le cadre d'une assistance mutuelle en cas d'urgence, et de préparer des recommandations pour l'amélioration de celles des procédures nationales qui pourraient entraver gravement une telle assistance ;
- f) de préparer d'ici [2010], en coopération avec les Correspondants nationaux du REMPEC, les textes révisés, mis à jour et/ou amendés des recommandations, principes et directives régionaux actuels, et de les proposer pour adoption aux réunions des Parties contractantes ;
- g) d'élaborer d'ici [2010], en coopération avec les Correspondants nationaux du REMPEC, de nouveaux principes, recommandations et directives, s'il y a lieu, et de les proposer pour adoption aux réunions des Parties contractantes.

4.21 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.

Le protocole Prévention et Situation Critique à la convention de Barcelone ainsi que la convention OPRC 90 et son protocole OPRC-SNPD de 2000 reconnaissent l'importance des accords sous-régionaux, bilatéraux et multilatéraux visant une coopération dans la préparation et l'intervention en cas de pollution marine accidentelle, comme outils indispensables pour renforcer les capacités nationales des États qui participent à de tels accords.

Dans la région méditerranéenne, les plans d'urgence sous-régionaux et les accords pour leur application constituent des mécanismes d'assistance mutuelle, reposant sur le cadre fourni par le protocole Prévention et Situation Critique. En facilitant la mise en œuvre du protocole, ces mécanismes permettent aux autorités nationales compétentes des Parties contractantes de coopérer étroitement en coordonnant et en intégrant leurs capacités nationales respectives, en vue d'intervenir efficacement lors d'incidents pour lesquels leurs capacités individuelles ne suffisent pas.

Depuis le début des années 90, le REMPEC a activement aidé les Parties contractantes à préparer des plans d'urgence et des accords sous-régionaux pour leur mise en œuvre. Aujourd'hui, des plans d'urgence sous-régionaux et des accords comme RAMOGEPOL (France, Monaco et Italie), Sud-Est méditerranéen (Chypre, Egypte et Israël), Plan Lyon (France et Espagne) ont été adoptés et deux autres devraient également suivre sous peu (Sud-Ouest méditerranéen – Algérie, Maroc et Tunisie, Adriatique – Croatie, Italie et Slovénie). Le plan pour la mer Adriatique comporte également des dispositions relatives à une coopération en matière de prévention des incidents maritimes, laquelle devrait réduire davantage le risque de pollution marine accidentelle et pourrait également figurer dans de futurs accords sous-régionaux.

Lorsque tous les États côtiers de la Méditerranée auront mis en place leurs systèmes nationaux de préparation à la lutte et d'intervention, y compris par l'adoption de plans d'urgence nationaux, la voie sera tracée pour la conclusion d'accords sous-régionaux entre tous les pays de la région. La participation active de chaque pays à un ou plusieurs accords bilatéraux ou multilatéraux de ce type devrait renforcer de manière significative le niveau de préparation pour des interventions en cas d'incidents majeurs de pollution du milieu marin dans la région.

En vue d'atteindre l'objectif spécifique de renforcement des capacités d'intervention de chaque État côtier à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence sous-régionaux,

Les Parties contractantes conviennent :

- a) de préparer et d'adopter, si cela n'est pas déjà fait, des plans d'urgence nationaux et de mettre en place des systèmes nationaux de préparation à la lutte et d'intervention, au plus tard d'ici [2008] en vue de créer les conditions nécessaires au développement d'accords sous-régionaux ;
- b) de négocier et de s'efforcer de conclure des accords sous-régionaux d'ici [2015] couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne ;

De demander au Secrétariat :

- c) de continuer d'assister les parties contractantes qui n'ont pas adopté de plan d'urgence national, dans le développement et la mise en œuvre de leurs systèmes nationaux de préparation et de lutte ;
- d) d'assister les Parties contractantes qui le demandent à préparer des plans d'urgence sous-régionaux et à rédiger des accords liés à leur application.

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION DE ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES NAVIRES

Appendice 1: BUTS A ATTEINDRE

A) Engagements des Parties contractantes

Objectif spécifique	But (critère de succès)
1. Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes (voir Appendice 3).	a) Que tous les États méditerranéens aient ratifié MARPOL 73/78 et ses annexes d'ici [2007]; b) Que tous les États méditerranéens aient ratifié les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI dès que possible, mais de préférence d'ici [2008], et qu'ils aient assuré leur transposition dans la législation nationale dans les mêmes délais ainsi qu'une totale conformité avec leurs dispositions .
2. Veiller à l'efficacité des administrations maritimes.	a) Que tous les États méditerranéens aient renforcé, sur la base d'un plan national, la performance de leurs administrations maritimes conformément aux directives et recommandations de l'OMI au plus tard en [2010] ; b) Que tous les Etats méditerranéens aient conduit, à intervalles réguliers, une autoévaluation de leurs capacités et performances en vue d'une application pleine et entière de MARPOL 73/78, en utilisant les orientations figurant dans les résolutions pertinentes de l'OMI traitant de l'autoévaluation de la performance de l'Etat du pavillon [et dans le code pour l'application des instruments de l'OMI].
3. Renforcer le Mémoire d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne.	a) Que les Parties contractantes aient chargé le REMPEC de jouer un rôle dans l'amélioration de l'effectivité du MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du port et de faciliter la coordination entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen ; b) Que toutes les Parties contractantes aient rendu disponibles les ressources nécessaires ainsi que les moyens permettant au MoU méditerranéen de fonctionner de façon efficace.
4. Mise à disposition d'installations de réception portuaires.	a) Que toutes les Parties contractantes aient envisagé d'ici [2005] l'établissement de procédures relatives au coût d'utilisation des installations de réception ; b) en ce qui concerne les ordures de navire: i) que tous les principaux ports* disposent d'installations de collecte des ordures de navire et de procédures régissant leur élimination d'ici [2007] ; ii) que les procédures et règles de collecte et d'élimination des ordures de navire soient en place dans tous les principaux ports d'ici [2010]. c) en ce qui concerne les déchets contenant des hydrocarbures: i) que tous les principaux ports* aient établi des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des déchets contenant des hydrocarbures et des eaux de ballast sales d'ici [2007] ii) que les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des déchets contenant des hydrocarbures et des eaux de ballast sales soient en place dans tous les principaux ports d'ici [2010]

* Pour les besoins de ce document, les "principaux" ports seront ceux identifiés comme tels par les Parties contractantes.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
4. Mise à disposition d'installations de réception portuaires (suite) .	d) en ce qui concerne les substances liquides nocives : <ul style="list-style-type: none"> i) que tous les principaux ports* aient établi des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives d'ici [2007] ; ii) que les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives soient en place dans tous les principaux ports* d'ici [2010 ?] ; e) en ce qui concerne les eaux usées : <ul style="list-style-type: none"> i) que tous les principaux ports* aient établi des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées d'ici [2007] ; ii) que les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées soient en place dans tous les principaux ports* d'ici [2010 ?] ; f) en ce qui concerne les eaux de ballast et les sédiments : <ul style="list-style-type: none"> i) que les principaux terminaux* pétroliers et chimiques aient établi des procédures et règles de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de ballast sales d'ici [] ; ii) que les principaux ports* et terminaux procédant au nettoyage ou à la réparation de citernes de ballast aient pris des mesures pour se conformer aux dispositions de la convention sur les eaux de ballast de 2004 d'ici [2012] et, si possible, d'ici son entrée en vigueur.
5. Amélioration du contrôle, par l'État du port, des déchets provenant des navires.	a) Que toutes les Parties contractantes aient établi, [d'ici 2015], un système de notification, à adresser au prochain port d'escale du navire, faisant état de la présence, à son bord, d'ordures de navire, d'eaux de cale et de résidus d'hydrocarbures ; b) Que toutes les Parties contractantes appliquent [d'ici 2010], des réglementations nationales donnant pouvoir aux autorités maritimes d'exiger des Capitaines de navires, lorsqu'elles le jugent nécessaire, de décharger les déchets à bord dans des installations de réception portuaires désignées avant de lever l'ancre.
6. Amélioration du contrôle et de la surveillance des rejets illicites.	a) Que toutes les Parties contractantes aient établi, d'ici [2006], des systèmes et procédures pour le contrôle et la surveillance nationale, y compris, lorsque cela est faisable, la surveillance aérienne des eaux soumises à leur juridiction et de rendre compte des résultats obtenus aux réunions habituelles des Correspondants nationaux du REMPEC ; b) Que soient d'établis d'ici [2007], des systèmes sous-régionaux, y compris les procédures de survol des eaux soumises à la juridiction d'un État voisin, si les Parties en conviennent, pour la surveillance aérienne des zones de la Méditerranée sensibles du point de vue environnemental et/ou à risque élevé .
7. Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites.	a) Que tous les États méditerranéens s'assurent de l'existence d'un cadre juridique national (législation) comme base des poursuites contre les auteurs de rejets illicites d'ici [2010 au plus tard] ; b) Que toutes les Parties contractantes aient harmonisé les sanctions d'ici [2010] pour garantir un égal traitement des auteurs de rejets illicites dans toute la région méditerranéenne ; c) Que toutes les Parties contractantes aient commencé à partager, [d'ici 2007], les données recueillies, et qu'elles aient facilité la reconnaissance mutuelle des preuves recueillies par d'autres États, afin de garantir des poursuites effectives contre les auteurs de rejets illicites.

* Pour les besoins de ce document, les "principaux" ports seront ceux identifiés comme tels par les Parties contractantes.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
8. Réduction de la pollution produite par les bateaux de plaisance.	a) Développement, dans le cadre du système de Barcelone, de l'instrument juridique régional sur la prévention de la pollution par les bateaux de plaisance en mer Méditerranée, conforme à la convention MARPOL 73/78 et préparé en collaboration étroite avec l'OMI ; b) Mise en œuvre par tous les États méditerranéens des dispositions existantes pertinentes de la convention MARPOL 73/78 et, autant que possible, une fois adoptées, des dispositions de l'instrument juridique régional visé au paragraphe a) ci-dessus et compte-rendu des mesures qu'ils ont prises pour mettre en œuvre lesdites dispositions.
9. Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime	a) Que toutes les Parties contractantes aient proposé à l'OMI, d'ici [2008], là où cela s'avère nécessaire, des systèmes appropriés d'organisation du trafic supplémentaires en Méditerranée pour adoption possible au plus tard en [2010] ;
10. Un meilleur contrôle du trafic maritime.	a) Que toutes les Parties contractantes aient revu les conditions de transport des hydrocarbures et d'autres SNPD en particulier par les navires simple coque, afin d'envisager la possibilité d'arrêter, d'ici [2007], un régime méditerranéen conformément aux règles internationales ; b) Que toutes les Parties contractantes aient identifié, d'ici [2006], les zones méditerranéennes où le contrôle du trafic maritime pourrait être amélioré en mettant en place un régime basé sur l'utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS), en combinaison avec les systèmes de séparation du trafic (VTS) et les systèmes de comptes-rendus obligatoires des navires, et en aient finalisé les procédures d'approbation d'ici [2010] .
11. Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs).	a) Que toutes les Parties contractantes aient initié, d'ici [2008], le processus d'identification, en coordination avec les PAM/CARs compétents, des zones qui pourraient être classées ZMPVs.
12. Désignation de lieux de refuge pour réduire les risques de pollution à grande échelle.	a) Que toutes les Parties contractantes aient identifié de toute urgence des procédures appropriées, comme indiqué dans les directives pertinentes de l'OMI, visant à faciliter la prise de décision quant au choix d'un lieu de refuge pour un navire en détresse; b) Que tous les États méditerranéens aient arrêté des plans traitant des navires en détresse, y compris l'équipement et les moyens appropriés.
13. Désignation de la mer Méditerranée comme zone de contrôle des émissions de SOx aux termes de l'annexe VI de MARPOL 73/78.	a) Que toutes les Parties contractantes aient examiné s'il convient de soumettre une proposition à l'OMI d'ici [2008] en vue de la désignation de la Méditerranée comme zone de contrôle SOx.
14. Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée	a) Que toutes les Parties contractantes aient adopté, d'ici [2008], les directives méditerranéennes sur le remorquage y compris, le cas échéant, les accords sur le partage des capacités de remorquage entre Etats voisins.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
15. Prévention des accidents dans les ports.	a) Que toutes les Parties contractantes aient préparé et adopté, d'ici [2010], un Système complet de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine dans les ports de commerce et terminaux pétroliers, qui contienne toutes les conditions liées aux procédures, à la formation du personnel et au matériel requis ; b) Que tous les États méditerranéens aient commencé à rendre compte, à partir de [2010], des mesures prises pour mettre en œuvre le système de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine.
16. Renforcement des équipements pré positionnés sous le contrôle direct des États méditerranéens.	a) Que toutes les Parties contractantes aient fourni au REMPEC d'ici [2006] des informations détaillées concernant leurs pratiques nationales respectives pour le financement de l'acquisition d'équipements pour la lutte contre les déversements d'hydrocarbures, y compris en particulier des informations concernant le fonctionnement de tout Fonds existant spécifiquement alloué, entre autres, aux activités liées à la préparation et à la lutte contre la pollution marine ; b) Que toutes les Parties contractantes aient établi d'ici [2010] des stocks, au niveau national, d'équipements pré positionnés pour la lutte contre les déversements, contrôlés par l'Etat.
17. Participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de R&D et facilitation du transfert de technologies.	a) Que toutes les Parties contractantes aient encouragé leurs institutions techniques et scientifiques respectives et l'industrie à s'impliquer activement dans les activités et programmes de R&D liés à la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle; b) Que toutes les Parties contractantes aient encouragé leurs institutions et leurs industries nationales respectives à présenter les résultats de leurs activités et de leurs programmes de recherche et développement dans les forums internationaux.
18. Améliorer le processus décisionnel grâce au développement et à l'introduction d'outils techniques et d'aide à la décision.	a) Que toutes les Parties contractantes aient facilité le développement d'outils d'aide à la décision régionaux spécifiques à travers une participation active de leurs institutions et programmes scientifiques nationaux, ainsi qu'en rendant disponibles d'ici [2007] leurs données et autres informations utiles, qui pourraient exister dans leurs pays respectifs ; b) Que toutes les Parties contractantes aient coopéré en vue de sélectionner le modèle de prédiction du comportement des nappes d'hydrocarbures le plus approprié qui pourrait être utilisé par tous les Etats côtiers méditerranéens, et aient adapté ce modèle pour son utilisation dans les eaux soumises à leurs juridictions respectives .
19. Accroître le niveau des connaissances en matière de lutte et de préparation à la lutte.	a) Que toutes les Parties contractantes aient mis en place d'ici [2008], des programmes de formation nationaux pour la lutte contre les incidents impliquant des hydrocarbures et autres SNPD, reposant en particulier sur les modèles de programmes de formation OPRC 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.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
20. Réviser les recommandations, principes et directives actuels et en développer de nouveaux.	<ul style="list-style-type: none"> a) Que toutes les Parties contractantes aient revu d'ici [2007] les recommandations, principes et directives actuelles portant sur la préparation, l'intervention et l'assistance mutuelle en cas de pollution marine accidentelle, ainsi que sur la prévention de la pollution par les navires, qui ont été adoptés depuis 1987, en portant une attention particulière à ceux qui visent à éliminer les obstacles potentiels pouvant entraver l'assistance mutuelle; b) Que toutes les Parties contractantes aient identifié d'ici [2007] tous les principes, recommandations et directives devant être révisés, mis à jour et/ou amendés; c) Que toutes les Parties contractantes aient indiqué d'ici [2007] quelles recommandations, principes et directives supplémentaires doivent être adoptés au niveau régional en vue de faciliter la mise en œuvre du protocole Prévention et Situation Critique dans le domaine de la coopération internationale et de l'assistance mutuelle; d) Que toutes les Parties contractantes aient simplifié [d'ici 2007] leurs procédures nationales respectives pour l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement pouvant être requis en cas d'urgence.
21. Développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional.	<ul style="list-style-type: none"> a) Que toutes les Parties contractantes aient préparé et adopté, si cela n'est pas déjà fait, des plans d'urgence nationaux et mis en place des systèmes nationaux de préparation à la lutte et d'intervention, au plus tard d'ici [2008] en vue de créer les conditions nécessaires au développement d'accords sous-régionaux; b) Que les Parties contractantes aient négocié et se soient efforcées de conclure des accords sous-régionaux d'ici [2015] couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne.

Appendice 1: BUTS A ATTEINDRE

B) Requête adressées au Secrétariat (REMPEC)

Objectif spécifique	But (critère de succès)
1. Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes (voir Appendice 3).	c) Que le REMPEC fournisse aux Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance en vue de respecter les délais arrêtés dans les sous paragraphes (a) et (b) [<i>Voir sous Parties contractantes</i>].
2. Veiller à l'efficacité des administrations maritimes	c) Que le REMPEC ait établi un programme d'activités de formation relatif aux instruments internationaux pertinents, en particulier MARPOL 73/78, en vue d'assurer la formation appropriée des inspecteurs de navires et d'améliorer les connaissances et l'expertise des officiers inspecteurs ; d) Que le REMPEC assiste les Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande au développement de plans nationaux conçus pour accroître la performance de leurs administrations nationales.
3. Renforcer le Mémoire d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'Etat du port dans la région méditerranéenne.	c) Que le REMPEC soit présent aux réunions du comité du MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du port et, lorsque cela est possible, qu'il accueille celles-ci; d) Que le REMPEC se soit associé aux activités de formation du contrôle par l'Etat du port concernant les questions environnementales, y compris les conventions relatives aux systèmes anti-salissures et à la gestion des eaux de ballast lorsque cela est approprié, en collaboration avec les institutions de formation reconnues de la région ; e) Que le REMPEC travaille en association avec les MoUs sur l'organisation et le suivi de l'analyse des campagnes d'inspections renforcées sur les défaillances liées à MARPOL 73/78.
4. Mise à disposition d'installations de réception portuaires.	-
5. Amélioration du contrôle, par l'Etat du port, des déchets provenant des navires.	-
6. Amélioration du contrôle et de la surveillance des rejets illicites.	c) Que le REMPEC conduise des projets pilotes en matière de contrôle et de surveillance des rejets illicites par les navires ; d) Que le REMPEC ait établi des Mémoires d'entente avec les agences ou les organes compétents prévoyant qu'[à compter de 2006] le REMPEC devienne le centre de liaison entre ces agences/organes et les Etats côtiers sur d'éventuels faits de pollution du milieu marin détectés par satellite.
7. Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites.	d) Que le REMPEC conduise des projets pilotes dans ce domaine, y compris une compilation des dispositions légales et institutionnelles nationales, et qu'il diffuse des informations aux agents d'exécution ainsi qu'aux juristes /procureurs/magistrats sur les questions pertinentes garantissant ainsi le succès des poursuites judiciaires devant les tribunaux (ex. : procédures pour la collecte de données, soumissions de preuves devant les tribunaux, etc.) à l'effet de fournir, à tous les Etats méditerranéens, l'expertise nécessaire d'ici [2010].

Objectif spécifique	But (critère de succès)
8. Réduction de la pollution produite par les bateaux de plaisance.	c) Que le REMPEC assiste les États méditerranéens dans la mise en œuvre des dispositions existantes pertinentes de la convention MARPOL 73/78 et, une fois adoptées, des dispositions de l'instrument juridique régional visé au sous paragraphe a) [Voir sous Parties contractantes].
9. Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime.	b) Que le REMPEC s'assure de l'identification, d'ici [2006], des principales voies de navigation des navires transportant des hydrocarbures ou des substances nuisibles et potentiellement dangereuses (SNPD).
10. Un meilleur contrôle du trafic maritime.	c) Que le REMPEC négocie avec les organisations et agences appropriées, pour le compte des Parties contractantes qui en font la demande, l'assistance financière internationale nécessaire pour mettre en place le régime visé au sous paragraphe b) [Voir sous Parties contractantes] d'ici [2010] ; d) Que le REMPEC développe un programme de formation pour le personnel impliqué dans le transport et la manutention des SNPD en conformité avec les codes pertinents de l'OMI, en particulier le code IMDG.
11. Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs)	a) Que le REMPEC initie, d'ici [2008], le processus d'identification, en coordination avec les PAM/CARs compétents, les zones qui, sur proposition des Parties contractantes et après examen par les correspondants nationaux du REMPEC, pourraient être classées ZMPVs ; b) Que le REMPEC assiste, en coopération avec l'OMI, les États côtiers méditerranéens qui en font la demande, à mener les études pertinentes nécessaires et à préparer les demandes éventuelles y relatives, qui seront soumises à l'OMI pour la désignation de ZMPVs, dans le strict respect des directives pertinentes de l'OMI.
12. Désignation de lieux de refuge pour réduire les risques de pollution à grande échelle .	-
13. Désignation de la mer Méditerranée comme zone de contrôle des émissions de SOx aux termes de l'annexe VI de MARPOL 73/78.	b) Que le REMPEC s'assure qu'une étude est conduite, sur la base des contributions des Parties contractantes, pour évaluer la faisabilité de la proposition citée au sous paragraphe a) [Voir sous Parties contractantes] ; c) Que le REMPEC assiste les Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande dans la préparation de la proposition visée au sous paragraphe a) [Voir sous Parties contractantes] qui sera soumise à l'OMI.
14. Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée.	b) Que le REMPEC ait évalué, d'ici [2006], la capacité, le nombre et l'emplacement des remorqueurs dans les ports méditerranéens.
15. Prévention des accidents dans les ports	c) Que le REMPEC ait évalué, d'ici [2007], les capacités en termes de sécurité des ports de commerce et des terminaux pétroliers méditerranéens.
16. Renforcement des équipements pré positionnés sous le contrôle direct des États méditerranéens.	c) Que le REMPEC fournisse assistance aux Etats qui le demandent dans l'identification du niveau minimal requis concernant les équipements pré positionnés pour la lutte contre les déversements, qui sont contrôlés par l'Etat ; d) Que le REMPEC diffuse aux Parties contractantes les informations concernant les possibilités offertes pour le financement de l'acquisition de ces équipements.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
17. Participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de R&D et facilitation du transfert de technologies.	<ul style="list-style-type: none"> c) Que le REMPEC aide les institutions et les industries régionales à identifier les domaines de recherche nécessitant un renforcement des technologies et des techniques de pointe utilisées pour la préparation à la lutte et l'intervention en cas de déversement ; d) Que le REMPEC facilite 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 ; e) Que le REMPEC facilite la participation des institutions de recherche nationales et régionales et des industries dans les forums internationaux pertinents en vue de faire mieux connaître les résultats des activités de recherche et développement de la région méditerranéenne.
18. Améliorer le processus décisionnel grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision.	<ul style="list-style-type: none"> c) Que le REMPEC révise et mette à niveau régulièrement les outils existants, et développe et mette à la disposition des autorités nationales compétentes des Parties contractantes de nouveaux outils informatiques d'aide à la décision, en particulier des cartes de vulnérabilité, des modèles de prévision de déversements et des bases de données.
19. Accroître le niveau des connaissances en matière de lutte et de préparation à la lutte.	<ul style="list-style-type: none"> b) Que le REMPEC prépare et intègre, dans le programme de formation régional, des cours de « formation de formateurs », s'inspirant en particulier des travaux menés par le Groupe technique OPRC/OPRC-SNPD de l'OMI; c) Que le REMPEC axe les cours de formation régionaux sur des questions spécifiques hautement spécialisées, lesquelles seront régulièrement identifiées dans le cadre de réunions des Correspondants nationaux du REMPEC ; d) Que le REMPEC prenne en considération, dans la préparation des programmes de formation pour la région méditerranéenne, les modèles de cours de formation qui pourraient être développés dans le futur par le groupe technique OPRC/OPRC-SNPD de l'OMI.
20. Réviser les recommandations, principes et directives actuels et en développer de nouveaux.	<ul style="list-style-type: none"> e) Que le REMPEC ait compilé [d'ici 2008] un inventaire de procédures nationales applicables concernant l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement pouvant être fournis dans le cadre d'une assistance mutuelle en cas d'urgence, et prépare des recommandations pour l'amélioration de celles des procédures nationales qui pourraient entraver gravement une telle assistance ; f) Que le REMPEC ait préparé d'ici [2010], en coopération avec ses Correspondants nationaux, les textes révisés, mis à jour et/ou amendés des recommandations, principes et directives régionaux actuels, et les ait proposés pour adoption aux réunions des Parties contractantes ; g) Que le REMPEC ait élaboré d'ici [2010], en coopération avec ses Correspondants nationaux, de nouveaux principes, recommandations et directives, s'il y a lieu, et les ait proposés pour adoption aux réunions des Parties contractantes.
21. Développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional.	<ul style="list-style-type: none"> c) Que le REMPEC continue d'assister les parties contractantes qui n'ont pas adopté de plan d'urgence national, dans le développement et la mise en œuvre de leurs systèmes nationaux de préparation et de lutte ; d) Que le REMPEC assiste les Parties contractantes qui le demandent à préparer des plans d'urgence sous-régionaux et à rédiger des accords liés à leur application.

Objectif spécifique	Activités	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
5. Amélioration du contrôle, par l'État du port, des déchets provenant des navires	a) Elaboration d'un système de notification au prochain port d'escale du navire sur les ordures, eaux de cales et résidus d'hydrocarbures à bord.										
	b) Application de législations nationales donnant pouvoir aux autorités maritimes d'exiger l'utilisation des installations portuaires.										
6. Amélioration du contrôle et de la surveillance des rejets illicites	a) Mise au point de systèmes et procédures de contrôle et de surveillance (y compris aérienne, lorsque cela est faisable) nationale.										
	b) Création de systèmes sous-régionaux de surveillance aérienne.										
	c) Conduite par le REMPEC de projets pilotes en matière de contrôle et de surveillance des rejets illicites par les navires										
	d) Le REMPEC agira comme centre de liaison entre les agences/organes pertinents et les États côtiers sur d'éventuels événements de pollution du milieu marin détectés par satellite										
7. Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites	a) Législation nationale pour la poursuite des auteurs de rejets illicites.										
	b) Harmonisation des sanctions.										
	c) Partage des données et facilitation de la reconnaissance mutuelle de preuves.										
	d) Conduite par le REMPEC de projets pilotes et dissémination d'informations										
8. Réduction de la pollution produite par les bateaux de plaisance.	a) Préparation de l'instrument juridique régional, en collaboration avec l'OMI										
	b) Mise en œuvre des dispositions pertinentes de la convention MARPOL 73/78 et de l'instrument juridique régional et compte-rendu des mesures entreprises										
	c) Assistance du REMPEC dans cette mise en œuvre										
9. Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime	a) Proposition à l'OMI de systèmes supplémentaires d'organisation du trafic en Méditerranée										
	b) Identification des principales routes pour les navires transportant des hydrocarbures et SNPD										

Objectif spécifique	Activités	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
10. Meilleur contrôle du trafic maritime	a) Revue des conditions pour le transport en Méditerranée des hydrocarbures et SNPD dans les navires simple coque										
	b) Identification de zones où le contrôle des navires pourrait être amélioré en mettant en place un régime basé sur l'utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS), en combinaison avec les systèmes de séparation du trafic (VTS)										
	c) Négociation par le REMPEC de l'assistance financière internationale pour la mise en place du régime mentionné au sous paragraphe b) ci-dessus										
	d) Développement par le REMPEC d'un programme de formation pour le personnel impliqué dans le transport des SNPD en conformité avec les codes pertinents de l'OMI, en particulier le code IMDG.										
11. Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPV)	a) Initiation par le REMPEC du processus d'identification, en liaison avec les CAR/PAM, des zones qui pourraient être classées ZMPV.										
	b) Assistance par le REMPEC pour mener les études pertinentes nécessaires et préparer les demandes éventuelles qui seront soumises à l'OMI pour la désignation de ZMPV										
12. Désignation de lieux de refuge pour réduire les risques de pollution à grande échelle.	a) Identification de procédures appropriées visant à faciliter la prise de décision quant au choix d'un lieu de refuge pour un navire en détresse										
	b) Formulation de plans traitant des navires en détresse, y compris l'équipement et les moyens appropriés.										
13. Désignation de la mer Méditerranée comme zone de contrôle des émissions de SOx aux termes de l'annexe VI de MARPOL 73/78.	a) Examen de la pertinence de soumettre une proposition à l'OMI en vue de la désignation de la Méditerranée comme zone de contrôle d'émissions de SOx.										
	b) Le REMPEC s'assurera qu'une étude est conduite pour évaluer la faisabilité de la proposition citée au sous paragraphe a) ci-dessus										
	c) Le REMPEC assistera les Etats dans la préparation de la proposition visée au sous paragraphe a) ci-dessus										

Objectif spécifique	Activités	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
14. Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée	a) Adoption de directives méditerranéennes sur le remorquage d'urgence	■	■	■							
	b) Evaluation par le REMPEC de la capacité, du nombre et de l'emplacement des remorqueurs en Méditerranée.	■									
15. Prévention des accidents dans les ports.	a) Préparation et adoption d'un système de gestion de la sécurité en termes de pollution marine pour les ports de commerce et terminaux pétroliers.	■	■	■	■	■					
	b) Tous les Etats côtiers méditerranéens rendront compte des mesures prises pour mettre en œuvre le système de gestion de la sécurité en termes de pollution marine	■	■	■	■	■					
	c) Evaluation par le REMPEC des capacités en termes de sécurité des ports de commerce et des terminaux pétroliers méditerranéens.	■	■								
16. Renforcement des équipements pré positionnés sous le contrôle direct des États méditerranéens.	a) Mise à disposition du REMPEC des informations concernant leurs pratiques nationales pour le financement de l'acquisition d'équipements pour la lutte contre les déversements	■									
	b) Etablissement de stocks, au niveau national, d'équipements pré positionnés pour la lutte contre les déversements, contrôlés par l'Etat.	■	■	■	■	■					
	c) Assistance du REMPEC aux Etats dans l'identification du niveau minimal requis concernant les équipements pré positionnés pour la lutte contre les déversements										
	d) Diffusion par le REMPEC aux Parties contractantes des informations concernant les possibilités offertes pour le financement de l'acquisition de ces équipements										
17. Participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de R&D et facilitation du transfert de technologies.	a) Incitation des institutions techniques et scientifiques nationales et de l'industrie à s'impliquer activement dans les activités et programmes de R&D										
	b) Incitation à présenter au niveau international les résultats des activités et programmes de R&D nationaux										
	c) Assistance du REMPEC aux institutions nationales pour identifier les domaines de recherche pertinents										
	d) Facilitation par le REMPEC de la diffusion et de l'échange des résultats des activités de R&D nationales										
	e) Facilitation par le REMPEC de la participation des institutions de recherche nationales et régionales dans les forums internationaux										

Objectif spécifique	Activités	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
20. Réviser les recommandations, principes et directives actuels et en développer de nouveaux. (cont.)	f) Préparation par le REMPEC, en coopération avec ses Correspondants nationaux, et proposition pour adoption, des textes révisés, mis à jour et/ou amendés des recommandations, principes et directives régionaux actuels	■	■	■	■	■					
	g) Développement par le REMPEC, en coopération avec ses Correspondants nationaux, et proposition pour adoption, de nouvelles recommandations, principes et directives	■	■	■	■	■					
21. Développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional.	a) Préparation et adoption des plans d'urgence et systèmes de préparation à la lutte et de lutte nationaux restants	■	■	■							
	b) Négociation et conclusion des accords sous-régionaux couvrant toute la région méditerranéenne	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	c) Poursuite de l'assistance par le REMPEC des autorités nationales dans le développement de systèmes de préparation à la lutte et de lutte nationaux										
	d) Assistance du REMPEC dans la préparation de plans d'urgence et d'accords sous-régionaux										

Appendice 3: LISTE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES PERTINENTES**1. Conventions internationales relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires:**

- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974);
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78);
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978);
- Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 1972);
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires;
- Convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (Convention OIT n° 147) et protocole de 1996 à la convention;
- Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires ;
- Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

2. Conventions internationales relatives à la lutte contre la pollution:

- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC); et protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-HNS);
- Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et protocole de 1973 relatif à l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures;
- Convention internationale de 1989 sur l'assistance.

3. Conventions internationales relatives à la responsabilité et à l'indemnisation des dommages dus à la pollution:

- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures (CLC 1992);
- Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds 1992);
- Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD);
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute;
- Protocole de 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole portant création du Fonds internationale complémentaire d'indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures).