



SYSTÈME RÉGIONAL D'INFORMATION

PARTIE A

***TEXTES DE BASE, RECOMMANDATIONS, PRINCIPES ET
LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LA PRÉPARATION,
LA LUTTE ET L'ASSISTANCE MUTUELLE
EN MATIÈRE DE POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE
AINSI QUE LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES NAVIRES***

2008

NOTE

Ce document a été préparé par le Centre Régional Méditerranéen Pour l'Intervention d'Urgence Contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) en tant que contribution à la mise en oeuvre 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".

Les désignations employées et la présentation des données qui figurent dans ce document n'impliquent en aucune façon l'expression du point de vue de l'OMI, du PNUE ou du REMPEC en ce qui concerne le statut légal de quelque Etat, Territoire, Ville ou zone, ou de ses autorités, ou concernant la délimitation de leurs territoires.

Dans un but bibliographique, ce document doit être cité comme suit:

OMI/PNUE: Système Régional d'Information; *Partie A, Textes de base, recommandations, principes et lignes directrices concernant la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle ainsi que la prévention de la pollution par les navires*, REMPEC, 2008, (première version publié en 1991).

TABLE DES MATIERES

	PAGE
Introduction.....	V
Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, <i>Barcelone, 16 février 1976</i>	1
Plan d'Action concernant la mise en place d'installations de réception portuaires adéquates dans le bassin méditerranéen, <i>Le Caire, 19 décembre 1991</i>	7
Unité d'Assistance Méditerranéenne pour la lutte contre la pollution marine accidentelle, <i>Antalya, 12-15 octobre 1993</i>	19
PAM Phase II - Plan d'Action pour la protection du milieu marin et le développement durable des zones côtières de la Méditerranée, <i>Barcelone, 10 juin 1995</i>	23
Domaines prioritaires d'activités pour l'environnement et le développement dans le bassin méditerranéen (1996-2005), <i>Barcelone, 10 juin 1995</i>	27
Résolution sur la stratégie régionale en matière de prévention des pollutions du milieu marine par les navires, <i>Tunis, 18-21 novembre 1997</i>	29
Acte final et résolutions de la Conférence de Plénipotentiaires sur le 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, <i>Malte, 24-25 janvier 2002</i>	31
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, <i>Malte, 25 janvier 2002</i>	38
La Déclaration de Catane, <i>Catane, 14 novembre 2003</i>	49
Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires, <i>Portoroz, 11 novembre 2005</i>	55
Le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC):	
- Résolution 7 et Annexe concernant la création d'un Centre Régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée, <i>Barcelone, 16 février 1976</i>	105
- Annexe relative aux objectifs et fonctions d'un Centre Régional de lutte contre la pollution de la Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles, <i>Athènes, 6 octobre 1989</i>	109
- Décision concernant l'élargissement du mandat et des fonctions du REMPEC, <i>Antalya, 12-15 octobre 1993</i>	111
- Objectifs et fonctions du Centre Régional pour la mise en oeuvre du Protocole "Situations Critiques", <i>Monaco, 14-17 novembre 2001</i>	113

Principes et Lignes Directrices:

- Lignes Directrices sur la coopération dans la lutte contre les pollutions marines par hydrocarbures en Méditerranée, <i>Athènes, 11 septembre 1987</i>	117
- Principes et Lignes Directrices concernant la coopération et l'assistance mutuelle, <i>Le Caire, 11 octobre 1991</i> :	
I. Principes et Lignes Directrices concernant le rôle et les responsabilités des experts envoyés en mission par le Centre à la demande d'un Etat en cas d'urgence, et devoirs et obligations des Etats à leur égard	121
II. Principes et Lignes Directrices concernant l'envoi, la réception et la réexpédition d'équipement en cas d'opération d'assistance internationale .	122
III. Principes et Lignes Directrices concernant les arrangements et procédures opérationnelles qui pourraient être appliqués en cas d'opération conjointe	123
IV. Liste récapitulative des procédures à suivre et des personnes à contacter en cas de situation d'urgence	125
V. Liste récapitulative des principales dispositions institutionnelles visant à faciliter l'assistance mutuelle en cas d'accident majeur de pollution des mers qui devraient être incorporées dans les plans nationaux d'urgence.....	127
VI. Points à considérer lors d'une demande d'entrée dans un "port refuge".....	128
- Lignes Directrices pour l'utilisation des dispersants dans la lutte en mer contre la pollution par les hydrocarbures dans la Région Méditerranéenne, <i>Antalya, 12-15 octobre 1993</i>	131
- Lignes Directrices concernant l'échange d'officiers de liaison entre les Parties contractantes dans le cas d'opérations de lutte impliquant plusieurs Etats, <i>Barcelone, 5-8 juin 1995</i>	137
- Lignes Directrices concernant les arrangements qui pourraient être conclus en vue d'assurer en cas d'accident la liaison entre les Autorités gouvernementales et les autres Parties intéressées, <i>Barcelone, 5-8 juin 1995</i>	139
- Lignes Directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée, <i>Almería, 15-18 janvier 2008</i>	141
- Principes de prise de décision pour autoriser l'accès à un lieu de refuge pour un navire ayant besoin d'assistance, <i>Almería, 15-18 janvier 2008</i>	175

Recommandations des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone :

- Recommandation concernant le remboursement des coûts d'assistance, <i>Le Caire, 11 octobre 1991</i>	191
---	-----

- Recommandations concernant les actions qui devraient être prises au niveau national, régional et des ports pour la préparation à la lutte et la lutte contre les accidents liés au transport maritime se produisant dans les zones portuaires de la Méditerranée et dans leurs approches et impliquant des substances dangereuses, <i>Barcelone, 5-8 juin 1995</i>	192
- Recommandations concernant les activités de prévention et de maîtrise de la pollution d'origine maritime, <i>Malte, 27-30 octobre 1999</i>	194
- Recommandations concernant la prévention et la maîtrise de la pollution d'origine maritime, <i>Monaco, 14-17 novembre 2001</i>	195
- Recommandations concernant la prévention et la maîtrise de la pollution d'origine maritime, <i>Catane, 11-14 novembre 2003</i>	196
- Recommandations concernant la prévention et la maîtrise de la pollution d'origine maritime, <i>Catane, 8-11 novembre 2005</i>	197

INTRODUCTION

Conformément à ses fonctions et aux décisions des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone, le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) développe et tient à jour un Système Régional d'Information. Ce document, intitulé "Textes de base, recommandations, principes et lignes directrices concernant la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle ainsi que la prévention de la pollution par les navires", correspond à la Partie A de ce Système.

Ce document regroupe les dispositions concernant la prévention de la pollution marine par les navires et la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en cas de situation critique adoptées par les Conférences de Plénipotentiaires des Etats côtiers de la région méditerranéenne et par les réunions des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone. Il est mis à jour régulièrement en fonction des décisions des réunions des Parties Contractantes.

L'objectif est de fournir aux Autorités nationales compétentes des Etats riverains de la Méditerranée chargées 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", un document indispensable lorsqu'il s'agit de se référer aux obligations des Etats au titre du Protocole ainsi qu'aux Recommandations, Principes et Lignes Directrices adoptés par les réunions des Parties Contractantes.

**PROTOCOLE RELATIF A LA COOPERATION EN MATIERE
DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE LA
MER MEDITERRANEE PAR LES HYDROCARBURES
ET AUTRES SUBSTANCES NUISIBLES EN CAS
DE SITUATION CRITIQUE**

Barcelone, le 16 février 1976

**PROTOCOLE A LA CONVENTION DE BARCELONE RELATIF A LA COOPERATION
EN MATIERE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE LA MER MEDITERRANEE
PAR LES HYDROCARBURES ET AUTRES SUBSTANCES
NUISIBLES EN CAS DE SITUATION CRITIQUE**

*Adopté par la Conférence de Plénipotentiaires des Etats Côtiers
de la Région Méditerranéenne sur la Protection de la Mer Méditerranée,
Barcelone, le 16 février 1976 (UNEP/CONF.1)*

Les Parties contractantes au présent protocole,

Etant parties à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution,

Reconnaissant qu'une pollution grave des eaux de la zone de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles peut créer un danger pour les Etats riverains et les écosystèmes marins,

Estimant que la lutte contre cette pollution appelle la coopération de tous les Etats riverains de la Méditerranée,

Ayant à l'esprit la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, ainsi que le Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que des hydrocarbures,

Tenant compte également de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures,

Sont convenues de ce qui suit:

Article premier

Les Parties contractantes au présent Protocole (ci-après dénommées "les Parties") coopèrent pour prendre les dispositions nécessaires au cas où la présence massive, d'origine accidentelle ou résultant d'un effet cumulatif, d'hydrocarbures ou d'autres substances nuisibles polluant ou risquant de polluer les eaux de la zone définie à l'article premier de la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (ci-après dénommée "la Convention"), constitue un danger grave et imminent pour le milieu marin, les côtes ou les intérêts connexes d'une ou plusieurs Parties.

Article 2

Aux fins du présent Protocole, l'expression "intérêts connexes" s'entend des intérêts d'un Etat riverain directement affecté ou menacé et qui ont trait, entre autres:

- a) Aux activités maritimes côtières, portuaires ou d'estuaires, y compris les activités des pêcheries;
- b) A l'attrait historique et touristique, y compris les sports aquatiques et autres activités récréatives, de la région considérée;
- c) A la santé des populations côtières;
- d) A la conservation des ressources vivantes.

Article 3

Les Parties s'efforcent de maintenir et de promouvoir, soit individuellement, soit en coopération bilatérale ou multilatérale, leurs plans d'urgence et leurs moyens de lutte contre la pollution de la mer par les hydrocarbures et autres substances nuisibles. Ces moyens comprennent notamment les équipements, les navires, les aéronefs et les personnels nécessaires aux opérations en cas de situation critique.

Article 4

Les Parties développent et mettent en oeuvre, soit individuellement, soit en coopération bilatérale ou multilatérale, une surveillance active de la zone de la mer Méditerranée afin d'avoir une connaissance aussi précise que possible des faits définis à l'article premier du présent Protocole.

Article 5

En cas de jet ou de chute à la mer de substances nuisibles en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions-citernes ou wagons-citernes, les Parties s'engagent à coopérer dans la mesure du possible à leur sauvetage et à leur récupération de manière à réduire les risques de pollution du milieu marin.

Article 6

1. Chaque Partie s'engage à diffuser aux autres parties des informations concernant:
 - a) L'organisation nationale ou les autorités nationales compétentes en matière de lutte contre la pollution de la mer par les hydrocarbures et autres substances nuisibles;
 - b) Les autorités nationales compétentes chargées de recevoir les informations concernant la pollution de la mer par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et de traiter des affaires d'assistance entre les Parties;
 - c) Les méthodes nouvelles en matière de prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures et autres substances nuisibles, les procédés nouveaux pour combattre la pollution, et le développement de programmes de recherches y afférents.

2. Les Parties qui, le cas échéant, sont convenues d'échanger directement entre elles ces informations sont néanmoins tenues de les communiquer au Centre régional. Ce dernier en assure la communication aux autres Parties et, sous réserve de réciprocité, aux Etats riverains de la zone de la mer Méditerranée qui ne sont pas parties au présent Protocole.

Article 7

Les Parties s'engagent à coordonner l'utilisation des moyens de communication dont elles disposent pour assurer, avec la fiabilité et la rapidité nécessaires, la réception, la transmission et la diffusion de tous rapports et informations urgentes relatifs aux faits et situations définis à l'article premier. Le Centre régional sera doté des moyens de communication qui lui permettront de participer à cet effort coordonné et, notamment, de remplir les fonctions qui lui sont assignées par le paragraphe 2 de l'article 10.

Article 8

1. Chaque Partie fait donner aux capitaines de navires battant son pavillon et aux pilotes d'aéronefs immatriculés sur son territoire des instructions les invitant à signaler à une Partie ou autre Centre régional, par les voies les plus rapides et les plus adéquates, compte tenu des circonstances, et conformément à l'annexe I du présent Protocole:

- a) Tous les accidents causant ou pouvant causer une pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et autres substances nuisibles;
- b) La présence, les caractéristiques et l'étendue des nappes d'hydrocarbures ou de substances nuisibles repérées en mer et de nature à constituer une menace grave et imminente pour le milieu marin, pour les côtes ou les intérêts connexes d'une ou plusieurs Parties.

2. Les informations recueillies conformément au paragraphe 1 sont communiquées aux autres Parties susceptibles d'être affectées par la pollution:

- a) Soit par la Partie ayant reçu ces informations directement ou, de préférence, par l'intermédiaire du Centre,
- b) Soit par le Centre régional.

En cas de communication directe entre Parties, le Centre régional sera informé des dispositions prises par ces Parties.

3. En conséquence de l'application des dispositions du paragraphe 2, les Parties ne sont pas tenues à l'obligation prévue à l'article 9, paragraphe 2, de la Convention.

Article 9

1. Toute Partie confrontée à une situation de la nature de celle définie à l'article premier du présent Protocole doit:

- a) Faire les évaluations nécessaires concernant la nature et l'importance de l'accident ou de la situation nécessitant des mesures d'urgence ou, le cas échéant, le type et la quantité approximative des hydrocarbures ou autres substances nuisibles, ainsi que la direction et la vitesse de dérive des nappes;
- b) Prendre toutes mesures susceptibles d'éliminer ou de réduire les effets résultant de la pollution;
- c) Informer immédiatement les autres Parties, soit directement, soit par l'intermédiaire du Centre régional, de ces évaluations et de toute action entreprise ou prévue pour lutter contre la pollution;
- d) Continuer à observer la situation aussi longtemps que possible et faire un rapport conformément à l'article 8.

2. En cas d'action pour combattre la pollution provenant d'un navire, toutes les mesures possibles devront être prises pour sauvegarder les personnes présentes à bord et, autant que faire se peut, le navire lui-même. Toute Partie qui entreprend une telle action doit en informer l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article 10

1. Toute Partie ayant besoin d'assistance pour une opération de lutte contre la pollution par les hydrocarbures ou autres substances nuisibles polluant ou menaçant de polluer ses côtes peut demander, soit directement, soit par l'intermédiaire du Centre régional visé à l'article 6, le concours d'autres Parties, celles qui sont susceptibles d'être également affectées par la pollution étant sollicitées en premier lieu. Ce concours peut comporter notamment des conseils d'experts et la fourniture ou mise

à disposition de produits, d'équipement et de moyens nautiques. Les Parties ainsi sollicitées font tous les efforts possibles pour apporter leur concours.

2. Si les Parties engagées dans l'opération ne peuvent s'entendre sur la conduite même de la lutte, le Centre régional peut, avec leur accord, coordonner l'activité des moyens mis en oeuvre par ces Parties.

Article 11

L'application des dispositions pertinentes des articles 6, 7, 8, 9 et 10 du présent Protocole concernant le Centre régional sera étendue selon qu'il conviendra aux centres sous-régionaux lors de leur création éventuelle, compte tenu de leurs objectifs et fonctions ainsi que de leur relation avec ledit Centre régional.

Article 12

1. Les réunions ordinaires des Parties au présent Protocole se tiennent lors des réunions ordinaires des Parties contractantes à la Convention organisées en application de l'article 14 de ladite Convention. Les Parties au présent Protocole peuvent aussi tenir des réunions extraordinaires conformément à l'article 14 de la Convention.

2. Les réunions des Parties au présent Protocole ont notamment pour objet:

- a) De veiller à l'application du présent Protocole et d'examiner l'efficacité des mesures adoptées et l'opportunité de prendre d'autres dispositions, notamment sous la forme d'annexes;
- b) De réviser et d'amender, le cas échéant, toute annexe au présent Protocole;
- c) De remplir en tant que de besoin toutes autres fonctions en application du présent Protocole.

Article 13

1. Les dispositions de la Convention se rapportant à tout protocole s'appliquent à l'égard du présent Protocole.

2. Le règlement intérieur et les règles financières adoptés conformément à l'article 18 de la Convention s'appliquent à l'égard du présent Protocole, à moins que les Parties au présent Protocole n'en conviennent autrement.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Barcelone, le seize février mil neuf cent soixante-seize, en un seul exemplaire en langues anglaise, arabe, espagnole et française, les quatre textes faisant également foi.

ANNEXE I

Contenu du rapport à rédiger en application de l'article 8 du présent Protocole

1. Chaque rapport donne si possible, en règle générale:
 - a) L'identification de la source de pollution (éventuellement l'identité du navire);
 - b) La position géographique, l'heure et la date de l'événement ou de l'observation;
 - c) L'état du vent et de la mer dans la zone; et
 - d) Les détails pertinents sur l'état du navire si la pollution provient de celui-ci.

2. Chaque rapport donne si possible, en particulier:
 - a) Des renseignements détaillés sur la nature des substances nuisibles en cause, y compris leur appellation technique exacte (l'appellation commerciale ne devrait pas être utilisée à la place de l'appellation technique exacte);
 - b) La quantité exacte ou approximative, la concentration ainsi que l'état probable des substances rejetées ou susceptibles d'être rejetées à la mer;
 - c) Le cas échéant, la description de l'emballage et des marques d'identification; et
 - d) Le nom de l'expéditeur, du destinataire et du fabricant.

3. Dans la mesure du possible, chaque rapport indique clairement si la substance nuisible rejetée ou susceptible d'être rejetée est un hydrocarbure, une substance nocive à l'état liquide, ou solide, ou gazeux, et si cette substance était ou est transportée en vrac ou en colis, dans des conteneurs, des citernes mobiles ou des camions-citernes et wagons-citernes.

4. Chaque rapport doit être complété, s'il y a lieu, par tout autre renseignement pertinent qui est demandé par l'une des personnes auxquelles le rapport est adressé ou que l'auteur du rapport juge approprié.

5. Toute personne visée à l'article 8, paragraphe 1, du présent Protocole doit:
 - a) Compléter dans la mesure du possible le rapport initial, s'il y a lieu, par des renseignements sur l'évolution de la situation; et
 - b) Accéder dans toute la mesure possible aux demandes de renseignements complémentaires émanant des Etats affectés.

**PLAN D'ACTION
CONCERNANT LA MISE EN PLACE D'INSTALLATIONS
DE RECEPTION PORTUAIRES ADEQUATES
DANS LE BASSIN MEDITERRANEEN**

Le Caire, le 19 décembre 1991

PLAN D'ACTION CONCERNANT LA MISE EN PLACE D'INSTALLATIONS DE RECEPTION PORTUAIRES ADEQUATES DANS LE BASSIN MEDITERRANEEN

Adopté par la Réunion d'Experts Nationaux sur les installations de réception portuaires en Méditerranée, Le Caire, le 19 décembre 1991 (REMPEC/WG.3/4, Appendice IV)

I. Introduction

- 1.1 Au cours d'opérations de routine, des navires peuvent déverser dans la mer une grande variété de substances telles que les hydrocarbures et leurs résidus, des substances liquides nocives, des eaux usées et des ordures. Le déversement dans la mer de telles substances constitue une source significative de pollution de l'environnement marin.
- 1.2 En vue de diminuer la pollution opérationnelle des navires par les hydrocarbures, les substances liquides nocives, les eaux usées et les ordures, des normes uniformes concernant le déversement en général, et des exigences opérationnelles ont été développées au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). La Convention Internationale de 1973 pour la Prévention de la Pollution par les Navires, modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78) est le principal traité international couvrant la pollution marine jamais adopté. Entre autres, la Convention MARPOL 73/78 exige des gouvernements des pays parties à cette Convention, qu'ils prennent les mesures appropriées pour mettre à la disposition des navires des installations de réception dans les ports et les terminaux conformément à la Convention.
- 1.3 Parmi tous les océans du monde, la densité du trafic des navires marchands en Méditerranée est particulièrement importante. Environ 30% du volume des échanges internationaux réalisés par voie maritime a pour origine ou destination les 286 ports de la mer Méditerranée, ou transite par la Méditerranée (20% des hydrocarbures transportés par mer dans le monde).
- 1.4 Les installations de réception portuaires sont inégalement réparties dans l'ensemble du bassin Méditerranéen, et là où elles sont existantes, elles ont une qualité et un degré d'efficacité variables. Les installations de réception portuaires doivent inclure les installations de traitement et d'élimination des déchets reçus. Les pays Méditerranéens accordent une attention croissante aux problèmes associés à l'installation et au fonctionnement d'installations de réception à même de recevoir ballast huileux, résidus d'hydrocarbures, résidus du lavage des cuves de chimiquiers, et ordures.
- 1.5 Les Parties Contractantes à la Convention pour la Protection de la mer Méditerranée contre la Pollution, réunies à Gênes en septembre 1985, ont inclus parmi leurs objectifs prioritaires devant être atteints au cours de la deuxième décennie 1985-1995, la mise en place d'installation de réception pour les eaux de ballast sales et autres résidus d'hydrocarbures provenant des pétroliers et des navires dans les ports de la Méditerranée (Déclaration de Gênes sur la deuxième Décennie Méditerranéenne).
- 1.6 Le Programme pluriannuel d'Assistance Technique pour l'Environnement dans la Méditerranée (Mediterranean Environment Technical Assistance Program -METAP), lancé en janvier 1990 avec le financement initial de la Banque Mondiale, de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), du Programme des Nations-Unies pour le Développement (PNUD), et de la Commission des Communautés Européennes (CCE), inclut comme prioritaire, dans le Programme pour l'Environnement dans la Méditerranée (PEM) la mise en place d'installations de réception portuaires et l'application de la Convention MARPOL 73/78.
- 1.7 Le Plan de Stratégie et d'Action pour la Méditerranée (Mediterranean Strategy and Action Plan - MEDSPA) adopté par la Communauté Européenne concentre une partie de ses actions sur le stockage et le traitement des eaux de ballast et des résidus d'hydrocarbures provenant des navires, et la Charte de Nicosie (26-28 avril 1990) a adopté comme actions prioritaires : l'équipement d'au moins 20 ports Méditerranéens d'installations de réception pour les eaux de

ballast, les résidus et mélanges d'hydrocarbures et les eaux de cale avant le 1^{er} janvier 1993 ; et, l'équipement d'un nombre significatif d'autres ports avant le 1^{er} janvier 1995.

1.8 La pollution de la mer Méditerranée ayant pour origine les déversements de polluants par les navires conserve un niveau inacceptable, avec une estimation de 450.000 tonnes d'hydrocarbures provenant de ballast sale ; 60.000 tonnes d'huiles et de boues de fond de cale, 30.000 tonnes de substances liquides nocives et environ 500.000 m³ d'ordures déversés chaque année*. La faible amélioration de la situation dans le bassin Méditerranéen en matière de pollution de l'environnement marin par les rejets provenant des navires semble résulter de la combinaison de différents facteurs, à savoir :

- (a) l'absence, au cours des dernières années, d'une volonté politique suffisamment forte pour faire face individuellement et conjointement à un problème commun ;
- (b) le problème du financement de la construction de nouvelles installations de réception, et de la modernisation des installations existantes, ainsi que celui de la prise en charge des coûts de fonctionnement des installations de réception ;
- (c) l'insuffisance d'une mise en oeuvre effective et de sanction au manquement aux règles et règlements internationaux ; et la non-reconnaissance par les exportateurs et importateurs de pétrole, ainsi que par les autres parties concernées, des aspects opérationnels des exigences de MARPOL ;
- (d) le manque de personnel qualifié dans de nombreux ports Méditerranéens ; et
- (e) l'absence de coordination régionale satisfaisante ainsi que d'une coopération régionale pour le contrôle par l'Etat du Port et la surveillance des voies de navigation.

1.9 Le Plan d'Action concernant la mise en place d'installations de réception portuaires adéquates dans le Bassin Méditerranéen, est destiné à servir de base pour le développement d'une approche globale, intégrée et coordonnée conduisant à la mise en application par les Etats Riverains de la Méditerranée, des exigences des Annexes I, II et V de la Convention MARPOL 73/78. Ce Plan d'Action prend en compte les activités passées, en cours et celles encore à l'état de projet, ainsi que les mandats et programmes respectifs des organisations internationales compétentes.

1.10 Ce Plan d'Action :

- (a) fixe l'objectif et établit les actions prioritaires destinées à atteindre cet objectif ;
- (b) identifie les activités correspondantes énumérées dans un Programme Régional d'Activités (décrit dans l'Annexe I) devant être mis en oeuvre au niveau national et régional ;
- (c) organise la coordination et la coopération entre les Etats et les différentes organisations ;
- (d) décide des arrangements institutionnels concernant la coordination.

Ces différentes composantes sont interdépendantes et se renforcent mutuellement ; c'est ensemble qu'elles permettront d'atteindre avec succès l'objectif du Plan d'Action.

* Le Programme pour l'Environnement dans la Méditerranée : Evaluation du secteur maritime - Document de travail (Banque Mondiale, Banque Européenne d'Investissement, mars 1990).

II. Objectif (à long terme) et résultats attendus :

2.1 Objectif principal

L'objectif principal du Plan d'Action est de mettre un terme à la pollution intentionnelle de la mer Méditerranée par les rejets provenant des navires.

2.2 Résultats attendus à court terme

Les résultats attendus à court terme destinés à réaliser l'objectif principal du Plan d'Action sont les suivants :

- (a) *Tous les Etats Méditerranéens doivent être partie à la Convention MARPOL 73/78 et à ses Annexes, et avoir adopté des lois et des règlements nationaux visant à sa mise en oeuvre, compte tenu de ce qui suit :*
- (b) *La fourniture aux pays Méditerranéens d'études techniques concernant les installations de collecte, de traitement et d'élimination des déchets des navires y compris les substances liquides nocives ;*
- (c) *La mise en place d'un mécanisme de financement destiné à couvrir les coûts de fonctionnement des installations de réception pour les eaux de ballast huileuses, ainsi que les coûts de construction de nouvelles installations de réception pour les eaux de ballast huileuses et les coûts de modernisation des installations existantes ;*
- (d) *La mise en place d'installations de réception adéquates pour les résidus d'hydrocarbures dans tous les ports et les terminaux de chargement pétroliers ainsi que les ports de réparation navale de la Méditerranée, incluant la capacité à traiter et éliminer les déchets reçus ;*
- (e) *Une réduction significative de la pollution de la mer Méditerranée par les ordures des navires ;*
- (f) *L'entrée en vigueur du statut de zone spéciale pour la Méditerranée au titre de l'Annexe V de la Convention MARPOL 73/78 ;*
- (g) *Entretenir sur le plan régional, une capacité de collecte des informations relatives aux évolutions technologiques actuelles ;*
- (h) *Un accord entre les pays Méditerranéens organisant la coopération régionale en ce qui concerne la mise en application de la Convention MARPOL 73/78.*
- (i) *L'existence de personnel convenablement formé dans la majorité des ports Méditerranéens.*

III. Actions initiales et complémentaires

3.1 Ratification de la Convention MARPOL 73/78

L'objectif central des pays Méditerranéens rappelé dans ce Plan d'Action est de parvenir à l'élimination complète de la pollution intentionnelle de la mer Méditerranée par les rejets provenant des navires. L'instrument essentiel pour y parvenir est la Convention MARPOL 73/78. La plupart des Etats Méditerranéens ont maintenant ratifié la Convention MARPOL.

Action 1 :

Une étape essentielle dans la mise en oeuvre du présent Plan d'Action, est que tous les Etats Riverains de la Méditerranée soient partie à la Convention MARPOL 73/78, y compris ses Annexes optionnelles (c'est-à-dire les Annexes III, IV et V). Les Etats Riverains de la Méditerranée n'ayant pas encore ratifié la Convention MARPOL sont vivement invités à le faire.

3.2 Etude sur la disponibilité et les besoins en installations de réception dans les ports de la Méditerranée

Action 2 :

Dans le but d'identifier des besoins supplémentaires, une étude concernant la disponibilité et les besoins en installations de réception des ports et les terminaux de chargement de la Méditerranée doit être menée par le REMPEC jusqu'à la fin de 1992. Cette étude devrait être basée sur des informations déjà existantes, des questionnaires et des visites d'experts comme le REMPEC le jugera approprié.

3.3 Coopération avec la région de la mer Noire par l'intermédiaire d'un organisme compétent

Considérant le trafic maritime existant entre la mer Méditerranée et la mer Noire, les pays de ces deux régions ont un intérêt commun à développer une coopération étroite en ce qui concerne le contrôle de la pollution de la mer par les rejets provenant des navires, et à harmoniser leurs politiques à cette fin.

Action 3 :

L'Unité de Coordination du Plan d'Action pour la Méditerranée devra établir avec l'organisme compétent des contacts préliminaires en vue d'engager dans un proche avenir une coopération entre le bassin Méditerranéen et la région de la mer Noire en ce qui concerne le contrôle de la pollution de la mer par les rejets provenant des navires. Un compte-rendu des actions entreprises sera présenté par MEDU lors de la réunion des Correspondants du REMPEC, programmée pour octobre 1992.

3.4 Le futur des transports maritimes en Méditerranée ; le future de la flotte pétrolière

Afin de pouvoir adapter correctement l'action aux besoins existants et prévisibles, il est nécessaire de disposer d'indications concernant ce qu'est et ce que sera le futur des transports maritimes dans le bassin Méditerranéen (par exemple le volume de produits, le type de produits, les axes de circulation ...).

L'objectif du Plan Bleu, composante du Plan d'Action pour la Méditerranée, est de "fournir aux instances responsables de la prévision et de la prise de décision dans les différents pays du bassin Méditerranéen, les informations leur permettant de formuler des plans pour un développement socio-économique optimal pouvant être soutenu sans causer de dommages à l'environnement." Le Plan Bleu a déjà produit une importante étude descriptive et prospective qui inclut un chapitre sur le transport dans le bassin Méditerranéen. A l'heure actuelle, le Plan Bleu prépare des études sectorielles plus approfondies.

Au cours des années 1980, la flotte marchande a considérablement évolué, et va continuer à le faire durant la décennie à venir. Les possibles changements, ainsi que leurs effets sur la prévention de la pollution marine par les rejets provenant des navires, doivent être étudiés et pris en compte lors de l'examen d'actions supplémentaires.

Action 4 :

Les études disponibles telles que les études actuellement menées sur l'avenir de la flotte pétrolière dans le cadre du "Comité d'Orientation" du CPMM, devraient servir de document de base.

3.5 Collecte/centralisation des informations sur les évolutions technologiques actuelles.

- a) L'une des difficultés rencontrées par certains pays envisageant de ratifier la Convention MARPOL 73/78 concerne la façon de pallier l'absence d'installations de réception dans leurs ports et leurs terminaux. Au cours de leurs tentatives pour résoudre ce problème, de tels pays peuvent manquer de données techniques de base sur la quantité d'eaux de ballast sales pouvant être produite par un pétrolier, de même que sur la quantité de rejets d'hydrocarbures, de boues et d'eaux huileuses correspondant aux autres types de navires. Il peuvent aussi manquer de connaissances techniques sur la façon de traiter, de recycler et d'éliminer de tels déchets. Afin de fournir une aide à de tels pays dans ce domaine, l'OMI a édité des Directives sur la mise en place d'installations de réception adéquates dans les ports. La 31^{ème} session du Comité de l'OMI sur la Protection du Milieu Marin (juillet 1991) a décidé que la 32^{ème} session du CPMM commencerait à travailler au développement d'un nouveau manuel complet dans le cadre de la Convention MARPOL 73/78, devant fournir des indications sur la façon de mettre en place des installations de réception adéquates, et contenant des informations sur les technologies de traitement des déchets, des procédures opérationnelles pour ces installations, ainsi que la façon d'offrir les services les plus efficaces aux navires utilisant ces installations.

Action 5 :

Les Parties Contractantes à la Convention de Barcelone sont vivement invitées à faire un usage intensif des Directives de l'OMI sur les installations de réception portuaires, ainsi que du résultat des activités y relatives projetées au sein du CPMM sur ce sujet, en particulier en liaison avec le développement du manuel sur les installations de réception.

- b) Par ailleurs, lorsque la construction de nouvelles installations de réception ou la modernisation d'installations existantes sont envisagées, il sera utile de se référer à des technologies, des équipements et des techniques qui ont déjà prouvé leur efficacité, leur fiabilité et leur simplicité de mise en oeuvre et de maintenance. Cela peut aider à sélectionner le type d'installation, réduire les coûts d'investissement et faciliter la maintenance.

Action 6 :

Le Centre de coordination devra collecter et fournir aux pays Méditerranéens les informations concernant les meilleures technologies applicables actuellement disponibles et établir une liste de référence.

IV. Besoins d'installations de réception et de traitement ; pays et ports sélectionnés

4.1 Besoins d'installations de réception

Ayant à l'esprit les exigences concernant les installations de réception portuaires applicables aux zones spéciales au titre de la Convention MARPOL 73/78, Annexes I, II et V pour les résidus d'hydrocarbures, les substances liquides nocives et les ordures, et sur la base de l'évaluation faite de la situation présente, il apparaît que, actuellement, le problème le plus urgent auquel on devrait s'attaquer en première priorité est la mise en place d'installations de réceptions adéquates dans l'ensemble des terminaux de chargement pétroliers du bassin Méditerranéen. Sans pour autant sous-estimer les besoins au titre des autres exigences de la

Convention MARPOL 73/78, en particulier celles de l'Annexe V, qui sont de nature différente, la Plan d'Action propose l'approche suivante.

Action 7 :

Le Plan d'Action accorde la plus haute priorité à la disponibilité d'installations de réception adéquates dans l'ensemble des terminaux de chargement de la Méditerranée et identifie les pays et les ports où existe actuellement le besoin de construire des installations de réception nouvelles ou de moderniser des installations existantes. Pour les installations requises pour la récupération des eaux de cale polluées, des résidus d'hydrocarbures et de boues, des substances liquides nocives et des ordures des navires, le Plan d'Action propose d'orienter son action vers la mise à disposition des autorités portuaires de tous les pays Méditerranéens, de solutions techniques standardisées.

4.2 Pays et terminaux de chargement pétroliers sélectionnés

Conformément aux actions prioritaires énoncées aux paragraphes 2.2 (d) et 4.1, les participants à la Réunion des Experts Nationaux sur les Installations de Réception Portuaires en Méditerranée, qui s'est tenue au Caire de 16 au 19 décembre 1991 ont identifié les pays et les ports et terminaux de chargement pétroliers où existe actuellement le besoin urgent de construire des installations nouvelles ou de moderniser des installations existantes.

Action 8 :

Le Plan d'action sélectionne les terminaux de chargement et les ports qui sont présentés dans l'Annexe III.

Cette Annexe III - "Ports et terminaux de chargement sélectionnés" sera révisée si nécessaire par la Réunion des Correspondants du REMPEC, en fonction des résultats de la mise en oeuvre du Plan d'Action ou pour toute autre raison qui justifierait une telle révision.

V. Etudes de pré-investissement, études techniques, projets pilotes

En suivant l'approche intégrée et coordonnée de l'ensemble du Plan d'Action, et en accord avec les besoins identifiés comme priorités aux paragraphes 4.1 et 4.2 ci-dessus, les activités suivantes sont des activités que les organisations participant au programme METAP ainsi que la CEE devraient incorporer dans leur programme en rapport avec la Charte de Nicosie conformément aux objectifs déjà assignés à ces programmes. La structure de coordination désignée au paragraphe X devrait s'efforcer de faire le maximum pour faciliter la coopération entre les Etats et les organisations concernées pour ce qui est de la mise en oeuvre de ces activités. Les Etats concernés devraient accorder leur total soutien et prendre les mesures nécessaires pour une mise en oeuvre rapide et réussie de ces activités.

- (a) En vue d'établir, en tant que de besoin, des installations de réception ou moderniser quand cela est nécessaire des installations existantes, des études de pré-investissement devraient être réalisées dans un premier temps. Tenant compte de la position géographique, du volume de ballast sale à traiter et des aspects financiers et de gestion, les deux options : installations de réception fixes à terre et installations de réception flottantes devraient être examinées.
- (b) Mettre en place des installations de récupération et de traitement des eaux de cale polluées, et des autres résidus d'hydrocarbures et de boues constitue une obligation pour tous les ports au titre de la Convention MARPOL 73/78. Cette obligation peut être facilement satisfaite au moyen de camions-citernes, de barges ou d'allèges. La normalisation de ces équipements doit offrir certains avantages.

- (c) Les ports principalement concernés par le trafic des substances liquides nocives se concentrent principalement dans la partie septentrionale du bassin Méditerranéen. L'approche la plus réaliste au traitement des résidus chimiques provenant des navires consiste à faire en sorte que les ports fournissent plusieurs citernes mobiles, spécifiquement conçues pour le stockage des produits chimiques, et suffisamment petites pour pouvoir être acheminées aisément vers les centres ou les installations d'élimination.

5.1 Enquête de pré-investissement

Action 9 :

Les études techniques existantes doivent servir de base pour répondre aux besoins de nouvelles installations ou de modernisation d'installations de réception existantes, exprimés par les Etats qui disposent déjà de projets, ou pour estimer les besoins des Etats qui n'ont pas pu réaliser de telles études à ce jour.

Sur cette base une enquête de pré-investissement devra être menée pour chacun des pays sélectionnés en coopération avec les organisations professionnelles (OCIMF, Intertanko, ICS) avec l'assistance de l'OMI et d'experts d'autres organisations.

5.2 Elaboration de spécifications pour les installations types

Action 10 :

Les spécifications d'une installation type - fixe ou flottante - de récupération et de traitement des eaux de cales pollués, et des résidus d'hydrocarbures et de boues, ainsi que la normalisation des systèmes mobiles polyvalents de récupération des substances liquides nocives devraient élaborées par ces organismes pour constituer le cahier des charges nécessaire à l'appel d'offres international, qui doit être lancé par les pays, auprès des fabricants de matériels et ce, selon les règles des Donateurs.

VI. Campagne régionale d'information et de sensibilisation du public au problème de la récupération des ordures des navires

Des installations de réception à terre des ordures des navires devraient être disponibles dans tous les ports conformément à l'Annexe V de la Convention MARPOL 73/78. La plupart des ports du bassin Méditerranéen proposent des installations pour la récupération des ordures des navires. Cependant, il y a dans la Méditerranée un volume significatif d'ordures flottantes. Il a été observé que dans de nombreux cas, même quand de telles installations existent, leur emploi est freiné par trop de facteurs dissuasifs : procédures compliquées, frais déraisonnables, réglementations spéciales concernant le chargement, ou bien que les utilisateurs potentiels ne sont même pas au courant de leur existence. L'éducation et la sensibilisation du public sont des moyens reconnus à même d'encourager le respect volontaire de l'Annexe V. Des projets éducatifs menés avec différents groupes de marins ont confirmé l'importance des médias comme moyen de sensibilisation aux exigences de l'Annexe V.

Une campagne de sensibilisation au contrôle et à l'élimination de la pollution par les ordures dans les mers et sur les plages de la Grèce a été lancée dans le cadre du projet MEDSPA-HELMEPA 1989-91. Le nouveau projet MEDSPA-HELMEPA pour 1992-94 vise à établir un réseau régional d'associations non-gouvernementales de protection de l'environnement, à l'aide d'un Plan d'Action pour la prévention et le contrôle de la pollution marine par les ordures.

Action 11 :

Dans le but d'encourager les pays à se conformer aux dispositions de l'Annexe V de la Convention MARPOL 1973/78, il est urgent de lancer une campagne régionale d'information et de sensibilisation du public. Cette campagne devrait tirer profit du projet

MEDSPA-HELMEPA déjà existant comme cadre d'effort régional coordonné pour la réduction de la pollution marine par les ordures.

VII. Actions à entreprendre pour aboutir à un accord concernant les mécanismes de financement

7.1 Mécanismes de financement envisageables pour couvrir les coûts de fonctionnement des installations de réception, ainsi que leurs coûts d'investissement

L'un des aspects les plus importants de la création et du fonctionnement des installations de réception, est la façon dont les coûts de mise en place et de fonctionnement peuvent être compensés. Qui doit supporter le coût de la disponibilité d'installations de réception dans les ports?

Action 12 :

Les divers mécanismes de financement pouvant être appliqués dans le bassin Méditerranéen pour couvrir les coûts de fonctionnement des installations de réception, ainsi que leurs coûts d'investissement, devraient être étudiés sans tarder en se basant sur l'étude de faisabilité ordonnée par l'OMI qui a été soumise à la 30ème session du CPMM.

7.2 Accord concernant les mécanismes de financement pour la mise en place et le fonctionnement d'installations de réception portuaires dans le bassin Méditerranéen

Action 13 :

Des réunions d'experts gouvernementaux consacrées aux mécanismes de financement pour la mise en place et le fonctionnement d'installations de réception portuaires dans le bassin Méditerranéen devraient être convoquées en 1992. L'objectif de ces réunions devrait être d'examiner les différents mécanismes de financement possibles et de décider des actions à entreprendre, y compris une possible harmonisation des politiques de taxation pour l'utilisation des installations de réception portuaires. La structure de coordination désignée au paragraphe X devrait être chargée d'organiser ces réunions et de réaliser le travail préparatoire nécessaire.

VIII. Application de la Convention MARPOL 73/78

8.1 Assistance aux pays dans la préparation des législations et des règlements nationaux

La mise en oeuvre de la Convention MARPOL 73/78 est essentielle pour réduire la pollution du milieu marin par les rejets opérationnels provenant des activités liées au transport maritime et certains pays ont besoin d'assistance dans le processus de préparation de leurs législations et de leurs règlements nationaux.

Action 14 :

Les pays pouvant avoir besoin d'assistance dans le processus de préparation de leurs législations et de leurs règlements nationaux pour la ratification et/ou la mise en oeuvre de la Convention MARPOL 73/78 devraient demander l'assistance de l'OMI. L'OMI, avec le soutien financier d'agences internationales ou nationales, devrait fournir cette assistance à travers son programme global de formation et de protection du milieu marin.

8.2 Développement de la coopération régionale concernant le contrôle de l'application de la Convention MARPOL 73/78

La mise en oeuvre et l'application effectives des règlements de la Convention MARPOL 73/78 sont encore plus essentiels. L'efficacité du contrôle exercé par les Etats nécessite la coopération régionale. Cette coopération devrait être organisée, et couvrir plusieurs aspects de problème tels que le contrôle par l'Etat du port, la surveillance des routes de navigation, etc.

Action 15 :

Des réunions d'experts gouvernementaux consacrées au développement de la coopération régionale en ce qui concerne le contrôle de l'application de la Convention MARPOL 73/78 devraient être convoquées en 1992. Ces réunions devraient constituer la première étape du processus de préparation d'un accord régional visant au contrôle de l'application de la Convention MARPOL 73/78, construit sur la modèle de la Conférence pour la mer Baltique et le Mémoire d'entente de Paris de 1982 sur le contrôle des navires par l'Etat du port. Ces réunions devraient passer en revue l'ensemble des questions liées à l'application au niveau national et régional de la Convention MARPOL 73/78. La structure de coordination désignée au paragraphe X devrait être responsable de l'organisation de ces réunions et de l'exécution des travaux préparatoires nécessaires.

8.3 La mer Méditerranée, "Zone Spéciale" au titre de l'Annexe V de la Convention MARPOL 73/78

En raison de l'état océanographique et écologique des zones spéciales, les règles concernant les rejets y sont considérablement plus strictes que dans d'autres zones marines. A l'intérieur de ces "Zones Spéciales", les gouvernements des Parties Contractantes à la Convention MARPOL 73/78 entreprennent de s'assurer que des installations de réception seront disponibles dans tous les ports aussi tôt que possible. Ils doivent alors signaler à l'OMI les actions effectuées à cet égard. Quand ces notifications sont en nombre suffisant, l'OMI établit la date à laquelle les obligations de "Zone Spéciale" entreront en vigueur. A l'heure actuelle, le statut de "Zone Spéciale" de la mer Méditerranée au titre de l'annexe V de la Convention MARPOL 73/78 n'est pas encore entré en vigueur.

Action 16 :

Afin de faire entrer en vigueur le statut de "Zone Spéciale" de la mer Méditerranée au titre de l'annexe V de la Convention MARPOL 73/78, la réunion de Correspondants du REMPEC programmée pour octobre 1992, devrait examiner cette question et décider des actions appropriées et des mesures de coordination nécessaires devant être entreprises.

IX. FORMATION

Le Comité de la Protection du Milieu Marin (CPMM) de l'OMI, lors de sa 31^{ème} session (juillet 1991) a rejoint les vues du Groupe Consultatif d'Experts convoqué par le Secrétaire Général de l'OMI, concernant les problèmes rencontrés par les pays en développement dans la prévention de la pollution marine provenant des navires, sur l'idée que la formation constitue une composante fondamentale de l'assistance fournie par l'OMI, et que la formation du personnel est un moyen important pour assurer une mise en oeuvre et une application effective de la Convention MARPOL 73/78. Dans le cadre du Programme OMI/Norvège, l'OMI a développé des cours types, dont la mise en oeuvre dans le monde entier est financée par le PNUD depuis plusieurs années. D'autres activités de formation sont également conduites par divers organismes. Des informations centralisées et facilement accessibles concernant les possibilités de formation qui existent seraient utiles.

Action 17 :

Des cycles régionaux de formation consacrés à la rédaction de législations et de réglementations visant à la mise en oeuvre de la Convention MARPOL 73/78, ainsi que des cours destinés aux administrations maritimes et aux autorités portuaires pour la mise en oeuvre des Annexes I et II de cette Convention, devraient être organisés régulièrement.

Action 18 :

Des cours de formation régionaux consacrés au contrôle par l'Etat du port et au contrôle par l'Etat du pavillon et destinés aux inspecteurs et aux contrôleurs, devraient être organisés régulièrement.

Action 19 :

Le REMPEC devrait collecter, tenir à jour et diffuser les informations ayant trait aux initiatives existantes dans le domaine de la formation, ainsi que le matériel didactique disponible.

Les cours de formation indiqués ci-dessus pourraient être organisés dans les Instituts de formation existant au niveau international, régional ou national.

X. Arrangements institutionnels et financiers visant à assurer la coordination et le suivi de la mise en oeuvre du Plan d'Action

10.1 Afin d'assurer la coordination et le suivi de la mise en oeuvre du Plan d'Action, la Réunion des Experts Nationaux sur les Installations de Réception Portuaires en Méditerranée, tenue au Caire du 16 au 19 Novembre 1991, a convenu des points suivants :

- (a) Soulignant de nouveau que le Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM), adopté en février 1975 par la Réunion Intergouvernementale sur la Protection de la Mer Méditerranée contre la Pollution, fournit le cadre institutionnel gouvernemental pour des consultations et des prises de décision régionales, est convenu que le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), établi conformément au Protocole de la Convention de Barcelone, géré par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et recevant un soutien technique permanent de la part de cette organisation, constitue la structure de coordination appropriée pour assurer la coordination et le suivi de la mise en oeuvre du Plan d'Action.
- (b) Sachant que le REMPEC, en l'absence d'un complément de personnel et de ressources budgétaires nécessaires n'a pas la capacité de mener à bien cette tâche; étant de l'avis que les implications financières de cette coordination ne peuvent pas à l'heure actuelle être supportées par le Fonds d'Affectation Spécial pour la Méditerranée, établi par le PAM, a demandé au Secrétaire Général de l'OMI, en coopération avec les organisations participant au programme METAP de prendre les mesures nécessaires en vue de conclure, aussi tôt que possible, un arrangement en vue d'assurer le soutien financier des mécanismes de coordination, et d'informer les Parties Contractantes à la Convention de Barcelone, du résultat de ses actions.

Action 20 :

La fonction du REMPEC en tant que structure de coordination sera :

- (a) *de fournir le cadre des consultations et de la coopération entre les Etats Riverains de la Méditerranée et les diverses organisations en ce qui concerne la coopération régionale en matière d'installations de réception portuaires ;*

(b) *de faire office de correspondant pour la coordination de la mise en oeuvre du Plan d'Action ;*

(c) *de mener à bien toutes les tâches qui lui sont assignées par le Plan d'Action.*

10.2 La Réunion des Correspondants du REMPEC devrait passer en revue la mise en oeuvre du Plan d'Action, y apporter les ajustements nécessaires et le réviser en fonction des besoins pour des développements futurs. Un rapport devrait être présenté à la Réunion des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone.

XI. Intensification des mesures effectives

Ce Plan d'Action lance un appel aux 350 millions d'habitants des Etats Riverains de la Méditerranée ainsi qu'aux 100 millions de touristes qui visitent cette région pour qu'ils s'engagent en priorité, individuellement et collectivement, aux côtés des compagnies de transport maritime et de l'industrie pétrolière, pour faire tout leur possible afin d'éliminer la pollution marine.

Le succès de ce Plan d'Action ne tient pas seulement au respect des dispositions de la Convention MARPOL 73/78. Toutes les parties sont invitées à mettre en oeuvre des mesures contribuant à la réduction de la pollution sans attendre l'entrée en vigueur du Plan d'Action.

**UNITE D'ASSISTANCE MEDITERRANEENNE
POUR LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION
MARINE ACCIDENTELLE**

Antalya, 12-15 octobre 1993

UNITE D'ASSISTANCE MEDITERRANEENNE POUR LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE

*Décision prise par la Huitième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone,
Antalya, 12-15 octobre 1993 (UNEP(OCA)/MED IG.3/5, Appendice II)*

En vue de la mise en oeuvre du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Barcelone 16 février 1976),

Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone:

1. **Mettent en place** une Unité d'Assistance Méditerranéenne pour la lutte contre la pollution marine accidentelle dont l'organisation et la mise en action sont assurées par le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC), dans les limites du budget qui lui est alloué par la Réunion des Parties Contractantes;
2. **S'engagent** à faire tous les efforts possibles pour apporter leur concours à l'organisation et au bon fonctionnement de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne.

I. Principes généraux

- 1.1 Il est constitué, dans le cadre du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, une Unité d'Assistance Méditerranéenne pour la lutte contre la pollution marine accidentelle.
- 1.2 L'organisation et la mise en action de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne sont la responsabilité du Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) qui assume cette responsabilité conformément au Protocole sur la coopération en cas de situation critique ainsi qu'aux diverses décisions des réunions des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone et selon les dispositions du présent document.
- 1.3 L'objectif premier de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne, est de fournir rapidement les services d'experts sélectionnés à une Partie Contractante qui en ferait la demande en cas de situation d'urgence. Les experts, en se rendant sur les lieux mêmes de l'événement, fournissent des conseils et des avis techniques afin d'aider les autorités nationales à décider, dès la phase initiale, des mesures de lutte à prendre et de l'assistance qu'il pourrait être nécessaire de demander. Un des rôles de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne est également d'aider l'Etat demandeur à mettre en oeuvre le dispositif régional de coopération en cas de situation critique et tout particulièrement les dispositions et procédures visant à faciliter la coopération et l'assistance mutuelle adoptées par les réunions des Parties Contractantes.
- 1.4 L'Unité d'Assistance Méditerranéenne est une capacité de "services d'experts" rapidement mobilisable, créée par les Parties Contractantes au Protocole sur la coopération en cas de situation critique, pour servir les Etats riverains de la Méditerranée et elle est actionnée à leur demande.

II. Champ d'application

2.1 Le champ d'action géographique de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne est le champ d'application géographique du Protocole sur la coopération en cas de situation critique.

2.2 Le champ d'action rationae materiae de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne est celui de la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et les autres substances nuisibles. Elle fournit des services d'experts notamment dans les domaines suivants:

a) lutte contre la pollution par les hydrocarbures:

- Gestion de crise et organisation d'intervention:
 - . analyse, évaluation et prévision du comportement et de l'évolution de la nappe;
 - . planification de la lutte et problèmes de logistique;
 - . stratégie de lutte / option et choix tactique.
- Méthodes et techniques de lutte en mer:
 - . confinement / récupération;
 - . utilisation de dispersants et autres produits de traitement.
- Méthodes et techniques de lutte à la côte et nettoyage à terre.
- Traitement et élimination des déchets.
- Documentation financière et demande d'indemnisation.

b) lutte contre la pollution par d'autres substances dangereuses.

- Gestion de crise et organisation d'intervention.
- Analyse, évaluation et prévision du comportement et de l'évolution de:
 - . nuages de gaz;
 - . produits qui flottent;
 - . produits qui se dissolvent;
 - . produits qui coulent.
- Récupération en mer de colis.
- Lutte en fonction du comportement des produits chimiques déversés:
 - . protection du personnel;
 - . toxicité pour l'eau et remise en état;
 - . cycle biogéochimique.
- Décontamination.
- Traitement et élimination des déchets.
- Documentation financière et demande d'indemnisation.

III. Composition

3.1 L'Unité d'Assistance Méditerranéenne est composée d'experts hautement qualifiés et de centres d'expertise sélectionnés en nombre limité par domaine de service d'expertise. Un expert ou un Centre d'expertise peuvent être sélectionnés dans plusieurs domaines d'expertise.

3.2 La sélection des experts et des centres d'expertise est effectuée par le REMPEC sur la base de ses propres listes d'experts ainsi que de toute autre source d'informations et en consultation

avec les autorités nationales compétentes, ainsi que les organisations dont l'avis pourrait être utile.

- 3.3 Les experts et les centres d'expertise sont sélectionnés pour une durée de 2 ans renouvelable. Pendant cette période, les experts et les centres d'expertise s'engagent à répondre, conformément aux instructions permanentes, à toute demande faite en cas d'activation de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne. La composition de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne est publiée régulièrement par le REMPEC tous les 2 ans et aussi souvent qu'une mise à jour due à des changements l'impose.

IV Activation

- 4.1 L'Unité d'Assistance Méditerranéenne est activée par le REMPEC à la demande de l'autorité nationale compétente chargée de la lutte contre les pollutions marines accidentelles ou de celle chargée de traiter des affaires d'assistance mutuelle en cas de situation critique (voir REMPEC/RIS/B/1) de l'Etat victime d'un accident. Les autorités nationales qui demandent au REMPEC l'assistance de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne doivent s'efforcer de spécifier aussi précisément que possible, eu égard aux circonstances, le ou les domaines d'expertise requis afin d'arrêter conjointement la composition de l'équipe qui sera envoyée sur place.
- 4.2 C'est le REMPEC qui, en fonction des circonstances, en accord avec l'Etat demandeur et dans la limite des moyens financiers disponibles, détermine la durée et décide de la fin de la mission du ou des membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne. La mission de l'Unité d'Assistance pourra être prolongée au delà du temps permis par les moyens financiers du REMPEC, si la situation l'impose et si les modalités financières correspondantes ont fait l'objet d'un accord entre les parties concernées.

V Organisation

- 5.1 Le REMPEC prend les dispositions pour que des arrangements permanents existent en vue d'établir dans les plus brefs délais des billets d'avion prépayés pour toutes destinations en Méditerranée ainsi qu'en vue de la délivrance de visas lorsqu'un visa est requis.
- 5.2 L'Etat requérant l'assistance de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne prend les mesures nécessaires en vue de faciliter le déroulement de la mission des membres de l'Unité d'Assistance. Les mesures nécessaires concernent:
- a) les procédures d'immigration et l'accueil, ainsi que les formalités douanières, notamment pour le matériel informatique y compris les documents écrits ou informatisés;
 - b) le logement et le transport;
 - c) la mise à disposition d'un espace de travail suffisant;
 - d) l'accès aux moyens de communication.
- 5.3 Le REMPEC prend en charge les coûts initiaux de la mission d'assistance de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne: billets d'avion; allocations journalières de subsistance; et éventuellement salaires, sur la base d'un arrangement préétabli.

Le REMPEC se réserve le droit, en fonction des régimes juridiques applicables, de réclamer le remboursement des dépenses ainsi engagées.

- 5.4 Conformément à la demande des autorités nationales compétentes de l'Etat requérant et en accord avec elles, le REMPEC fixe les termes de référence de la mission des membres de l'Unité d'Assistance et donne les instructions à cet effet. Dans leur demande les autorités nationales compétentes doivent préciser les nom, fonction et coordonnées de l'autorité que les membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne devront contacter dès leur arrivée ainsi que

les nom, fonction et coordonnées de l'autorité ou des autorités à la disposition de laquelle ou desquelles ils seront placés.

- 5.5 Les membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne maintiennent des contacts avec le REMPEC à qui ils rendent compte journalièrement du déroulement de la mission. Le REMPEC fournit à l'Unité d'Assistance Méditerranéenne tout le soutien dont elle pourrait avoir besoin.
- 5.6 L'Unité d'Assistance Méditerranéenne a vocation à travailler en relation étroite avec et au service des autorités publiques responsables de l'organisation et de la conduite des opérations de lutte. Pour l'accomplissement de leur mission les membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne ont accès aux informations disponibles, procèdent aux investigations nécessaires en coopération et avec le concours des responsables nationaux, et participent aux réunions de travail autant que de besoin.
- 5.7 Les membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne établissent un rapport journalier contenant leur évaluation de la situation, leurs analyses et conclusions et leurs propositions d'actions qu'ils remettent aux autorités auprès desquelles ils sont placés. Les propositions d'actions peuvent porter sur l'organisation de la lutte, les options tactiques, les méthodes et les techniques de lutte, et sur les experts, équipements et produits qui pourraient être demandés à d'autres Parties Contractantes ou à des organismes privés. Copie de ce rapport est adressé au REMPEC par télécopie. A la fin de leur mission les membres de l'Unité d'Assistance rédigent un rapport final.
- 5.8 Dans le cas où les autorités nationales compétentes auraient décidé de demander de l'assistance internationale, les membres de l'Unité d'Assistance devraient, en liaison avec le REMPEC, assister ces autorités par leur bonne connaissance du système régional de coopération.

VI Rôle et responsabilités des membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne

- 6.1 Le rôle et les responsabilités des membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne sont limités à aider les autorités nationales dans leurs prises de décisions. Dans cette perspective, ils ont uniquement un rôle de conseiller. Toutes les décisions opérationnelles ainsi que leurs conséquences relèvent de l'entière responsabilité des autorités compétentes de l'Etat demandeur.
- 6.2 Dans leur mission de conseil, les membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne s'efforcent de protéger les intérêts de l'Etat requérant, notamment en matière d'environnement et de protection des ressources, et prennent en considération les implications économiques et financières.
- 6.3 Tout au long de leur mission les membres de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne ont un devoir général de réserve. Et sauf accord contraire ils ne devraient pas avoir de contact direct avec le public et les médias, domaine qui est de la compétence des autorités nationales.

VII Devoirs des experts et des centres d'expertises sélectionnés

- 7.1 Les experts et les centres d'expertise doivent disposer d'une version complète et à jour du Système Régional d'Information, ils doivent se familiariser avec ce système ainsi qu'avec le dispositif régional de préparation à la lutte et de lutte tout particulièrement les dispositions et procédures visant à faciliter l'assistance mutuelle.
- 7.2 Les experts et les centres d'expertise s'efforcent dans la mesure du possible de faire connaître leur emploi du temps au REMPEC afin de savoir à l'avance les disponibilités et possibles empêchements. Si un empêchement prolongé se produisait ou si l'expert ne pouvait plus répondre à une demande en cas d'activation de l'Unité d'Assistance Méditerranéenne, le REMPEC devrait en être informé immédiatement. Dans ce cas le REMPEC prendra les dispositions pour procéder au remplacement de l'expert.

PAM PHASE II

**PLAN D'ACTION
POUR LA PROTECTION DU MILIEU MARIN ET
LE DEVELOPPEMENT DURABLE DES ZONES COTIERES
DE LA MEDITERRANEE**

Barcelone, le 10 juin 1995

PAM PHASE II

PLAN D'ACTION POUR LA PROTECTION DU MILIEU MARIN ET LE DEVELOPPEMENT DURABLE DES ZONES COTIERES DE LA MEDITERRANEE

*Adopté par la Conférence de Plénipotentiaires à la Convention
pour la Protection de la Mer Méditerranée contre la Pollution et aux Protocoles y relatifs,
Barcelone, le 10 juin 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.6/6, Annexe I)*

Prévention et lutte contre la pollution du milieu marin due à des activités menées en mer

Cette composante du PAM Phase II vise à proposer des stratégies et des activités qui appuieront et compléteront les efforts nationaux de prévention, de préparation à la lutte et de lutte contre la pollution du milieu marin due à des activités menées en mer.

a) Prévention de la pollution du milieu marin par les navires

Parmi les océans de la planète, la Méditerranée présente une densité de trafic maritime commercial particulièrement importante. Environ 30 pour cent du volume du commerce maritime international provient des 300 ports de la Méditerranée y aboutit ou transite par cette mer.

La pollution marine par les navires est, dans une très large mesure, due au fait que les normes internationales ne sont pas respectées comme elles devraient l'être ni appliquées avec assez de rigueur. Au cours des opérations de routine, les navires peuvent déverser dans la mer une grande variété de substances comme des déchets huileux, des produits liquides nocifs, des eaux usées et des débris. Le rejet dans la mer de ces substances constitue une importante source de pollution du milieu marin. La conception, l'entretien et l'exploitation des navires, conformément aux normes rigoureuses adoptées sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale, ainsi que l'aménagement d'installations de réception portuaires, permettront, pour l'essentiel, de ramener la pollution à des niveaux acceptables.

A la suite de la Déclaration de Gênes (1985), qui prévoyait, entre autres objectifs à atteindre en priorité, la mise en place d'installations de réception portuaires pour les eaux de ballast sales et autres résidus huileux, un Plan d'action concernant la mise en place d'installations de réception portuaires adéquates dans la région méditerranéenne a été adopté au Caire en décembre 1991 dans le cadre du PAM.

Cette composante a pour objectifs:

- la prévention de la pollution du milieu marin de la Méditerranée par les navires en fournissant des incitations et un encouragement à l'adoption, au respect et à l'application effective des conventions internationales pour la prévention de la pollution par les navires; et
- la mise en place, en cas de besoin, d'installations de réception portuaires pour la collecte des déchets liquides et solides générés par les navires (résidus huileux et chimiques, eaux usées et débris).

Pour atteindre les objectifs énoncés, il conviendra de mener les activités ci-après avec l'assistance du Centre d'Activités Régionales compétent et la coopération de l'Organisation Maritime Internationale:

Niveau régional

- mettre en oeuvre le Plan d'action concernant la mise en place d'installations de réception portuaires adéquates dans la région méditerranéenne (adopté au Caire en décembre 1991);
- promouvoir la coopération régionale dans le domaine du contrôle par l'Etat du port;
- promouvoir la coopération régionale en matière de surveillance continue de la pollution marine par les navires, spécialement celle due aux rejets illégaux, grâce à une application plus rigoureuse des dispositions de MARPOL 73/78; et
- élaborer des lignes directrices techniques pour l'aménagement et l'exploitation d'installations de réception portuaires pour les déchets générés par les activités liées aux transports maritimes.

Niveau national

- aider à la conception et à l'exécution de projets portant sur l'aménagement et l'exploitation d'installations de réception portuaires; et
- aider les Parties contractantes qui éprouvent des difficultés à ratifier, à appliquer et à faire respecter les conventions internationales pertinentes.

b) Préparation à la lutte, lutte et coopération en cas de pollution marine accidentelle

En mer Méditerranée, les risques d'un accident susceptible de provoquer une pollution massive par les hydrocarbures ou par d'autres substances dangereuses demeurent élevés. La mer Méditerranée est une grande voie de transport des hydrocarbures et du gaz du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord à destination de l'Europe et de l'Amérique du Nord (20 pour cent du transport maritime international des hydrocarbures), et l'on dénombre dans la région 58 grands ports de chargement et déchargement d'hydrocarbures.

La plupart des pays ne peuvent pas compter uniquement sur leurs propres moyens pour faire face à un grave accident de pollution marine. La coopération régionale et l'assistance mutuelle sont donc indispensables. La mise en commun des ressources et des compétences techniques permettra de combattre les déversements massifs de manière économique. Pour être rapides et efficaces, la coopération et l'assistance mutuelle doivent être planifiées et organisées.

En 1976, les pays méditerranéens ont adopté un Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique. Ce Protocole fournit le cadre juridique et institutionnel à des actions de coopération régionale dans la lutte contre la pollution accidentelle du milieu marin, et les pays ont décidé de créer un Centre régional chargé de les aider à appliquer le Protocole. Ce Centre régional (REMPEC) est administré par l'Organisation Maritime Internationale.

Depuis 1976, les activités entreprises ont contribué à développer les capacités individuelles et collectives des Etats côtiers de la Méditerranée à combattre la pollution accidentelle du milieu marin par les hydrocarbures et les substances nocives.

Cette composante a pour objectifs:

- la mise en place de systèmes nationaux, bilatéraux et/ou sous-régionaux de préparation à la lutte et de lutte contre la pollution accidentelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nocives, comportant une structure organisationnelle, des plans d'urgence, du personnel formé et des moyens d'intervention adéquats contre la pollution; et

- l'organisation de la coopération entre les Parties contractantes en matière de préparation à la lutte et de lutte contre la pollution accidentelle du milieu marin en cas de situation critique.

Pour atteindre les objectifs énoncés, il convient de mener les activités ci-après:

Niveau régional

- mettre en place et entretenir un système d'information régional comportant des outils informatisés d'aide à la décision pour la lutte contre la pollution marine;
- adopter des mesures pour faciliter la coopération entre les pays en vue d'intervenir contre les accidents provoquant ou susceptibles de provoquer une pollution de la mer par des hydrocarbures ou autres substances nocives;
- élaborer des lignes directrices, manuels, documents et publications de référence concernant la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution accidentelle du milieu marin; et
- faciliter et coordonner la coopération internationale et l'assistance mutuelle et, en cas de situation critique, apporter sur demande un concours consultatif.

Niveau sous-régional

- conclure des accords opérationnels sous-régionaux pour combattre les accidents graves de pollution marine affectant ou susceptibles d'affecter les eaux territoriales, les côtes et les intérêts connexes de pays voisins.

Niveau national

- mettre au point un système national de préparation à la lutte et de lutte contre la pollution accidentelle du milieu marin comportant notamment la formation de personnel; et,
- aider à la conception et à l'exécution de projets de démonstration pilotes.

**DOMAINES PRIORITAIRES D'ACTIVITES
POUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DEVELOPPEMENT
DANS LE BASSIN MEDITERRANEEN
(1996 - 2005)**

Barcelone, le 10 juin 1995

**DOMAINES PRIORITAIRES D'ACTIVITES POUR L'ENVIRONNEMENT
ET LE DEVELOPPEMENT DANS LE BASSIN MEDITERRANEEN
(1996 - 2005)**

*Adoptés par la Conférence de Plénipotentiaires à la Convention
pour la Protection de la Mer Méditerranée contre la Pollution et aux Protocoles y relatifs,
Barcelone, le 10 juin 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.6/6, Annexe II)*

La Neuvième réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone (Barcelone, 5-8 juin 1995) a approuvé et la Conférence de plénipotentiaires du 9 au 10 juin 1995 a adopté les Domaines prioritaires d'activités suivants pour la prochaine décennie (1996-2005) qui prennent en compte l'action MED 21. Les domaines prioritaires d'activités relatifs à la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine par les navires sont les suivants:

- a) Prévention
 - i) Promouvoir la mise en place conformément à la Convention MARPOL d'installations de réception portuaires pour la collecte des déchets solides et liquides générés par les navires.
 - ii) Promouvoir la mise en place de systèmes d'aides et de surveillance de la navigation.
 - iii) Promouvoir la coopération régionale pour le contrôle de l'application par les navires des Conventions internationales pertinentes relatives à la protection de la pollution du milieu marin par les navires.

- b) Préparation à la lutte et lutte

Promouvoir la mise en place de systèmes nationaux, bilatéraux et/ou sous-régionaux de planification préalable et d'intervention en cas de pollution accidentelle du milieu marin.

RESOLUTION

**LA STRATEGIE REGIONALE
EN MATIERE DE PREVENTION DES POLLUTIONS
DU MILIEU MARIN PAR LES NAVIRES**

Tunis, 18-21 novembre 1997

RESOLUTION

LA STRATEGIE REGIONALE EN MATIERE DE PREVENTION DES POLLUTIONS DU MILIEU MARIN PAR LES NAVIRES

Adoptée par la Dixième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone, Tunis, 18-21 novembre 1997 (UNEP(OCA)/MED IG.11/10, Annexe IV, Appendice III)

Les Parties Contractantes, réunies à Tunis, 18-21 novembre 1997,

Considérant l'importance dans le cadre du développement durable en Méditerranée et de la mise en oeuvre de l'Agenda 21 d'associer la prévention de la pollution par les navires à la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution accidentelle du milieu marin;

Tenant compte de la partie appropriée du "Plan d'Action pour la protection du milieu marin et le développement durable des zones côtières de la Méditerranée" (PAM Phase II) adopté par la Conférence de Plénipotentiaires tenue à Barcelone le 10 juin 1995;

Tenant compte également des conclusions de la Réunion extraordinaire des Parties Contractantes tenue à Montpellier du 1er au 4 juillet 1996 qui a décidé de soumettre la question de la coopération régionale dans le domaine de la prévention de la pollution du milieu marin par les navires à la Réunion des Correspondants du REMPEC;

Ayant noté les conclusions de cette Réunion tenue à Malte du 22 au 26 octobre 1996.

- I. **Adoptent** la stratégie régionale en matière de prévention de la pollution du milieu marin par les navires annexée;
- II. **Décident** qu'il y a lieu d'amender en conséquence le Protocole sur les situations d'urgence en vue d'y inclure les dispositions nécessaires à la mise en oeuvre de cette stratégie et souhaitent adopter les amendements correspondants à l'occasion de leur réunion de 1999;
- III. **Décident** que, en attendant l'adoption et l'entrée en vigueur de ces amendements, le REMPEC prenne en charge la mise en oeuvre de cette stratégie en ce qui concerne les aspects de coopération entre Etats de la Méditerranée, complétant ainsi l'action menée en matière de préparation à la lutte et de lutte contre les pollutions marines accidentelles;
- IV. **Décident** que l'annexe à la Résolution 7 relative aux objectifs et fonctions du REMPEC soit amendée.

STRATEGIE REGIONALE EN MATIERE DE PREVENTION DES POLLUTIONS DU MILIEU MARIN PAR LES NAVIRES

Plus de 90% des échanges mondiaux s'effectuent par voie maritime. Environ 30% du volume du commerce maritime international provient des 300 ports de la Méditerranée, y aboutit ou transite par cette mer. On y dénombre 58 grands ports de chargement et de déchargement d'hydrocarbures. La Méditerranée présente une densité de trafic maritime commercial particulièrement importante et les risques d'accidents susceptibles de provoquer une pollution massive par les hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses demeurent élevés en particulier en raison de la mise en oeuvre insuffisante ou inadéquate des normes internationales. D'autre part, les rejets opérationnels des navires (résidus d'hydrocarbures, substances chimiques dangereuses, eaux usées et ordures) sont une source importante de pollution.

Le développement socio-économique des pays riverains de la Méditerranée est en partie lié à la sécurité maritime et à la qualité du milieu marin. C'est ainsi que, dans une perspective de développement durable, **il est préférable de prévenir les accidents que de combattre la pollution du milieu marin qui peut en résulter.**

Tenant compte de ces considérations, le **PAM Phase II** a en particulier décidé de mener un certain nombre d'activités avec l'assistance du Centre Régional compétent et la coopération de l'Organisation Maritime Internationale.

A cette fin, il convient de développer la coopération régionale en vue de la mise en oeuvre effective des Conventions internationales, en particulier celles adoptées sous l'égide de l'OMI, sans ajouter de dispositions normatives à celles qui figurent dans lesdites Conventions.

Cette coopération régionale tiendra dûment compte du cadre régional de coopération mis en oeuvre par le partenariat euro-méditerranéen ainsi que par les engagements réciproques liant dans ce contexte l'Union européenne à ses partenaires méditerranéens.

Cette stratégie vise à:

- a) renforcer les capacités nationales
 - i) en améliorant les capacités des administrations (chargées des transports maritimes et de l'environnement) à développer et à mettre en oeuvre des politiques de prévention par:
 - des actions de formation;
 - la fourniture d'information et d'expertise y compris l'accès à la technologie;
 - l'exécution de programmes pilotes.
 - ii) en développant les moyens en équipement et infrastructures par:
 - la réalisation d'études techniques et de pré-investissement;
 - l'exécution de projets pilotes.
- b) développer la coopération régionale
 - i) en organisant la concertation en vue de conduire des actions coordonnées à tous les niveaux: national, régional et global (au sein de l'OMI);
 - ii) en mettant en oeuvre des programmes qui exigent des mesures et actions concertées au niveau régional;
 - iii) en conduisant des études sur des sujets d'intérêt régional.

Cette stratégie portera en particulier sur les actions prioritaires suivantes:

- a) contrôle de la mise en oeuvre effective des Conventions pertinentes de l'OMI par l'Etat du pavillon, l'Etat du port et l'Etat côtier;
- b) développement des installations de réception portuaires;
- c) sécurité de la navigation;
- d) surveillance des rejets et la poursuite des infractions;
- e) le remorquage d'urgence.

**ACTE FINAL ET RESOLUTIONS
DE LA CONFERENCE DE PLENIPOTENTIAIRES
SUR LE PROTOCOLE RELATIF A LA COOPERATION
EN MATIERE DE PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES NAVIRES ET, EN CAS DE SITUATION CRITIQUE,
DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE
LA MER MEDITERRANEE**

Malte, 24-25 janvier 2002

**PROTOCOLE
RELATIF A LA COOPERATION EN MATIERE DE PREVENTION
DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES ET, EN CAS DE
SITUATION CRITIQUE, DE LUTTE CONTRE
LA POLLUTION DE LA MER MEDITERRANEE**

Malte, 25 janvier 2002

**ACTE FINAL ET RESOLUTIONS DE LA CONFERENCE DE PLENIPOTENTIAIRES SUR
LE PROTOCOLE RELATIF A LA COOPERATION EN MATIERE DE PREVENTION
DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES ET, EN CAS DE SITUATION CRITIQUE,
DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE LA MER MEDITERRANEE**

*Adoptés par la Conférence de Plénipotentiaires sur le 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,
Malte, 25 janvier 2002*

1. La Conférence de plénipotentiaires a été convoquée par le Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement en application d'une recommandation adoptée par la Douzième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et aux Protocoles y relatifs (Monaco, 14-17 novembre 2001).
2. La Conférence s'est tenue à La Valette les 24 et 25 janvier 2002 à l'aimable invitation du Gouvernement de Malte.
3. Les Parties contractantes à la Convention de 1976 pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution étaient invitées à participer à la Conférence: Albanie, Algérie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Chypre, Communauté européenne, Égypte, Espagne, France, Grèce, Jamahiriya arabe libyenne, Israël, Italie, Liban, Malte, Maroc, Monaco, République arabe syrienne, Slovénie, Tunisie et Turquie.
4. Les Parties contractantes ci-après ont répondu à l'invitation et ont participé à la Conférence: Algérie, Croatie, Chypre, Communauté européenne, Égypte, Espagne, France, Grèce, Jamahiriya arabe libyenne, Israël, Italie, Malte, Maroc, Monaco, République arabe syrienne, Slovénie, Tunisie et Turquie
5. Ont également assisté à la Conférence, en qualité d'observateurs, des représentants de l'organe et de l'institution spécialisée des Nations Unies ci-après:

Nations Unies:
 - Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)
Institution spécialisée:
 - Organisation maritime internationale (OMI)
6. La Conférence avait été précédée par trois réunions d'experts juridiques et techniques nationaux, tenues la première à Malte les 23 et 24 novembre 1998, la deuxième à Monaco du 2 au 6 avril 2001 et la troisième à Malte du 20 au 22 janvier 2002, à l'occasion de laquelle a été établi le texte final du Protocole à soumettre à la Conférence des plénipotentiaires pour adoption et signature.
7. À la cérémonie d'ouverture, S.E. M. Francis Zammit Dimech, Ministre de l'environnement de Malte, parlant au nom du Gouvernement de Malte, a souhaité la bienvenue aux participants à la Conférence.
8. La Conférence a également entendu une déclaration de M. Lucien Chabason, Coordonnateur du Plan d'action pour la Méditerranée, qui a pris la parole au nom de M. Klaus Töpfer, Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement.

9. La Conférence a entendu en outre un message de M. William O'Neil, Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, dont M. Jean-Claude Sainlos, Directeur adjoint principal, Division de l'environnement marin (OMI), a donné lecture.
10. La Conférence a adopté l'ordre du jour ci-après:
1. Ouverture de la Conférence
 2. Règlement intérieur
 3. Élection du Bureau
 4. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
 5. Examen et adoption du projet de Protocole
 6. Rapport du Comité de vérification des pouvoirs
 7. Signature de l'Acte Final de la Conférence
 8. Signature du Protocole
 9. Clôture de la Conférence.
11. La Conférence a appliqué le Règlement intérieur des réunions et conférences des Parties contractantes à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et aux Protocoles y relatifs (UNEP(OCA)/MED IG.43/6, annexe XI).
12. Conformément à l'article 20 du Règlement intérieur, la Conférence a élu le Bureau suivant:
- | | |
|------------------------|--|
| <i>Président:</i> | S. E. M. Francis Zammit Dimech (Malte) |
| <i>Vice-Président:</i> | S.E. M. Roland Žuvanić (Croatie) |
| <i>Vice-Président:</i> | M. Gabriel P. Gabrielides (Chypre) |
| <i>Vice-Président:</i> | S.E. M. Didier Destremau (France) |
| <i>Vice-Président:</i> | S.E. M. Abdessalem Hetira (Tunisie) |
| <i>Rapporteur:</i> | S.E. M. Yehya El Ramlawy (Égypte) |
13. M. Lucien Chabason, Coordonnateur du Plan d'action pour la Méditerranée, a assuré les fonctions de Secrétaire général de la Conférence, et M. Humberto Da Cruz, Administrateur de programmes (PAM), celles de Secrétaire exécutif de la Conférence. Le Secrétariat a été secondé par M. Evangelos Raftopoulos, Professeur de droit international, Conseiller juridique du PAM.
14. Conformément au Règlement intérieur, la Conférence a décidé que le Bureau, comprenant le Président, les quatre Vice-Présidents et le Rapporteur, assurerait les fonctions de Comité de vérification des pouvoirs.
15. Le principal document qui a servi de base aux délibérations de la Conférence était le suivant:
- UNEP(DEC)/MED WG.197/2 (annexe III): Projet de protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et de lutte contre la pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures et les substances nocives et potentiellement dangereuses en cas de situation critique.
16. La Conférence a décidé de modifier l'intitulé du Protocole pour qu'il se lise comme suit: 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.

17. Le Comité de vérification des pouvoirs s'est réuni le jeudi 24 janvier 2002 pour examiner les pouvoirs des représentants à la Conférence, qu'il a trouvés en bonne et due forme.
18. La Conférence a approuvé le rapport oral du Comité de vérification des pouvoirs le 24 janvier 2002.
19. Le jeudi 24 janvier 2002, à l'issue de ses délibérations, la Conférence a adopté le nouveau 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, conformément au paragraphe 1 de l'article 15 de la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Convention de Barcelone). Ce Protocole, conformément à l'article 25, remplace 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, dans les relations entre les Parties aux deux instruments.
20. Le Protocole est ouvert à la signature de toute Partie contractante à la Convention de Barcelone à La Valette, Malte, le 25 janvier 2002 et reste ensuite ouvert à la signature à Madrid jusqu'au 25 janvier 2003.
21. La Conférence a également adopté les résolutions ci-après, qui sont annexées au présent Acte final:
 - Résolution I: Signature, ratification, acceptation et approbation 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, et adhésion audit Protocole
 - Résolution II: Dispositions intérimaires
 - Résolution III: Remerciements au Gouvernement de Malte

EN FOI DE QUOI les représentants des Parties contractantes ci-après ont signé le présent Acte final.

RESOLUTION I

Signature, ratification, acceptation et approbation 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, et adhésion audit Protocole.

La Conférence,

Rappelant la recommandation de la Dixième réunion ordinaire des Parties contractantes, tenue à Tunis du 18 au 21 novembre 1997, d'amender le Protocole existant 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,

Rappelant en outre la recommandation de la Douzième réunion ordinaire des Parties contractantes, tenue à Monaco du 14 au 17 novembre 2001, d'élaborer un nouveau Protocole plutôt que d'amender le Protocole de 1976,

Ayant adopté ce vingt-quatre janvier 2002 le 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 (ci-après dénommé le "Protocole"),

Soulignant la nécessité pour les Parties ayant la compétence pour le faire de devenir Parties à tous les autres instruments internationaux pertinents pour le Protocole, à savoir les conventions internationales portant sur la sécurité maritime, la prévention de la pollution par les navires, la préparation à l'intervention en cas d'événements de pollution ainsi que la responsabilité et l'indemnisation des dommages dus à la pollution, telles qu'indiquées dans l'annexe à la présente résolution,

Désireuse de faire en sorte que le Protocole commence à produire des résultats bénéfiques aussitôt que possible,

Eu égard aux articles 22 à 25 du Protocole, qui régissent la signature, la ratification, l'acceptation ou l'approbation du Protocole et l'adhésion à celui-ci ainsi que son entrée en vigueur,

Eu égard en outre à l'article 29 de la Convention de 1976 pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, aux termes duquel le Gouvernement de l'Espagne a été désigné comme Dépositaire de la Convention et de tout Protocole y relatif,

1. **Invite** le Gouvernement de l'Espagne à ouvrir le Protocole à la signature à Madrid, du 26 janvier 2002 au 25 janvier 2003, par tous ceux qui sont habilités à signer ledit instrument en vertu de son article 22;
2. **Prie instamment** toutes les Parties à la Convention de signer le Protocole dès que possible et de mener à bien dans les meilleurs délais les procédures constitutionnelles nécessaires à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation du Protocole en vertu de leurs dispositions légales ou législatives respectives et de transmettre au Dépositaire les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation;
3. **Demande** à toutes les Parties à la Convention d'adhérer au Protocole aussitôt que possible une fois expirée la période spécifiée à l'article 24 du Protocole.

ANNEXE

Liste des conventions internationales portant sur la sécurité maritime, la prévention de la pollution par les navires et la préparation à l'intervention en cas d'événements de pollution ainsi que la responsabilité et l'indemnisation des dommages dus à la pollution

Conventions internationales relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires:

- la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;
- la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974);
- la 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);
- la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978);
- la Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 1972);
- la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires;
- la Convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (Convention OIT No. 147) et le Protocole de 1996 à la Convention; et
- la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires.

Conventions internationales relatives à la lutte contre la pollution:

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

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

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

RESOLUTION II

Dispositions intérimaires

La Conférence,

Ayant adopté le 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 (ci-après dénommé le "Protocole"),

Eu égard à l'article 13 de la Convention de Barcelone de 1976, aux termes duquel le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a été désigné pour assurer les fonctions de Secrétariat afférentes à la Convention et à tout Protocole y relatif,

Tenant compte de la nécessité de prévenir la pollution de la mer Méditerranée liée au trafic maritime et de continuer d'améliorer la préparation à la lutte en cas d'événements de pollution,

Désireuse de faciliter l'application aussi rapide que possible du Protocole,

1. **Invite** les Parties contractantes et le Directeur exécutif du PNUE à veiller à ce que la Treizième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et aux Protocoles y relatifs examine les mesures et actions nécessaires au succès de la mise en œuvre du Protocole;
2. **Demande également** au Directeur exécutif du PNUE d'engager avec les Parties contractantes et le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale des consultations sur le programme de travail et le calendrier des réunions d'experts chargés de mettre au point les aspects techniques de la mise en œuvre du Protocole;
3. **Invite** le Directeur exécutif du PNUE à instaurer une coopération avec les organisations régionales et internationales compétentes, en particulier l'Organisation maritime internationale, pour les activités liées à la mise en œuvre du Protocole;
4. **Demande** aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone de commencer, en attendant l'entrée en vigueur du Protocole, à préparer sa mise en œuvre aux niveaux tant national que régional;
5. **Souligne** la nécessité de disposer de ressources financières afin d'accélérer la mise en œuvre du Protocole et en appelle à la coopération internationale à cet égard.

RÉSOLUTION III

Remerciements au Gouvernement de Malte

La Conférence,

S'étant réunie à la Valette, Malte, les 24 et 25 janvier 2002, à l'aimable invitation du Gouvernement de Malte,

Convaincue que l'importante contribution du Gouvernement de Malte a grandement accru l'efficacité du déroulement de ses travaux,

Très sensible à la courtoisie et à l'hospitalité généreuse dont le Gouvernement de Malte a fait preuve à l'égard des membres des délégations, des observateurs et du Secrétariat ayant pris part à la Conférence,

Exprime sa sincère gratitude au Gouvernement de Malte pour l'accueil cordial qu'il a réservé à la Conférence et aux personnes qui ont participé à ses travaux et pour sa contribution à l'heureuse conclusion de la Conférence.

**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 en cours de ratification - non encore entré en vigueur)

*Adopté par la Conférence de Plénipotentiaires sur le 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,
Malte, 25 janvier 2002*

Les Parties contractantes au présent Protocole,

Étant Parties à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, adoptée à Barcelone le 16 février 1976 et amendée le 10 juin 1995,

Désireuses de mettre en oeuvre les articles 6 et 9 de ladite Convention,

Reconnaissant qu'une grave pollution de la mer par les hydrocarbures et les substances nocives et potentiellement dangereuses ou la menace d'une telle pollution dans la zone de la mer Méditerranée peut créer un danger pour les États riverains et le milieu marin,

Considérant que la prévention de la pollution par les navires et la réponse aux événements de pollution, quelle qu'en soit l'origine, appellent la coopération de tous les États riverains de la mer Méditerranée,

Reconnaissant aussi le rôle de l'Organisation maritime internationale et l'importance de coopérer dans le cadre de cette Organisation, en particulier pour promouvoir l'adoption et le développement des règles et normes internationales destinées à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires,

Soulignant les efforts accomplis par les États riverains de la Méditerranée pour la mise en oeuvre de ces règles et normes internationales,

Reconnaissant également la contribution de la Communauté européenne dans la mise en oeuvre des normes internationales en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires,

Reconnaissant en outre l'importance de la coopération dans la zone de la mer Méditerranée pour promouvoir la mise en oeuvre effective de la réglementation internationale destinée à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires,

Reconnaissant enfin l'importance d'une action rapide et efficace aux niveaux national, sous-régional et régional en vue de la mise en place de mesures d'urgence aux fins de lutter contre une pollution du milieu marin ou la menace d'une telle pollution,

Appliquant le principe de précaution, le principe pollueur-payeur et la méthode de l'étude d'impact sur l'environnement et utilisant les meilleures techniques disponibles et les meilleures pratiques environnementales, ainsi qu'il est prévu à l'article 4 de la Convention,

Ayant à l'esprit les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982, qui est en vigueur et à laquelle sont Parties de nombreux États riverains de la Méditerranée et la Communauté européenne,

Tenant compte des conventions internationales concernant en particulier la sécurité maritime, la prévention de la pollution par les navires, la préparation et la lutte en cas d'événements de pollution ainsi que la responsabilité et l'indemnisation des dommages dus à la pollution,

Souhaitant développer l'assistance mutuelle et la coopération en matière de prévention et de maîtrise de la pollution,

Sont convenues de ce qui suit:

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Protocole:

- a) "Convention" signifie la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, adoptée à Barcelone le 16 février 1976 et amendée le 10 juin 1995;
- b) "Événement de pollution" signifie un fait ou un ensemble de faits ayant la même origine dont résulte ou peut résulter un rejet d'hydrocarbures et/ou de substances nocives et potentiellement dangereuses et qui présente ou peut présenter une menace pour le milieu marin ou pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou plusieurs États et qui requiert une action urgente ou d'autres mesures de lutte immédiates;
- c) "Substances nocives et potentiellement dangereuses" désigne toute substance autre qu'un hydrocarbure qui, si elle est introduite dans le milieu marin, risque de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques et à la flore et à la faune marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer;
- d) "Intérêts connexes" signifie les intérêts d'un État riverain directement affecté ou menacé et qui ont trait, entre autres:
 - i) aux activités maritimes côtières, portuaires ou d'estuaire, y compris les activités de pêche;
 - ii) à l'attrait historique et touristique, y compris les sports aquatiques et autres activités récréatives, de la région considérée;
 - iii) à la santé des populations côtières;
 - iv) à la valeur culturelle, esthétique, scientifique et éducative de la zone;
 - v) à la conservation de la diversité biologique et à l'utilisation durable des ressources biologiques marines et côtières;
- e) "Réglementation internationale" signifie la réglementation visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires adoptée, au plan mondial et conformément au droit international, sous l'égide des institutions spécialisées des Nations Unies, et en particulier de l'Organisation maritime internationale;
- f) "Centre régional" désigne le "Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle" (REMPEC) créé par la Résolution 7 adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des États côtiers de la région méditerranéenne sur la protection de la mer Méditerranée à Barcelone le 9 février 1976, qui est administré par l'Organisation maritime internationale et le Programme des Nations Unies pour l'environnement et dont les objectifs et les fonctions sont définis par les Parties contractantes à la Convention.

Article 2

ZONE D'APPLICATION DU PROTOCOLE

La zone d'application du présent Protocole est la zone de la mer Méditerranée telle que définie à l'article premier de la Convention.

Article 3

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Les Parties coopèrent:
 - a) pour mettre en oeuvre la réglementation internationale destinée à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires; et
 - b) pour prendre toutes les dispositions nécessaires en cas d'événements de pollution.
2. Les Parties, en coopérant, devraient prendre en compte, s'il y a lieu, la participation des autorités locales, des organisations non gouvernementales et des acteurs socio-économiques.
3. Chaque Partie applique le présent Protocole sans qu'il soit porté atteinte à la souveraineté ou à la juridiction des autres Parties ou des autres États. Toute action entreprise par une Partie pour appliquer ledit Protocole doit être conforme au droit international.

Article 4

PLANS D'URGENCE ET AUTRES MOYENS VISANT À PRÉVENIR ET À COMBATTRE LES ÉVÉNEMENTS DE POLLUTION

1. Les Parties s'efforcent de maintenir et de promouvoir, soit individuellement, soit en coopération bilatérale ou multilatérale, des plans d'urgence et autres moyens visant à prévenir et à combattre les événements de pollution. Ces moyens comprennent notamment les équipements, les navires, les aéronefs et les personnels nécessaires aux opérations en cas de situation critique, l'établissement, le cas échéant, de la législation appropriée, le développement ou le renforcement de la capacité à répondre à un événement de pollution et la désignation de l'autorité ou des autorités nationales chargées de la mise en oeuvre du présent Protocole.
2. Les Parties prennent également des dispositions en conformité avec le droit international pour prévenir la pollution de la zone de la mer Méditerranée par les navires afin d'assurer la mise en oeuvre effective dans cette zone des conventions internationales pertinentes en tant qu'État du pavillon, État du port et État côtier, ainsi que leur réglementation applicable en la matière. Elles développent leurs capacités nationales de mise en oeuvre de ces conventions internationales et peuvent coopérer à leur mise en oeuvre efficace au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux.
3. Les Parties informent tous les deux ans le Centre régional des mesures prises en vue de l'application du présent article. Le Centre régional présente un rapport aux Parties sur la base des informations reçues.

Article 5

SURVEILLANCE

Les Parties développent et mettent en oeuvre, soit individuellement, soit en coopération bilatérale ou multilatérale, des activités de surveillance de la zone de la mer Méditerranée afin de prévenir, détecter et combattre la pollution et d'assurer le respect de la réglementation internationale applicable.

Article 6

COOPÉRATION DANS LES OPÉRATIONS DE RÉCUPÉRATION

En cas de jet ou de chute à la mer de substances nocives et potentiellement dangereuses en colis, y compris dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions, des wagons ou des barges de navire, les Parties s'engagent à coopérer dans la mesure du possible à la récupération desdits colis et substances de manière à prévenir ou à réduire le danger pour le milieu marin et l'environnement côtier.

Article 7

DIFFUSION ET ÉCHANGE DES INFORMATIONS

1. Chaque Partie s'engage à diffuser aux autres Parties des informations concernant:
 - a) l'organisation ou les autorités nationales compétentes en matière de lutte contre la pollution de la mer par les hydrocarbures et les substances nocives et potentiellement dangereuses;
 - b) les autorités nationales compétentes chargées de recevoir les informations concernant la pollution de la mer par les hydrocarbures et les substances nocives et potentiellement dangereuses et de traiter des questions liées aux mesures d'assistance entre les Parties;
 - c) les autorités nationales habilitées à agir au nom de l'État au sujet des mesures d'assistance mutuelle et de coopération entre les Parties;
 - d) l'organisation ou les autorités nationales chargées de la mise en œuvre du paragraphe 2 de l'article 4, en particulier celles chargées de la mise en œuvre des conventions internationales en la matière et autres réglementations applicables pertinentes, celles chargées des installations de réception portuaires et celles chargées de la surveillance des rejets illicites au regard de la Convention MARPOL 73/78.
 - e) sa réglementation et autres dispositions ayant un impact direct sur la préparation et la lutte contre la pollution de la mer par les hydrocarbures et les substances nocives et potentiellement dangereuses;
 - f) les méthodes nouvelles en matière de prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures et les substances nocives et potentiellement dangereuses, les nouveaux procédés de lutte contre la pollution et les nouvelles technologies de surveillance ainsi que le développement de programmes de recherche y relatifs;
2. Les Parties qui sont convenues d'échanger directement ces informations sont tenues de les communiquer au Centre régional. Ce dernier en assure la communication aux autres Parties et, sous réserve de réciprocité, aux États riverains de la zone de la mer Méditerranée qui ne sont pas Parties au présent Protocole.
3. Les Parties ayant conclu des accords bilatéraux ou multilatéraux dans le cadre du présent Protocole en informent le Centre régional, qui en donne communication à toutes les autres Parties.

Article 8

COMMUNICATION DES INFORMATIONS ET RAPPORTS CONCERNANT LES ÉVÉNEMENTS DE POLLUTION

Les Parties s'engagent à coordonner l'utilisation des moyens de communication dont elles disposent pour assurer, avec la fiabilité et la rapidité nécessaires, la réception, la transmission et la

diffusion de tous rapports et informations urgentes concernant des événements de pollution. Le Centre régional est doté des moyens de communication nécessaires pour lui permettre de participer à cet effort coordonné et, notamment, de remplir les fonctions qui lui sont assignées par le paragraphe 2 de l'article 12.

Article 9

PROCÉDURE DE NOTIFICATION

1. Chaque Partie fait donner aux capitaines ou autres personnes ayant la charge de navires battant son pavillon et aux pilotes d'aéronefs immatriculés sur son territoire des instructions les invitant à lui signaler, ainsi qu'à l'État côtier le plus proche, par les voies les plus rapides et les plus adéquates compte tenu des circonstances et en suivant, conformément aux dispositions applicables des accords internationaux pertinents, les procédures de notification éventuellement requises par lesdites dispositions:

- a) tout événement qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures ou de substances nocives et potentiellement dangereuses;
- b) la présence, les caractéristiques et l'étendue des nappes d'hydrocarbures ou de substances nocives et potentiellement dangereuses, y compris celles transportées en colis, repérées en mer et qui présentent ou sont susceptibles de présenter une menace pour le milieu marin, pour les côtes ou les intérêts connexes d'une ou plusieurs Parties.

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 20 du Protocole, chaque Partie prend les mesures appropriées pour faire en sorte que le capitaine de tout navire naviguant dans ses eaux territoriales se conforme aux obligations prescrites sous a) et b) du paragraphe 1 et peut demander l'assistance du Centre régional à cet égard. Elle informe l'Organisation maritime internationale des dispositions qui ont été prises.

3. Chaque Partie fait également donner des instructions aux personnes ayant la charge de ports maritimes ou d'installations de manutention relevant de sa juridiction pour qu'elles lui fassent rapport, conformément aux législations applicables, sur tout événement qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures ou de substances nocives et potentiellement dangereuses.

4. Conformément aux dispositions pertinentes du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, chaque Partie fait donner des instructions aux personnes ayant la charge d'installations au large relevant de sa juridiction pour qu'elles lui fassent rapport, par les voies les plus rapides et les plus adéquates compte tenu des circonstances et selon les procédures qu'elle aura prescrites, sur tout événement qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures ou de substances nocives et potentiellement dangereuses.

5. Aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article, le terme "événement" désigne tout événement répondant aux conditions décrites dans ces paragraphes, qu'il s'agisse ou non d'un événement de pollution.

6. Dans le cas d'un événement de pollution, les informations recueillies conformément aux paragraphes 1, 3 et 4 sont communiquées au Centre régional.

7. Les informations recueillies conformément aux paragraphes 1, 3 et 4 sont communiquées immédiatement aux autres Parties susceptibles d'être affectées par un événement de pollution:

- a) soit par la Partie ayant reçu ces informations, de préférence directement ou par l'intermédiaire du Centre régional;
- b) soit par le Centre régional.

En cas de communication directe entre les Parties, celles-ci informent le Centre régional des dispositions qu'elles ont prises et le Centre régional les communique aux autres Parties.

8. Les Parties utilisent un format standard mutuellement agréé sur proposition du Centre régional pour les notifications des événements de pollution requises par les paragraphes 6 et 7 du présent article.

9. En conséquence de l'application des dispositions du paragraphe 7, les Parties ne sont pas tenues à l'obligation prévue à l'article 9, paragraphe 2, de la Convention.

Article 10

MESURES OPÉRATIONNELLES

1. Toute Partie confrontée à un événement de pollution doit:
 - a) faire les évaluations nécessaires concernant la nature, l'importance et les conséquences possibles de l'événement de pollution ou, le cas échéant, le type et la quantité approximative des hydrocarbures ou substances nocives et potentiellement dangereuses, ainsi que la direction et la vitesse de dérive des nappes;
 - b) prendre toutes les mesures susceptibles de prévenir, de réduire et, dans toute la mesure possible, d'éliminer les effets de l'événement de pollution;
 - c) informer immédiatement toutes les Parties susceptibles d'être affectées par l'événement de pollution de ces évaluations et de toute action entreprise ou prévue pour faire face à un tel événement et fournir simultanément les mêmes informations au Centre régional, qui les communique à toutes les autres Parties;
 - d) continuer à observer la situation aussi longtemps que possible et faire rapport à ce sujet conformément à l'article 9.
2. En cas d'action pour combattre la pollution provenant d'un navire, toutes les mesures possibles doivent être prises, pour sauvegarder:
 - a) les vies humaines;
 - b) le navire lui-même en veillant, ce faisant, à prévenir ou réduire au minimum tout dommage à l'environnement en général.

Toute Partie qui entreprend une telle action en informe l'Organisation maritime internationale soit directement, soit par l'intermédiaire du Centre régional.

Article 11

MESURES D'URGENCE À BORD DES NAVIRES OU DES INSTALLATIONS AU LARGE ET DANS LES PORTS

1. Chaque Partie prend les dispositions nécessaires pour que les navires battant son pavillon aient un plan d'urgence de bord comme requis par la réglementation internationale pertinente et conforme à ladite réglementation.
2. Chaque Partie exige des capitaines des navires battant son pavillon, en cas d'événement de pollution, qu'ils suivent les procédures du plan d'urgence de bord et en particulier qu'ils fournissent aux autorités concernées, sur leur demande, des informations détaillées sur le navire et sa cargaison en rapport avec les actions entreprises au titre de l'article 9, et coopèrent avec lesdites autorités.

3. Sans préjudice des dispositions de l'article 20 du Protocole, chaque Partie prend les mesures appropriées pour faire en sorte que le capitaine de tout navire naviguant dans ses eaux territoriales se conforme à l'obligation prescrite au paragraphe 2 et peut demander l'assistance du Centre régional à cet égard. Elle informe l'Organisation maritime internationale des dispositions qui ont été prises.

4. Chaque Partie exige que les autorités ou les exploitants ayant la charge des ports maritimes et installations de manutention relevant de sa juridiction pour lesquels elle le juge approprié aient des plans d'urgence contre la pollution ou des arrangements analogues qui soient coordonnés avec le système national établi conformément à l'article 4 et approuvés conformément aux procédures prévues par l'autorité nationale compétente.

5. Chaque Partie exige que les opérateurs chargés d'installations au large relevant de sa juridiction aient des plans d'intervention d'urgence pour combattre tout événement de pollution qui soient coordonnés avec le système national établi conformément à l'article 4 et conformes aux procédures prévues par l'autorité nationale compétente.

Article 12

ASSISTANCE

1. Toute Partie ayant besoin d'assistance pour faire face à un événement de pollution peut demander, soit directement, soit par l'intermédiaire du Centre régional, le concours d'autres Parties, celles qui sont susceptibles d'être également affectées par la pollution étant sollicitées en premier lieu. Ce concours peut comporter notamment des conseils d'experts et la fourniture à la Partie concernée ou la mise à disposition de celle-ci du personnel spécialisé nécessaire, de produits, d'équipement et de moyens nautiques. Les Parties ainsi sollicitées font tous les efforts possibles pour apporter leur concours.

2. Si les Parties engagées dans une opération de lutte contre la pollution ne peuvent s'entendre sur la conduite même de l'opération, le Centre régional peut, avec l'accord de toutes les Parties impliquées, coordonner les moyens mis en œuvre par ces Parties.

3. Conformément aux accords internationaux applicables, chaque Partie prend les mesures juridiques ou administratives nécessaires pour faciliter:

- a) l'arrivée et l'utilisation sur son territoire ainsi que le départ des navires, des aéronefs et autres moyens de transport participant à la lutte contre un événement de pollution ou transportant le personnel, les cargaisons, les produits et le matériel nécessaires pour faire face à un tel événement; et
- b) l'acheminement rapide du personnel, des cargaisons, des produits et du matériel visés à l'alinéa a) à destination, à l'intérieur et en provenance de son territoire.

Article 13

REMBOURSEMENT DES COÛTS D'ASSISTANCE

1. À moins qu'un accord relatif aux dispositions financières régissant les mesures prises par des Parties pour faire face à un événement de pollution n'ait été conclu sur une base bilatérale ou multilatérale avant l'événement de pollution, chaque Partie assume les coûts des mesures qu'elle a prises pour faire face à une pollution conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-après.

2. a) Si des mesures sont prises par une Partie sur la requête expresse d'une autre Partie, la Partie requérante rembourse à la Partie assistante le coût de ces mesures. Si la requête est annulée, la Partie requérante assume les frais déjà encourus ou engagés par la Partie assistante;

- b) si des mesures sont prises par une Partie de sa propre initiative, celle-ci en assume le coût;
- c) les principes établis aux alinéas a) et b) ci-dessus s'appliquent à moins que les Parties intéressées n'en décident autrement dans chaque cas individuel.

3. À moins qu'il n'en ait été décidé autrement, les coûts des mesures prises par une Partie sur la requête d'une autre Partie sont calculés de manière équitable conformément au droit et à la pratique de la Partie assistante en matière de remboursement de ces coûts.

4. La Partie requérant une assistance et la Partie assistante coopèrent, en tant que de besoin, pour mener à bien toute action en demande d'indemnisation. Elles tiennent dûment compte pour ce faire des régimes juridiques existants. Lorsque l'action ainsi menée ne permet pas une indemnisation totale des dépenses encourues dans l'opération d'assistance, la Partie requérant l'assistance peut demander à la Partie assistante de renoncer au remboursement des frais qui dépassent les sommes indemnisées ou de réduire les coûts qui ont été calculés conformément aux dispositions du paragraphe 3. Elle peut également demander à surseoir au remboursement de ces frais. Lorsqu'elles examinent une telle demande, les Parties assistantes tiennent dûment compte des besoins des pays en développement.

5. Les dispositions du présent article ne doivent pas être interprétées comme portant atteinte de quelque manière que ce soit au droit des Parties de recouvrer auprès de tiers le coût des mesures prises pour faire face à un événement de pollution en vertu d'autres dispositions et règles applicables du droit national et international applicables à l'une ou l'autre Partie impliquée dans l'assistance.

Article 14

INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES

1. Les Parties prennent, soit individuellement, soit en coopération bilatérale ou multilatérale, toutes les mesures nécessaires pour que des installations de réception répondant aux besoins des navires soient disponibles dans leurs ports et terminaux. Elles veillent à ce que ces installations soient utilisées de façon efficace sans que cela occasionne des retards injustifiés aux navires.

Les Parties sont invitées à rechercher les moyens permettant de fixer un coût raisonnable pour l'utilisation de ces installations.

2. Les Parties fournissent également des installations de réception adéquates pour les navires de plaisance.

3. Les Parties prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer le bon fonctionnement des installations afin de limiter tout impact de leurs rejets sur le milieu marin.

4. Les Parties prennent les dispositions nécessaires pour la communication aux navires utilisant leurs ports d'informations à jour relatives aux obligations découlant de la Convention MARPOL 73/78 ainsi que de leur législation applicable en la matière.

Article 15

RISQUES ENVIRONNEMENTAUX DU TRAFIC MARITIME

En conformité avec les règles et normes internationales généralement acceptées et avec le mandat mondial de l'Organisation maritime internationale, les Parties, soit individuellement, soit en coopération bilatérale ou multilatérale, prennent les dispositions nécessaires à l'évaluation des risques environnementaux des routes reconnues utilisées par le trafic maritime et prennent les mesures appropriées afin de réduire les risques d'accident ou leurs conséquences environnementales.

Article 16

ACCUEIL DES NAVIRES EN DÉTRESSE DANS DES PORTS ET LIEUX DE REFUGE

Les Parties définissent des stratégies nationales, sous-régionales ou régionales concernant l'accueil dans des lieux de refuge, y compris des ports, de navires en difficulté et présentant une menace pour le milieu marin. Elles coopèrent à cette fin et informent le Centre régional des mesures qu'elles ont adoptées.

Article 17

ACCORDS SOUS-RÉGIONAUX

Les Parties peuvent négocier, développer et maintenir des accords bilatéraux ou multilatéraux sous-régionaux appropriés en vue de faciliter la mise en œuvre de tout ou partie du présent Protocole. À la demande des Parties intéressées, le Centre régional les assiste, dans le cadre de ses fonctions, dans le processus d'élaboration et de mise en œuvre desdits accords sous-régionaux.

Article 18

RÉUNIONS

1. Les réunions ordinaires des Parties au présent Protocole se tiennent lors des réunions ordinaires des Parties contractantes à la Convention organisées en application de l'article 18 de ladite Convention. Les Parties au présent Protocole peuvent aussi tenir des réunions extraordinaires conformément à l'article 18 de la Convention.

2. Les réunions des Parties au présent Protocole ont notamment pour objet:

- a) d'examiner et de discuter les rapports du Centre régional concernant la mise en œuvre du présent Protocole, et en particulier de ses articles 4, 7 et 16;
- b) de formuler et d'adopter des stratégies, des plans d'action et des programmes visant à mettre en œuvre le présent Protocole;
- c) de suivre l'application de ces stratégies, plans d'action et programmes, d'en évaluer l'efficacité et d'examiner s'il est nécessaire d'adopter de nouvelles stratégies, de nouveaux plans d'action ou programmes et d'élaborer des mesures à cet effet;
- d) de remplir en tant que de besoin toutes autres fonctions en application du présent Protocole.

Article 19

RAPPORTS AVEC LA CONVENTION

1. Les dispositions de la Convention se rapportant à tout protocole s'appliquent à l'égard du présent Protocole.

2. Le règlement intérieur et les règles financières adoptés conformément à l'article 24 de la Convention s'appliquent à l'égard du présent Protocole à moins que les Parties à celui-ci n'en conviennent autrement.

DISPOSITIONS FINALES

Article 20

INCIDENCE DU PROTOCOLE SUR LES LÉGISLATIONS INTERNES

Lors de l'application des dispositions du présent Protocole, le droit des Parties d'adopter des mesures internes pertinentes plus strictes ou d'autres mesures en conformité avec le droit international dans les domaines couverts par le présent Protocole n'est pas affecté.

Article 21

RAPPORTS AVEC LES TIERS

Les Parties invitent les États non Parties et les organisations internationales, en tant que de besoin, à coopérer à la mise en oeuvre du présent Protocole.

Article 22

SIGNATURE

Le présent Protocole est ouvert à La Valette, Malte, le 25 janvier 2002 et à Madrid du 26 janvier 2002 au 25 janvier 2003, à la signature de toute Partie contractante à la Convention.

Article 23

RATIFICATION, ACCEPTATION OU APPROBATION

Le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés auprès du Gouvernement de l'Espagne, qui assume les fonctions de Dépositaire.

Article 24

ADHÉSION

À partir du 26 janvier 2003, le présent Protocole est ouvert à l'adhésion de toute Partie à la Convention.

Article 25

ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour à compter de la date du dépôt du sixième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. À partir de la date de son entrée en vigueur, le présent Protocole remplacera le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique dans les rapports entre les Parties aux deux instruments.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

FAIT à La Valette le 25 janvier 2002 en un seul exemplaire en langues anglaise, arabe, espagnole et française, les quatre textes faisant également foi.

DÉCLARATION DE CATANE

Catane, 14 novembre 2003

DÉCLARATION DE CATANE

Adoptée par la Treizième Réunion Ordinaire des Parties Contractants à la Convention de Barcelone, Catane, 11-14 novembre 2003 (UNEP(DEC)/MED IG.15/11), Annexe V)

Les Parties contractantes à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Convention de Barcelone), réunies à Catane (Italie) du 11 au 14 novembre 2003 dans le cadre du Plan d'action pour la Méditerranée/Programme des Nations Unies pour l'environnement (PAM/PNUE),

Réaffirmant leur engagement pour la réalisation du développement durable aux niveaux régional, national et local, ainsi que pour les questions convenues et les décisions prises dans la Déclaration méditerranéenne pour le Sommet de Johannesburg de 2002 et son Plan d'application;

Conscientes que la promotion du développement durable et la protection de l'environnement appellent une coopération plus efficace avec les institutions internationales et les grands groupes ainsi que la participation active des ONG et du secteur privé;

Reconnaissant la nécessité de stratégies cohérentes de développement durable, intégrant les questions économiques, sociales et environnementales, et ce dans le cadre d'une gouvernance adéquate;

Réaffirmant que la protection et l'amélioration de l'environnement sont une nécessité et un atout pour le développement social et économique durable;

Soulignant la nécessité de maîtriser et prévenir encore davantage tous les types de pollution affectant la qualité des ressources naturelles et la santé des populations de la Méditerranée;

Insistant sur l'importance de la gestion durable des régions côtières et l'impératif, à cet égard, d'une approche stratégique et d'un cadre cohérent; et

Préoccupées par le développement asymétrique et les écarts technologiques entre les pays côtiers méditerranéens;

Conviennent de ce qui suit:

1. Les partenaires et acteurs méditerranéens en général et le PAM en particulier devraient jouer un rôle actif dans la mise en œuvre du Plan d'application de Johannesburg au niveau régional;
2. La stratégie méditerranéenne de développement durable (SMDD) qui doit être élaborée pour 2005, le programme de travail du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) en général et celui de la Commission méditerranéenne du développement durable (CMDD) en particulier devraient accorder toute la considération voulue aux questions mondiales qui concernent au premier chef la Méditerranée, notamment le Plan d'application de Johannesburg et le programme de travail de la CDD-ONU;
3. Un appui supplémentaire et plus substantiel de l'Union européenne aiderait à promouvoir le développement durable en Méditerranée et en particulier à élaborer la SMDD, spécialement pour améliorer la convergence, réduire les écarts technologiques et promouvoir un renforcement approprié des institutions et des capacités;
4. Le Programme d'actions stratégiques (PAS) adopté au titre du Protocole relatif à la pollution d'origine tellurique (Protocole "tellurique") et le Plan d'action stratégique pour la conservation de la diversité biologique dans la région méditerranéenne (PAS BIO), qui constituent une contribution majeure au développement durable en Méditerranée, devraient faire l'objet d'une mise en œuvre adéquate et d'un suivi efficace avec un appui et des ressources appropriés; à

cet égard, le Protocole "tellurique" devrait entrer en vigueur aussitôt que possible et les procédures d'acceptation des amendements devraient être finalisées d'urgence par les pays qui ne l'ont pas encore fait;

5. Des stratégies intégrées de gestion des zones côtières (GIZC), assorties d'un cadre juridique régional adéquat, devraient être établies, y compris des lignes directrices pour des stratégies nationales; à cet égard, chaque État côtier devrait participer activement à la mise en œuvre d'activités de développement durable tout en encourageant les actions multilatérales et évitant toute action unilatérale ayant des incidences néfastes sur les États côtiers voisins;
6. Tous les partenaires concernés devraient être étroitement associés à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques et d'activités visant à promouvoir le développement durable, en particulier le monde de l'entreprise et les ONG, grâce à une approche participative et à des partenariats opérationnels en vue de projets/programmes conjoints;
7. La coopération devrait également être renforcée avec la Commission européenne, la Ligue des États arabes, les organisations et programmes des Nations Unies et d'autres organisations concernées comme l'accord RAMOGE et l'Initiative mer Adriatique-mer Ionienne, pour l'élaboration et la mise en œuvre de la SMDD et de stratégies marines avec les pays concernés.

En outre,

Considérant que la Communauté européenne a lancé le processus préparatoire d'une Stratégie marine européenne tenant compte des préoccupations méditerranéennes;

Soulignant l'importance stratégique de la coopération entre le PAM et la Commission européenne pour la SMDD comme pour la Stratégie marine, notamment par le biais d'un renforcement des liens entre le PAM et le Partenariat euro-méditerranéen, ainsi qu'il a été confirmé dans la Déclaration ministérielle d'Athènes du 10 juillet 2002; et

Reconnaissant la nécessité d'une contribution de la Méditerranée, en tant que l'une des mers régionales baignant les rivages de l'Europe, à l'élaboration de cette Stratégie marine;

Les Parties contractantes conviennent de ce qui suit:

8. L'initiative de la Communauté européenne tendant à établir une Stratégie marine européenne devrait être encouragée puisqu'elle contribuera à prévenir, réduire et combattre la pollution de la zone de la mer Méditerranée et à renforcer la protection et la conservation du milieu marin dans cette zone;
9. L'UE devrait prendre pleinement en compte les spécificités du milieu marin méditerranéen et les préoccupations des pays méditerranéens, particulièrement les plus vulnérables et les plus menacés, lors de l'élaboration et de la mise en œuvre de la Stratégie marine européenne, à la préparation de laquelle le PAM/PNUE sera associé;
10. Il conviendrait de renforcer la coopération avec la Communauté européenne dans ses efforts pour élaborer et mettre en œuvre la Stratégie marine européenne, et de le faire à la fois en tant qu'États individuels souverains riverains d'une mer régionale et en tant que parties à la Convention de Barcelone;
11. La coopération entre les acteurs associés à la protection du milieu marin au niveau régional devrait être favorisée et mise en pratique dans le but d'instaurer des synergies et d'éviter des chevauchements d'efforts;
12. Il existe des préoccupations communes, comme la contamination par les substances dangereuses et les éléments nutritifs, notamment ceux qui émanent de sources situées à

terre, les pertes de diversité biologique, la gestion non durable des zones côtières et des ressources halieutiques, les rejets illicites, l'introduction d'espèces allogènes et le risque d'accidents maritimes;

13. Des réponses communes devraient être pleinement explorées, comme, entre autres, une application plus effective au niveau national des règles et réglementations en vigueur, l'application de l'approche écosystémique, compte tenu de la législation et des capacités des pays concernés, ou l'élaboration d'une approche commune de la surveillance continue et de l'évaluation ;
14. Les résultats des activités et programmes réalisés par la Convention et ses Parties devraient être dûment reconnus et pris en compte dans l'élaboration et l'application de la Stratégie;
15. L'Unité de coordination du PAM et la Commission européenne faciliteront de concert la participation des Parties contractantes et de la société civile à ce processus de coopération.

Enfin,

Préoccupées par les accidents en mer tels que ceux de l'*Erika* et du *Prestige* et par les risques de pollution et impacts éventuels d'accidents similaires sur le milieu marin méditerranéen, soucieuses aussi de réduire les actes délibérés de pollution, et convaincues qu'il est important de protéger toutes les Parties contractantes contre le risque de pollution maritime;

Gardant à l'esprit le cadre juridique mis en place aux niveaux mondial et régional pour la protection du milieu marin;

Convaincues que le nouveau Protocole "prévention et situations critiques" représente un outil efficace pour renforcer la coopération et protéger le milieu marin en Méditerranée;

Conscientes qu'une coopération étroite entre les pays méditerranéens est essentielle pour prévenir et combattre la pollution maritime;

Les Parties contractantes conviennent de ce qui suit:

16. Aucun effort ne doit être épargné pour ratifier le 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, et pour agir conjointement en vue d'appliquer ses dispositions;
17. Le PAM élaborera une stratégie régionale pour prévenir et combattre la pollution marine par les navires, en vue de son adoption à la Quatorzième réunion des Parties en 2005, avec des engagements et un échéancier précis, selon que de besoin, dans le but de s'attaquer aux priorités suivantes:
 - a) Faire en sorte que chaque Partie contractante respecte ses obligations en tant qu'État du pavillon, État du port ou État côtier dans le cadre du droit international, et notamment de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à laquelle de nombreux pays méditerranéens sont parties, quand ses dispositions s'appliquent, et selon qu'il convient, de même qu'en observant les règles pertinentes adoptées par l'OMI;
 - b) Veiller à l'application effective de la législation nationale en matière de poursuite des contrevenants rejetant illégalement des substances polluantes. Ce faisant, toute l'attention voulue sera portée à la nécessité d'assurer un traitement équitable de ces contrevenants dans l'ensemble de la région méditerranéenne;

- c) Instituer et appliquer au niveau national les procédures de suivi et de surveillance des zones maritimes relevant de leur juridiction;
 - d) Mettre en place un réseau régional complet de surveillance, détection et notification des rejets illicites effectués par les navires;
 - e) Renforcer le niveau d'application coercitive et les poursuites à l'encontre des responsables de rejets illicites;
 - f) Doter tous les ports importants de la Méditerranée d'installations de réception adéquates pour les déchets générés à bord des navires, y compris les eaux de ballast, conformément aux dispositions de l'annexe I et de l'annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, telle que modifiée par le Protocole y relatif de 1978 (MARPOL 73/78);
 - g) Assurer l'application cohérente des dispositions de l'annexe I de MARPOL 73/78 relative au transport de pétroles lourds dans des navires-citernes à simple coque et œuvrer, dans le cadre de l'OMI, en vue d'accélérer l'élimination progressive de ces navires;
 - h) Définir des procédures appropriées afin de faciliter la décision quand il s'agit de désigner un lieu de refuge à un navire en difficulté;
 - i) Étudier et identifier les zones de la Méditerranée où la sécurité maritime et le contrôle du trafic maritime appellent des améliorations;
 - j) Proposer à l'OMI l'instauration de dispositifs supplémentaires de séparation du trafic maritime jugés nécessaires pour l'amélioration de la sécurité de la navigation;
 - k) Mettre en place des systèmes supplémentaires de gestion du trafic maritime et d'information (VTIMS) considérés comme nécessaires en tant qu'outil d'appoint à un meilleur contrôle du trafic maritime, selon que convenu par toutes les parties animées par un intérêt commun, conformément aux lignes directrices de l'OMI;
 - l) Promouvoir, élaborer et appliquer des plans d'urgence sous-régionaux et locaux de préparation à la lutte et de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives ainsi que des arrangements pour leur application effective, couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne;
 - m) Adopter des lignes directrices méditerranéennes sur le remorquage d'urgence, comportant, s'il y a lieu, un accord sur la mise en commun de la capacité de remorquage entre États voisins;
 - n) Évaluer, dans le cadre des travaux menés au titre des Protocoles pertinents de la Convention de Barcelone, la nécessité d'instituer des zones marines particulièrement sensibles (ZMPS) en Méditerranée et soumettre ensuite, si nécessaire, des propositions à l'OMI;
 - o) S'employer à améliorer encore les conventions pertinentes relatives à la responsabilité et à la réparation des dommages causés à l'environnement en raison de la pollution accidentelle par les navires, notamment le nouveau Protocole de 2003 sur le Fonds;
18. L'UE et les autres partenaires concernés, en particulier le Partenariat euro-méditerranéen, devraient s'associer à l'élaboration et à la mise en œuvre de la stratégie régionale relative au Protocole "prévention et situations critiques";

19. À cet égard, il serait important de fournir un appui aux Parties contractantes qui en ont besoin et, lorsque la sécurité maritime et le contrôle du trafic maritime appellent des actions, de leur donner les moyens de se prémunir contre les accidents et la pollution du milieu marin.

À cette fin, les Parties contractantes:

20. *S'engagent* à prendre les mesures et décisions nécessaires en fournissant un appui approprié à leur mise en œuvre, que ce soit directement ou dans le cadre du Plan d'action pour la Méditerranée.

**STRATÉGIE RÉGIONALE
POUR LA PRÉVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION
MARINE PROVENANT DES NAVIRES**

Portoroz, 11 novembre 2005

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES (UNEP(DEC)/MED IG.16/10)

Adopté par la Quatorzième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone,
Portoroz, le 11 novembre 2005 (UNEP(DEC)/MED IG.16/13)

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 provenant des 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 dans le cadre des règles internationales pertinentes 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.

En vue de remplir cette mission, les Parties contractantes à la convention de Barcelone définissent les objectifs et fonctions du REMPEC.

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 de la pollution provenant des navires ;
- la prévention des accidents maritimes ; 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 depuis ses débuts, 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'**Annexe 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'**Annexe 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 et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). 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 provenant des 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. Grâce aux divers mécanismes de financement de l'Union européenne (UE), il pourrait être 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 la protection de l'environnement marin (**Annexe 3**), et le cadre juridique de l'UE afin de garantir une application uniforme, efficace et cohérente du cadre réglementaire international en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution provenant des navires en Méditerranée. La liste de la législation européenne pertinente est reproduite à l'**Annexe 4**.

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, communément appelée convention MARPOL et ses six annexes. D'autres conventions pertinentes, essentiellement celles adoptées sous l'égide de l'OMI, sont citées à l'**Annexe 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'**Annexe 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 Etats côtiers méditerranéens, Parties contractantes à la convention de Barcelone, conviennent :

- a) de ratifier la convention MARPOL et ses annexes au plus tard en 2007, d'assurer leur transposition dans la législation nationale, et de coopérer à travers le REMPEC pour garantir un total respect de ses dispositions ;
- b) de ratifier les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI dès que possible mais de préférence d'ici 2008, et d'assurer leur transposition dans la législation nationale dans les mêmes délais ainsi que la totale conformité avec leurs dispositions ;

De demander au Secrétariat :

- c) de fournir 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) ci-dessus.

4.2 Veiller à l'efficacité des administrations maritimes

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 la convention MARPOL 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.

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 lignes directrices¹ et recommandations de l'OMI au plus tard en 2010 ;
- b) que tous les Etats 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 performances² en vue d'une application pleine et entière de MARPOL , en utilisant les orientations figurant dans les résolutions pertinentes de l'OMI traitant de l'auto-évaluation de la performance de l'Etat du pavillon et, une fois adoptés, avec le plan d'audit volontaire OMI-Etats membres et le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, qui devraient être adoptés par l'Assemblée de cette Organisation dans le courant de l'année 2005 ;

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 la convention MARPOL , en vue d'assurer la formation appropriée des inspecteurs de navires, à compter de 2006 ;
- d) d'assister, à travers le REMPEC, les Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande au développement de plans nationaux pour le renforcement de leurs administrations nationales.

¹ La publication de l'OMI intitulée « MARPOL – How to do it » contient des informations utiles sur cette question.

² Résolution de l'Assemblée de l'OMI A.912(22).

4.3 Renforcer le Mémorandum 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 Mémorandums 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.

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

Les Parties contractantes conviennent :

- a) de charger le REMPEC de proposer son assistance au MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du Port afin d'améliorer son effectivité et, si on lui en fait la demande, 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) de proposer au comité du MoU méditerranéen de participer aux réunions de ce dernier en tant qu'observateur 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 l'analyse du suivi des campagnes d'inspections renforcées sur les défaillances liées à la convention MARPOL ;
- f) de définir les modalités qui permettraient au REMPEC de soutenir les travaux du comité du MoU et d'en référer aux réunions de ses correspondants.

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.

4.4 Mise à disposition d'installations de réception portuaires

Une clause importante de la convention MARPOL, 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. La question a fait l'objet de nombreuses études et a été traitée par un projet MEDA conduit par le REMPEC (2002 – 2004). A cet égard, la Résolution sur la mise en œuvre des résultats du projet MEDA adoptée par les participants au Séminaire régional sur les installations de réception portuaires pour la collecte d'ordures de navires, des eaux de cale et des déchets d'hydrocarbures en mer Méditerranée (Malte, 24 – 26 novembre 2004), organisé par REMPEC dans le cadre dudit Projet, devrait être prise en compte lors de la mise en œuvre de la Stratégie.

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 MEDA¹. 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/CE² 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 2007 l'établissement de procédures relatives au coût d'utilisation des installations de réception, permettant leur utilisation, dès leur disponibilité, à un tarif raisonnable et non dissuasif quant à leur utilisation.

¹ 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).

² 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 2010 ;
 - 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 résidus d'hydrocarbures et des eaux de ballast sales d'ici 2010 ;
 - ii) les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des résidus d'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 2010 ;
 - 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 2010 ;
 - 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 d'ici 2012 ;
 - 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 ou d'ici sa date d'entrée en vigueur, si cette dernière intervient auparavant.

4.5 Livraison des déchets provenant des navires

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 2007, 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 qui sont à bord dans des installations de réception portuaires désignées avant de lever l'ancre.

4.6 Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que 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. 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 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 en conformité avec la convention MARPOL. 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 2010, 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 2010, 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'ici 2010 ;
- d) d'établir des Mémoires d'entente avec les agences ou les organes compétents prévoyant que 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, 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, ainsi que dans les parties de la Méditerranée couvertes par le Plan Lion et l'accord RAMOGE, et d'autres 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 d'ici 2010 au plus tard, 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, pour des violations à la convention MARPOL ou de tout cadre juridique national qui la met en œuvre ;
- b) de s'efforcer d'adopter des règles communes et d'harmoniser les sanctions d'ici 2015 pour garantir un égal traitement des auteurs de rejets illicites dans toute la région méditerranéenne ;
- c) de partager, d'ici 2011, 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 ;
- d) d'établir, où et quand cela est possible, et sans préjudice du droit souverain des États, des zones sous leur juridiction permettant la mise en œuvre de la convention MARPOL quant à la poursuite des contrevenants. De telles zones peuvent être développées sur des bases régionale ou sous-régionale, de manière coordonnée et en conformité avec le droit international tel que défini par la CNUDM ;

De demander au Secrétariat :

- e) de conduire des projets pilotes dans ce domaine, y compris une compilation des dispositions légales et institutionnelles nationales, ainsi que de diffuser des informations destinées 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 2009.

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 provenant des activités de plaisance

Tenant compte de la progression considérable des activités liées à la navigation de plaisance au cours des dernières décennies et les risques que fait peser l'expansion de cette navigation sur l'environnement et la sécurité maritime, le REMPEC a conduit des travaux dans ce domaine¹.

Le Centre a de plus participé aux travaux préparatoires sur le développement d'un instrument juridique régional traitant de la prévention de la pollution provenant des activités de plaisance en Méditerranée, en collaboration avec l'INDEMER (Institut de Droit Economique de la Mer). La 13^{ème} Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la convention de Barcelone (Catane, 11 – 14 novembre 2003), à laquelle un projet de texte consolidé avait été soumis, a examiné cette initiative et décidé de donner suite aux travaux préparatoires.

Une réunion d'experts nationaux sur la faisabilité d'un instrument juridique régional sur la prévention de la pollution provenant des activités de plaisance en Méditerranée s'est donc tenue à Monaco entre le 8 et le 10 décembre 2004, en vue de discuter de la faisabilité de l'instrument proposé, dans le système de Barcelone. La réunion a retenu, plutôt que celle d'un instrument contraignant, la forme d'une série de Principes devant servir de cadre pour le développement par le REMPEC de Lignes Directrices sur la prévention de la pollution provenant des activités de plaisance en Méditerranée. Le texte complet de la Résolution est reproduit à l'**Annexe 5**.

Tenant compte de ce qui est ressorti de la réunion mentionnée ci-dessus, et en vue d'atteindre l'Objectif Spécifique de réduction des problèmes de pollution liés aux navires de plaisance,

Les Parties contractantes conviennent :

- a) que des Lignes Directrices sur la prévention de la pollution provenant des activités de plaisance en Méditerranée doivent être préparées, une fois que la Résolution contenant la série de Principes devant être pris en compte pour le développement de celles-ci est adoptée par la 14^{ème} Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la convention de Barcelone prévue en novembre 2005 ;
- b) de mettre en oeuvre les dispositions existantes pertinentes de la convention MARPOL et, une fois adoptées, les Lignes Directrices visées au paragraphe a) ci-dessus ;
- c) de rendre compte des mesures qu'ils ont prises pour mettre en oeuvre lesdites Lignes Directrices ;

De demander au Secrétariat :

- d) de préparer, une fois que la Résolution contenant la série de Principes devant être pris en compte pour le développement de Lignes Directrices est adoptée par la 14^{ème} Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la convention de Barcelone, et en étroite coopération avec l'OMI les Lignes Directrices visées au paragraphe a) ci-dessus ;
- e) de soumettre les Lignes Directrices, une fois mises au point, à la 15^{ème} Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la convention de Barcelone pour adoption;
- f) d'assister les États méditerranéens dans la mise en oeuvre des dispositions pertinentes de la convention MARPOL et, une fois adoptées, des Lignes Directrices visées 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

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, en conformité avec le droit international ;

De demander au Secrétariat:

- b) de s'assurer de l'identification, d'ici 2007, des principales voies de navigation des navires transportant des hydrocarbures ou des substances nuisibles et potentiellement dangereuses (SNPD).

4.10 Un meilleur contrôle du trafic maritime

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 Etats 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/CE¹ 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 Etats 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 la convention MARPOL, 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 passer en revue les conditions de transport des hydrocarbures et 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 ;

¹ 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.

- b) d'identifier, d'ici 2010, 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 services de séparation du trafic (VTS) et les systèmes de compte rendus obligatoire des navires, et en finalisant les procédures d'approbation d'ici 2010 ;
- c) de renforcer la coopération technique entre centres VTS des pays voisins et, selon le besoin, d'échanger des informations sur les navires en utilisant le système d'identification automatique (AIS) dans la zone de surveillance commune ;

De demander au Secrétariat :

- d) 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 2014 ;
- e) de développer 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 d'ici 2015.

4.11 Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs)

Comme on le sait, la Méditerranée a été désignée comme Zone spéciale aux termes des Annexes I et V de MARPOL. 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 ZMPV 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 ZMPV, elle doit satisfaire un certain nombre de critères figurant dans les Directives de l'OMI. Si une ZMPV 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 2007, le processus d'identification, en coordination avec les PAM/CARs compétents, des zones qui, sur proposition des Parties contractantes et après examen par les correspondants nationaux du REMPEC, pourraient être proposées pour désignation en tant que ZMPVs ;
- 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 ZMPVs, dans le strict respect des lignes directrices 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 et directives pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables.

² Idem.

4.12 Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle

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)¹ 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)². Par conséquent, au niveau européen, conformément à la Directive européenne 2002/59/CE³, 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, au niveau national, d'ici 2007, des procédures appropriées comme indiqué dans les lignes directrices 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 formulent des plans traitant des navires en détresse, y compris l'équipement et les moyens appropriés, en tant que de besoin, et définissent les modalités de l'intervention en fonction de sa nature et du risque encouru ;

De demander au Secrétariat :

- c) de fournir son assistance aux pays qui la demandent, pour définir des procédures et formuler de tels plans.

¹ Résolution A.949 (23) de l'OMI sur les directives concernant les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'une assistance.

² Résolution A.950 (23) de l'OMI sur les services d'assistance maritime (MAS).

³ 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

L'annexe VI de la convention MARPOL, adoptée par le protocole de 1997, réglemente 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 ,

Les Parties contractantes conviennent :

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

De demander au Secrétariat :

- b) de s'assurer de la préparation d'une étude d'ici 2007, 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'adopter, d'ici 2011, des lignes directrices méditerranéennes sur le remorquage d'urgence y compris, le cas échéant, des accords sur le partage des capacités de remorquage entre États voisins ;

De demander au Secrétariat :

- b) d'évaluer, d'ici 2009, la capacité, le nombre et l'emplacement des remorqueurs dans tous les ports de la Méditerranée.

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 2015, 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 2015, 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 2010, les capacités en termes de sécurité des ports de commerce et des terminaux pétroliers méditerranéens ;
- d) de préparer des lignes directrices sur la mise en œuvre du Système de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine et de communiquer celles-ci aux Parties contractantes.

4.16 Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, 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 de produits polluants, 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 conflictuelles 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, en tenant compte des initiatives nationales ou régionales dans ce domaines.

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 2008 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 2010 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 2009 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 2015, 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) de développer d'ici 2015, 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 ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES NAVIRES

Annexe 1: BUTS A ATTEINDRE

A) Engagements des Parties contractantes

Objectif spécifique	But (critère de succès)
1. Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes (voir Annexe 3).	<ul style="list-style-type: none"> a) Tous les États méditerranéens ont ratifié MARPOL et ses annexes d'ici 2007, et assuré leur transposition dans la législation nationale et coopéré avec le REMPEC pour assurer l'application entière de leurs dispositions; b) Tous les États méditerranéens ont ratifié les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI dès que possible, et de préférence d'ici 2008, et ont assuré leur transposition dans la législation nationale dans les mêmes délais ainsi que l'application entière de leurs dispositions.
2. Veiller à l'efficacité des administrations maritimes.	<ul style="list-style-type: none"> a) Tous les États méditerranéens se sont efforcés de renforcer, sur la base d'un plan national, la performance de leurs administrations maritimes conformément aux lignes directrices et recommandations de l'OMI au plus tard en 2010 ; b) Tous les États méditerranéens ont conduit, à intervalles réguliers, une autoévaluation de leurs capacités et performances en vue d'une application pleine et entière de MARPOL, 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, une fois adoptés, avec le plan d'audit volontaire OMI-Etats membres et le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI.
3. Renforcer le Mémoire d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne.	<ul style="list-style-type: none"> a) Le REMPEC est chargé de proposer son assistance pour l'amélioration de l'effectivité du MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du port et, si on lui en fait la demande, de faciliter la coordination entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen ; b) Les ressources nécessaires ainsi que les moyens permettant au MoU méditerranéen de fonctionner de façon efficace sont rendu disponibles.
4. Mise à disposition d'installations de réception portuaires.	<ul style="list-style-type: none"> a) Toutes les Parties contractantes ont envisagé d'ici 2007 l'établissement de procédures relatives au coût d'utilisation des installations de réception ; b) en ce qui concerne les ordures de navire: <ul style="list-style-type: none"> i) tous les principaux ports* disposent d'installations de collecte des ordures de navire et de procédures régissant leur élimination d'ici 2010 ; ii) les procédures et règles de collecte et d'élimination des ordures de navire sont en place dans tous les principaux ports d'ici 2010. c) en ce qui concerne les déchets contenant des hydrocarbures: <ul style="list-style-type: none"> i) tous les principaux ports* ont 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 2010 ; 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 sont 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) tous les principaux ports* ont établi des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives d'ici 2010 ; ii) les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives sont 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) tous les principaux ports* ont établi des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées d'ici 2010 ii) les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées sont 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) les principaux terminaux* pétroliers et chimiques ont établi des procédures et règles de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de ballast d'ici 2012 ; ii) les principaux ports* et terminaux procédant au nettoyage ou à la réparation de citernes à ballast ont pris des mesures pour se conformer aux dispositions de la convention sur les eaux de ballast et sédiments (BWMC) d'ici 2012 ou d'ici sa date d'entrée en vigueur, si cette dernière intervient auparavant.
5. Livraison des déchets provenant des navires.	a) Toutes les Parties contractantes ont établi, d'ici 2007, 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) 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 qui sont 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) Toutes les Parties contractantes ont établi, d'ici 2010, 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) Sont d'établis d'ici 2010, 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 sensibles du point de vue environnemental et/ou à risque élevé .

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

Objectif spécifique	But (critère de succès)
7. Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites.	<ul style="list-style-type: none"> a) Tous les États méditerranéens se sont assurés de l'existence d'un cadre juridique national (législation) comme base des poursuites contre les auteurs de rejets illicites pour des violations à la convention MARPOL ou de tout cadre juridique national qui la met en œuvre, d'ici 2010 au plus tard ; b) Toutes les Parties contractantes se sont efforcées d'adopter des règles communes et d'harmoniser les sanctions d'ici 2015, pour garantir un égal traitement des auteurs de rejets illicites dans toute la région méditerranéenne ; c) Toutes les Parties contractantes ont commencé à partager, d'ici 2011, les données recueillies, et ont facilité la reconnaissance mutuelle des preuves recueillies par d'autres États, afin de garantir des poursuites effectives contre les auteurs de rejets illicites ; d) Toutes les Parties contractantes ont établi, ou et quand cela est possible, et sans préjudice du droit souverain des Etats, des zones sous leur juridiction permettant la mise en œuvre de la convention MARPOL quant à la poursuite des contrevenants (sur des bases régionale ou sous-régionale, de manière coordonnée et en conformité avec le droit international tel que défini par la CNUDM).
8. Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance.	<ul style="list-style-type: none"> a) Les Parties contractantes ont chargé le REMPEC de préparer des Lignes Directrices sur la prévention de la pollution provenant des activités de plaisance en Méditerranée, une fois que la série de Principes devant être retenus pour le développement de celles-ci est adoptée par leur 14^{ème} Réunion Ordinaire; b) Toutes les Parties contractantes mettent en oeuvre les dispositions existantes pertinentes de la convention MARPOL et, une fois adoptées, les Lignes Directrices visées au paragraphe a) ci-dessus ; c) Toutes les Parties contractantes rendent compte des mesures qu'ils ont prises pour mettre en œuvre lesdites Lignes Directrices.
9. Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime	<ul style="list-style-type: none"> a) Toutes les Parties contractantes ont 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. Meilleur contrôle du trafic maritime.	<ul style="list-style-type: none"> a) Toutes les Parties contractantes ont passé en revue les conditions de transport des hydrocarbures et 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) Toutes les Parties contractantes ont identifié, d'ici 2010, 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 services de séparation du trafic (VTS) et les systèmes de comptes-rendus obligatoires des navires, et en ont finalisé les procédures d'approbation d'ici 2010 ; c) Toutes les Parties contractantes ont renforcé la coopération technique entre centres VTS des pays voisins et, selon le besoin, échangé des informations sur les navires en utilisant le système d'identification automatique (AIS) dans la zone de surveillance commune.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
11. Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs).	---
12. Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle.	a) Toutes les Parties contractantes ont identifié de toute urgence d'ici 2007, des procédures appropriées comme indiqué dans les lignes directrices 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) Tous les États méditerranéens ont formulé des plans traitant des navires en détresse, y compris l'équipement et les moyens appropriés, en tant que de besoin, et définissent les modalités de l'intervention en fonction de sa nature et du risque encouru.
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.	a) Toutes les Parties contractantes ont examiné s'il convient de soumettre une proposition à l'OMI d'ici 2008, en vue de la reconnaissance de la Méditerranée comme zone de contrôle SOx.
14. Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée	a) Toutes les Parties contractantes ont adopté, d'ici 2011, des directives méditerranéennes sur le remorquage d'urgence, y compris, le cas échéant, des accords sur le partage des capacités de remorquage entre Etats voisins.
15. Prévention des accidents dans les ports de commerce et terminaux pétroliers.	a) Toutes les Parties contractantes ont préparé et adopté, d'ici 2015, 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) Tous les États méditerranéens ont commencé à rendre compte, à partir de 2015, 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) Toutes les Parties contractantes ont 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 de produits polluants, 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) Toutes les Parties contractantes ont établi d'ici 2010 des stocks, au niveau national, d'équipements pré positionnés pour la lutte contre les déversements, contrôlés par l'Etat.

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"> a) Toutes les Parties contractantes ont 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) Toutes les Parties contractantes ont 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.	<ul style="list-style-type: none"> a) Toutes les Parties contractantes ont 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) Toutes les Parties contractantes ont 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 ont 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.	<ul style="list-style-type: none"> a) Toutes les Parties contractantes ont 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 le personnel d'exécution et de supervision, en vue d'assurer une formation continue de ce personnel.
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.	<ul style="list-style-type: none"> a) Toutes les Parties contractantes ont 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 provenant des 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) Toutes les Parties contractantes ont identifié, d'ici 2007, tous les principes, recommandations et directives devant être révisés, mis à jour et/ou amendés; c) Toutes les Parties contractantes ont indiqué, d'ici 2008, les recommandations, principes et directives supplémentaires qui 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) Toutes les Parties contractantes ont simplifié, d'ici 2010, 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) Toutes les Parties contractantes ont 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 en 2008, en vue de créer les conditions nécessaires au développement d'accords sous-régionaux; b) Les Parties contractantes ont négocié et se sont efforcées de conclure des accords sous-régionaux d'ici 2015 couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne.

B) Requêtes adressées au Secrétariat (REMPEC)

Objectif spécifique	But (critère de succès)
1. Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes (voir Annexe 3).	c) Le REMPEC a fourni aux Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance en vue de respecter les délais arrêtés aux sous paragraphes (a) et (b) [<i>Voir sous Parties contractantes</i>].
2. Veiller à l'efficacité des administrations maritimes.	c) Le REMPEC a établi un programme d'activités de formation relatif aux instruments internationaux pertinents, en particulier MARPOL, en vue d'assurer la formation appropriée des inspecteurs de navires et d'améliorer les connaissances et l'expertise des officiers inspecteurs, à compter de 2006 ; d) Le REMPEC a assisté les Etats côtiers méditerranéens qui en ont fait 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) Le REMPEC a été présent aux réunions du comité du MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du port et, lorsque cela était possible, a accueilli celles-ci; d) Le REMPEC s'est 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 était approprié, en collaboration avec les institutions de formation reconnues de la région ; e) Le REMPEC a travaillé en association avec les MoUs sur l'organisation et l'analyse du suivi des campagnes d'inspections renforcées sur les défaillances liées à MARPOL ; f) Le REMPEC a défini les modalités qui lui permettent de soutenir les travaux du comité du MoU et d'en référer aux réunions de ses correspondants
4. Mise à disposition d'installations de réception portuaires.	-
5. Livraison des déchets provenant des navires.	-
6. Amélioration du contrôle et de la surveillance des rejets illicites.	c) Le REMPEC a conduit, d'ici 2010, des projets pilotes en matière de contrôle et de surveillance des rejets illicites par les navires ; d) Le REMPEC a établi des Mémoires d'entente avec les agences ou les organes compétents prévoyant que le REMPEC deviendra le centre de liaison entre ces agences/organes et les Etats côtiers sur d'éventuels faits de pollution du milieu marin détectés par satellite.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
7. Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites.	e) Le REMPEC a conduit des projets pilotes dans ce domaine, y compris une compilation des dispositions légales et institutionnelles nationales, et a diffusé 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 États méditerranéens, l'expertise nécessaire d'ici 2009.
8. Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance.	d) Le REMPEC a préparé, une fois que la série de Principes devant être retenus pour le développement de Lignes Directrices adoptée par la 14 ^{ème} Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la convention de Barcelone, et en étroite coopération avec l'OMI, les Lignes Directrices visées au paragraphe a) ci-dessus [<i>Voir sous Parties contractantes</i>] ; e) Le REMPEC a soumis les Lignes Directrices, une fois mises au point, à la 15 ^{ème} Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la convention de Barcelone pour adoption; f) Le REMPEC a assisté les États méditerranéens dans la mise en œuvre des dispositions pertinentes de la convention MARPOL et, une fois adoptées, des Lignes Directrices visées au paragraphe a) ci-dessus.
9. Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime.	b) Le REMPEC s'est assuré de l'identification, d'ici 2007, des principales voies de navigation des navires transportant des hydrocarbures ou des substances nuisibles et potentiellement dangereuses (SNPD).
10. Meilleur contrôle du trafic maritime.	d) Le REMPEC a négocié avec les organisations et agences appropriées, pour le compte des Parties contractantes qui en ont fait la demande, l'assistance financière internationale nécessaire pour mettre en place le régime visé au sous paragraphe b) [<i>Voir sous Parties contractantes</i>] d'ici 2014 ; e) Le REMPEC a développé, d'ici 2015, 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) Le REMPEC a initié, d'ici 2007, 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) Le REMPEC a assisté, en coopération avec l'OMI, les États côtiers méditerranéens qui en ont fait la demande, à mener les études pertinentes nécessaires et à préparer les demandes éventuelles qui seront soumises à l'OMI pour la désignation de ZMPVs, dans le strict respect des directives pertinentes de l'OMI.
12. Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle.	c) Le REMPEC a fourni son assistance aux pays qui la lui ont demandé, pour définir des procédures et formuler des plans traitant des navires en détresse.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
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	<ul style="list-style-type: none"> b) Le REMPEC s'est assuré qu'une étude a été conduite, sur la base des contributions des Parties contractantes, pour évaluer la faisabilité de la proposition citée au sous paragraphe a) [<i>Voir sous Parties contractantes</i>]; c) Le REMPEC a assisté les Etats côtiers méditerranéens qui lui en fait la demande dans la préparation de la proposition visée au sous paragraphe a) [<i>Voir sous Parties contractantes</i>] qui sera soumise à l'OMI.
14. Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée.	<ul style="list-style-type: none"> b) Le REMPEC a évalué, d'ici 2009, la capacité, le nombre et l'emplacement des remorqueurs dans les ports méditerranéens.
15. Prévention des accidents dans les ports commerciaux et terminaux pétroliers.	<ul style="list-style-type: none"> c) Le REMPEC a évalué, d'ici 2010, les capacités en termes de sécurité des ports de commerce et des terminaux pétroliers méditerranéens ; d) Le REMPEC a préparé des lignes directrices sur la mise en œuvre du Système de gestion de la sécurité pour éviter la pollution marine et a communiqué celles-ci aux Parties contractantes.
16. Renforcement des équipements pré positionnés sous le contrôle direct des États méditerranéens.	<ul style="list-style-type: none"> c) Le REMPEC a fourni assistance aux Etats qui le lui ont demandé 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) Le REMPEC a diffusé aux Parties contractantes les 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.	<ul style="list-style-type: none"> c) Le REMPEC a aidé 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) Le REMPEC a facilité 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) Le REMPEC a facilité 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) Le REMPEC a révisé et mis à niveau régulièrement les outils existants, et a développé et mis 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.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
19. Accroître le niveau des connaissances en matière de lutte et de préparation à la lutte.	<ul style="list-style-type: none"> b) Le REMPEC a préparé et intégré, 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) Le REMPEC a axé 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) Le REMPEC a pris 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-SNDP de l'OMI.
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.	<ul style="list-style-type: none"> e) Le REMPEC a compilé, d'ici 2009, 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 préparé des recommandations pour l'amélioration de celles des procédures nationales qui pourraient entraver gravement une telle assistance ; f) Le REMPEC a préparé d'ici 2015, en coopération avec ses Correspondants nationaux, les textes révisés, mis à jour et/ou amendés des recommandations, principes et directives régionaux actuels, et les a proposés pour adoption aux réunions des Parties contractantes ; g) Le REMPEC a élaboré d'ici 2015, en coopération avec ses Correspondants nationaux, de nouveaux principes, recommandations et directives, si nécessaire, et les a 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) Le REMPEC a continué 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) Le REMPEC a assisté les Parties contractantes qui le lui ont demandé, à préparer des plans d'urgence sous-régionaux et à rédiger des accords liés à leur application.

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES

Annexe 2: CALENDRIER

Objectif spécifique	Activités	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
1. Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes (voir Annexe 3).	a) Ratification de MARPOL et de toutes ses Annexes et leur transposition dans la législation nationale par tous les Etats.										
	i) Coopérer avec le REMPEC pour assurer la totale conformité avec celles-ci.										
	b) Ratification des autres conventions internationales pertinentes de l'OMI et leur transposition dans la législation nationale.										
	i) Assurer la conformité avec les dispositions de ces conventions										
	c) Offre par le REMPEC de conseil/assistance pour respecter les délais convenus.										
2. Veiller à l'efficacité des administrations maritimes.	a) Amélioration des administrations maritimes nationales, sur la base des plans nationaux.										
	b) Autoévaluation des capacités et performances nationales en donnant plein et entier effet à MARPOL.										
	c) Etablissement par le REMPEC d'un programme d'activités de formation pour les inspecteurs de navires.										
	d) Assistance par le REMPEC au développement de plans nationaux pour l'amélioration de la performance des administrations maritimes.										
3. Renforcement du MoU méditerranéen sur le Contrôle de l'État du port.	a) Mandater le REMPEC pour améliorer l'effectivité du MoU méditerranéen et faciliter la coopération entre le Paris MoU et le MoU méditerranéen.										
	b) Mise à disposition par les Etats côtiers méditerranéens des ressources et moyens permettant un fonctionnement efficace du MoU méditerranéen.										
	c) Demande du REMPEC d'assister aux réunions du comité du MoU méditerranéen, et, lorsque cela est possible, accueil de ces réunions.										
	d) Association du REMPEC aux activités de formation concernant les questions environnementales du contrôle par l'Etat du port, y compris les conventions relatives aux systèmes anti-salissures et à la gestion des eaux de ballast, en collaboration avec les institutions de formation reconnues de la région.										
	e) Travail du REMPEC en association avec les MoUs sur l'analyse des défaillances liées à MARPOL.										
	f) Définition des modalités permettant au REMPEC de soutenir les travaux du MoU.										

Objectif spécifique	Activités	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
4. Mise à disposition d'installations de réception portuaires.	a) Envisager l'établissement de procédures relatives au coût d'utilisation des installations de réception.										
	b) Ordures										
	i) Mise en place par les principaux ports d'installations de collecte des ordures de navire et de procédures régissant leur élimination.										
	ii) Mise en place dans tous les principaux ports de procédures et règles de collecte et d'élimination.										
	c) Déchets contenant des hydrocarbures										
	i) Etablissement par tous les principaux ports de procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des déchets contenant des hydrocarbures et des eaux de ballast sales.										
	ii) Mise en place dans tous les principaux ports de procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des déchets contenant des hydrocarbures et des eaux de ballast sales.										
	d) Substances liquides nocives										
	i) Etablissement dans tous les principaux ports de procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives.										
	ii) Mise en place dans tous les principaux ports de procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives.										
	e) Eaux usées										
	i) Etablissement dans tous les principaux ports de procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées.										
	ii) Mise en place dans tous les principaux ports de procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées.										
	f) Eaux de ballast et sédiments										
	i) Etablissement dans les principaux terminaux pétroliers et chimiques de procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de ballast.										
	ii) Les principaux ports et terminaux procédant au nettoyage ou à la réparation de citernes de ballast s'efforceront de prendre des mesures pour se conformer aux dispositions de la convention sur les eaux de ballast de 2004.										

Objectif spécifique	Activités	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
5. Livraison 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 qui sont à bord.										
	b) Application de législations nationales donnant pouvoir aux autorités maritimes d'exiger l'utilisation des installations portuaires par les navires, avant de lever l'ancre.										
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) Etablissement de zones sous juridiction pour la poursuite des contrevenants										
	e) Conduite par le REMPEC de projets pilotes et distribution d'informations.										

Objectif spécifique	Activités	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
8. Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance.	a) Préparation des lignes directrices.										
	b) Mise en œuvre des dispositions pertinentes de la convention MARPOL et, une fois adoptées, des lignes directrices.										
	c) Faire rapport au Secrétariat sur les mesures prises pour mettre en œuvre les lignes.										
	d) Préparation des lignes directrices par le REMPEC.										
	e) Soumission par le REMPEC des lignes directrices aux Parties contractantes pour approbation.										
	f) Assistance du REMPEC au Etats côtiers méditerranéens dans la mise en œuvre des dispositions de MARPOL et, une fois adoptées, des lignes directrices.										
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 autres substances nocives (SNPD).										
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 services de séparation du trafic (VTS).										
	c) Améliorer la coopération technique entre les centres VTS et échanger des informations.										
	d) Négociation par le REMPEC de l'assistance financière internationale pour la mise en place du régime mentionné au sous paragraphe b) ci-dessus.										
	e) 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.										

Objectif spécifique	Activités	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
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. Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de 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.										
	c) Assistance du REMPEC pour la définition de procédures et la préparation de plans.										
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.	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.										
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 commerciaux et terminaux pétroliers.	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) Comptes rendus de tous les Etats côtiers méditerranéens 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.										
	d) Préparation par le REMPEC de lignes directrices sur la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité en termes de pollution marine.										

Objectif spécifique	Activités	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
16. Renforcement des équipements pré positionnés sous le contrôle direct des États méditerranéens.	a) Mise à disposition du REMPEC des informations concernant les 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.										
18. Améliorer le processus décisionnel grâce au développement et à l'introduction d'outils techniques et d'aide à la décision.	a) Facilitation du développement des outils spécifiques régionaux d'aide à la décision à travers :										
	i) la participation des institutions et programmes scientifiques nationaux ;										
	ii) le partage des données et autres informations disponibles au niveau national.										

Objectif spécifique	Activités	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
18. Améliorer (...suite)	b) Collaboration en vue de sélectionner le modèle de prédiction du comportement des nappes d'hydrocarbures le plus approprié et de l'adapter pour son utilisation dans les eaux soumises aux juridictions des Parties contractantes.										
	c) Révision et amélioration constante par le REMPEC des outils existants, et développement 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.	a) Mise en place de programmes de formation nationaux reposant sur les modèles de programmes de formation OPRC de l'OMI de niveaux 1 et 2.										
	b) Préparation et intégration par le REMPEC, dans le programme de formation régional, des cours de « formation de formateurs ».										
	c) Focalisation du REMPEC sur la présentation de formations spécifiques hautement spécialisées.										
	d) Suivi et prise en compte par le REMPEC du travail du groupe technique OPRC/OPRC-SNDP de l'OMI dans le domaine de la formation.										
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.	a) Revue des recommandations, principes et directives existants.										
	b) Identification des recommandations, principes et directives qui nécessitent une révision, une mise à jour ou un amendement.										
	c) Identification des recommandations, principes et directives supplémentaires qui devraient être adoptés au niveau régional.										
	d) Simplification des procédures nationales pour l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement d'assistance.										
	e) Compilation par le REMPEC d'un inventaire de procédures nationales applicables concernant l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement d'assistance, et recommandations d'amélioration.										

Objectif spécifique	Activités	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
20. Réviser (...suite)	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 de plans d'urgence et systèmes de préparation à la lutte et de lutte nationaux.										
	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.										

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

Annexe 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 les Protocoles de 1978 et 1997 y relatif (MARPOL);
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle qu'amendée en 1995 (STCW 1995);
- 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).

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

Annexe 4

LISTE DE LA LEGISLATION EUROPEENNE PERTINENTE

Directive 94/57/CE du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 319 du 12.12.1994), modifiée par :

- Directive 97/58 de la Commission du 26 septembre 1997 (JO L 274 du 7.10.1997)
- Directive 2001/105/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2001 (JO L 19 du 22.1.2002)
- Directive 2002/84/CE de la Commission du 5 novembre 2001 (JO L 324 du 29.11.2002)

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) (JO L 157 du 7.7.1995), modifiée par :

- Directive 98/25/CE du Conseil, du 27 avril 1998 (JO L 133 du 7.5.1998)
- Directive 98/42/CE de la Commission, du 19 juin 1998 (JO L 184 du 27.06.1998)
- Directive 1999/97/CE de la Commission, du 13 décembre 1999 (JO L 331 du 23.12.1999)
- Directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil, du 19 décembre 2001 (JO L 19 du 22.01.2002)
- Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 novembre 2002 (JO L 324 du 29.11.2002)

Directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port (JO L 196 du 7.8.1996)

Règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil, du 8 décembre 1995, concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers (JO L 320 du 30.12.1995), modifié par :

- Règlement (CE) n° 179/98 du 23 janvier, 1998 (JO L 19 du 24.1.1998)

Directive 96/98/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, relative aux équipements marins (JO L 46 du 17.2.1997), modifiée par :

- Directive 98/85/CE de la Commission, du 11 novembre 1998 (JO L 315 du 25.11.1998)
- Directive 2001/53/CE de la Commission, du 10 juillet 2001 (JO L 204 du 28.7.2001)
- Directive 2002/75/CE de la Commission (JO L 254 du 23.9.2002)
- Directive 2002/84/CE de la Commission, du 5 novembre 2001 (JO L 324 du 29.11.2002)

Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté (JO L 014 du 20.01.2000)

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 (JO L 332 du 28.12.2000), modifiée par :

- Directive 2002/84/CE de la Commission, du 5 novembre 2001 (JO L 324 du 29.11.2002)

Directive 2001/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 avril 2001 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (*JO L 136 du 18.5.2001*), modifiée par :

- Directive 2003/103/CE de la Commission du 17 novembre 2003 (*JO L 326 du 13.12.2003*)
- Directive 2002/84/CE de la Commission du 5 novembre 2001 (*JO L 324 du 29.11.2002*)

Directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001, établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers (*JO L 13 du 16.1.2002*), modifiée par :

- Directive 2002/84/CE de la Commission du 5 novembre 2001, (*JO L 324 du 29.11.2002*)

Règlement (CE) N° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abrogeant le règlement (CE) n° 2978/94 (*JO L 64 du 7.3.2002*), modifié par :

- Règlement (CE) N° 1726/2003 de la Commission du 17 novembre 2003 (*JO L 249 du 1.10.2003*)
- Règlement (CE) N° 2172/2004 de la Commission du 17 décembre 2004 (*JO L 371 du 18.12.2004*)

Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relatif à la mise en place d'un système communautaire de suivi de trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (*JO L 208 du 5.8.2002*)

Règlement (CE) N° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (*JO L 208, 05.08.2002*), modifié par :

- Règlement (CE) N° 1644/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 (*JO L 245 du 29.9.2003*)
- Règlement (CE) N° 724/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 en modifiant Règlement (CE) N° 1406/2002 (*JO L 123, 29.04.2004*)

Décision du Conseil (2002/762/CE) du 19 septembre 2002 autorisant les Etats membres à signer et à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention « Hydrocarbures de soute ») (*JO L 256 du 25.09.2002*)

Règlement (CE) N° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (*JO L 324 du 29.11.2002*), modifié par

- Règlement (CE) N° 415/2004 de la Commission du 5 mars 2004 (*JO L 68 du 6.3.2004*)

Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 portant modification des directives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires (*JO L 324 du 29.11.2002*)

Décision 2002/971/CE du Conseil du 18 novembre 2002 autorisant les Etats membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (convention HNS), ou à y adhérer (*JO L 337 du 13.12.2002*)

Règlement (CE) n° 782/2003 du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 interdisant les composés organostanniques sur les navires (*JO L 115 du 9.5.2003*)

Décision 2004/246/CE du Conseil du 2 mars 2004 autorisant les États membres à signer ou à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le 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 ou à y adhérer, et autorisant l'Autriche et le Luxembourg à adhérer, dans l'intérêt de la Communauté européenne, aux instruments de référence (*JO L 78 du 16.3.2004*)

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

Annexe 5

PRINCIPES DEVANT ÊTRE RETENUS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LIGNES DIRECTRICES SUR LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT MARIN PAR LES ACTIVITÉS DE PLAISANCE DANS LA MER MÉDITERRANÉE

Section I. Principes Généraux

.1 Définitions

Les définitions suivantes s'appliquent à ces termes:

1. «**Navires de plaisance**» désigne tous types de navires utilisant tout mode de propulsion, qu'ils soient propriété individuelle ou affrétés, utilisés à des fins d'agrément, de sport ou de loisir.
2. «**Pollution**» désigne l'introduction, directe ou indirecte, par l'homme, dans le cadre d'activités liées à la navigation de plaisance, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et à la flore marine, risques pour la santé de l'homme, entraves aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément.
3. «**Diversité biologique**» désigne la variabilité des organismes vivants de toute origine y compris entre autres, les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie; cela comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces, ainsi que celle des écosystèmes.
4. «**Autorités**» désigne les autorités nationales compétentes habilitées à assurer la sécurité maritime et de protéger l'environnement marin.
5. «**Ports de plaisance**» désigne toutes les installations de réception et d'accostage pour les navires de plaisance, spécifiquement prévues ou équipées à cette fin, y compris des zones réservées pour les navires de plaisance dans les ports qui sont accessibles à tous les types de navires.
6. «**Parties contractantes** » désigne les Parties contractantes de la Convention de Barcelone de 1976 (Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution), telle qu'amendée en 1995 (Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée).

.2 Application

Les lignes directrices devraient s'appliquer aux navires de plaisance, aux ports de plaisance et aux installations pertinentes.

Section II.

Principes relatifs à la prévention de la pollution provenant des navires de plaisance et à la protection de l'environnement marin

.1 Rejets polluants

- a) Les Parties contractantes devraient interdire les rejets opérationnels constitués par les hydrocarbures ou les mélanges d'hydrocarbures, eaux usées et ordures, conformément aux annexes I, IV et V de la convention MARPOL.
- b) Les Parties contractantes devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les déversements en mer du carburant destiné aux navires de plaisance lors de leur avitaillement.

.2 Conservation à bord des déchets polluants

Les Parties contractantes devraient s'assurer que les rejets déchets opérationnels visés à la Section II, point .1, sont conservés à bord dans des citernes ou autre moyen de stockage jusqu'à leur délivrance dans les installations de réception appropriées.

.3 Systèmes antisalissures

- a) Les Parties contractantes devraient s'engager à interdire l'utilisation sur les navires de plaisance de systèmes antisalissures contenant des composés organostanniques, conformément à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nocifs sur les navires (2001).
- b) Les Parties contractantes devraient prendre les mesures appropriées pour que les déchets provenant de systèmes antisalissures contenant des composants organostanniques soient recueillis, manipulés, traités et éliminés de manière à protéger la santé humaine et l'environnement.

.4 Emissions de gaz d'échappement

- a) En application de l'annexe VI de la convention MARPOL, les Parties contractantes devraient établir des niveaux maxima autorisés pour le gaz d'échappement et les émissions de particules provenant des moteurs des navires de plaisance.
- b) Les Parties contractantes devraient développer des normes de qualités des carburants utilisés par les navires de plaisance en vue de réduire les gaz d'échappement nocifs et les émissions de particules aux niveaux stipulés dans le paragraphe a).

.5 Emissions sonores

Les Parties contractantes devraient établir des niveaux maxima autorisés concernant les émissions sonores des navires de plaisance pourvus de moteur à propulsion.

.6 Principes relatifs aux procédures de rapports des navires de plaisance

Chaque Partie fait donner des instructions aux skippers ou autres personnes ayant la charge de navires de plaisance de signaler à l'Etat côtier le plus proche, par les voies les plus rapides et les plus adéquates compte tenu des circonstances, la présence, les caractéristiques et l'étendue de la pollution de l'environnement marin observée en mer.

Section III

Principes relatifs aux mesures de protection.

.1 Manifestations nautiques sportives

Les Parties contractantes devraient, soit individuellement soit en coopérant entre elles, s'assurer que les activités de plaisance à des fins récréatives, y compris les compétitions et autres manifestations nautiques sportives ne mettent pas en danger la vie humaine ni ne cause de dommage à l'environnement.

.2 Aires spécialement protégées

Les Parties contractantes devraient réglementer le passage des navires de plaisance ainsi que toute escale ou mouillage dans les aires spécialement protégées situées dans leurs eaux territoriales, conformément au droit international et en tenant compte des caractéristiques de chaque aire spécialement protégée en Méditerranée.

.3 Protection de la faune et de la flore marines et des écosystèmes

- a) Les parties contractantes devraient demander à tous les navires de plaisance de respecter les règles internationales, régionales et nationales visant la protection et la sauvegarde de la faune et de la flore marines.
- c) Les Parties contractantes devraient prendre toutes les mesures nécessaires, de nature administrative et réglementaire, afin de préserver des impacts des activités liées à la navigation de plaisance, les écosystèmes côtiers et marins en général, les aires protégées, et en particulier les Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranéenne (ASPIM).

.4 Protection du patrimoine archéologique sous-marin

Les Parties contractantes devraient prendre toutes les mesures nécessaires afin d'empêcher toute atteinte au patrimoine subaquatique par les navires de plaisance, si de telles atteintes constituaient une infraction au droit national ou international.

Section IV.

Principes relatifs aux ports de plaisance

.1 Exploitation des ports de plaisance

- a) Les Parties contractantes devraient entreprendre la réalisation études d'impact sur l'environnement préalablement à la construction ou au développement de ports de plaisance.
- b) Les Parties contractantes devraient prendre toutes les mesures nécessaires visant à éliminer le rejet en mer des eaux usées et autres déchets générés par l'exploitation des ports de plaisance.

.2 Développement des ports de plaisance

- a) Les Parties contractantes devraient favoriser le développement des installations de réception portuaires pour les navires de plaisance dans leurs ports de plaisance et devraient se maintenir mutuellement informées des progrès réalisés à cet égard. Elles devraient accorder une importance particulière à la standardisation des équipements et à cette fin, devraient établir toutes les liaisons utiles avec les organismes compétents en cette manière.
- b) Les Parties contractantes devraient assurer le développement pour leurs ports de plaisance de plans pour la gestion et le traitement des déchets opérationnels collectés *in situ*.

.3 Conscience environnementale

Les Parties contractantes devraient s'assurer que les personnes impliquées dans l'administration et la gestion des ports de plaisance ont la connaissance nécessaire pour traiter des questions liées à la protection de l'environnement marin.

Section V. Principes relatifs aux mesures administratives

.1 Identification du navire

Les Parties contractantes devraient, dans la mesure du raisonnable et du possible, introduire dans leurs législations, si elles ne l'ont déjà fait, un système par lequel les navires de plaisance relevant de leur autorité puissent être identifiés.

.2 Qualification de l'équipage

Les Parties contractantes devraient, dans la mesure du raisonnable et du possible, compte tenu des caractéristiques des navires de plaisance, s'assurer que le skipper ou toute autre personne responsable de la conduite d'un bateau de plaisance, soit suffisamment qualifié pour conduire un bateau de plaisance en toute sécurité.

.3 Assurance du navire

Les Parties contractantes devraient, dans la mesure du raisonnable et du possible, s'assurer que les navires de plaisance sont couverts par une police d'assurance appropriée.

.4 Communications et rapports

Les Parties contractantes devraient communiquer dans les meilleurs délais au REMPEC, lequel à son tour les transmettra aux Parties, leurs textes législatifs et réglementaires concernant les activités liées aux navires de plaisance et les modifications qui y seraient apportées ainsi que l'état de la mise en œuvre des lignes directrices.

Section VI. Principes relatifs à la surveillance et au contrôle des activités liées à la navigation de plaisance.

En conformité avec le droit international, les autorités compétentes devraient exercer la surveillance et le contrôle des activités liées à la navigation de plaisance et prendre toutes mesures qu'elles sont en droit d'appliquer dans les aires marines relevant de leur souveraineté ou juridiction.

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

RESOLUTION 7 ET ANNEXE
**SUR LA CREATION D'UN CENTRE REGIONAL
DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION PAR LES
HYDROCARBURES EN MEDITERRANEE**

Barcelone, le 16 février 1976

ANNEXE
**RELATIVE AUX OBJECTIFS ET FONCTIONS
D'UN CENTRE REGIONAL DE LUTTE CONTRE
LA POLLUTION DE LA MEDITERRANEE PAR
LES HYDROCARBURES ET
AUTRES SUBSTANCES NUISIBLES**

Athènes, le 6 octobre 1989

DECISION
**CONCERNANT L'ELARGISSEMENT DU MANDAT
ET DES FONCTIONS DU REMPEC**

Antalya, 12-15 octobre 1993

OBJECTIFS ET FONCTIONS
**DU CENTRE REGIONAL POUR LA MISE EN OEUVRE
DU PROTOCOLE "SITUATION CRITIQUE"**

Monaco, 14-17 novembre 2001

RESOLUTION 7 ET ANNEXE SUR LA CREATION D'UN CENTRE REGIONAL DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES EN MEDITERRANEE

*Adoptée par la Conférence de Plénipotentiaires des Etats Côtiers
de la Région Méditerranéenne sur la Protection de la Mer Méditerranée,
Barcelone, le 16 février 1976 (UNEP/CONF.1)*

La Conférence,

Consciente de la menace permanente et toujours plus aiguë que fait peser sur l'environnement de la Méditerranée la pollution massive par les hydrocarbures, d'origine accidentelle ou résultant d'un effet cumulatif,

Constatant qu'il n'existe pas de plans régionaux d'intervention prévoyant une action coordonnée en vue de prévenir et d'atténuer les déversements accidentels d'hydrocarbures et de lutter contre ces déversements, en particulier dans les cas critiques,

Reconnaissant qu'il est nécessaire de développer et de renforcer la capacité d'action des Etats riverains de la Méditerranée et de faciliter la coopération entre ces Etats afin de réagir efficacement en cas de pollution massive,

Notant que le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique prévoit la création d'un Centre régional pour la Méditerranée, qui serait chargé de l'exécution de certaines des fonctions envisagées dans ce protocole,

Notant également l'accord réalisé, à la Consultation d'experts des Etats méditerranéens convoquée par le Programme des Nations Unies pour l'environnement à Malte en septembre 1975, sur l'opportunité d'établir un Centre régional et sur les objectifs et les fonctions de ce Centre,

Ayant examiné le rapport du Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement, rédigé en collaboration avec l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, sur la création d'un Centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée, où il est indiqué en particulier que le Programme des Nations Unies pour l'environnement est disposé à prêter son concours pour créer sans tarder un Centre de lutte contre la pollution par les hydrocarbures,

Prenant en considération les observations et les remarques faites par diverses délégations au cours de la discussion du rapport susmentionné,

1. **Décide** d'accepter l'offre du Gouvernement de la République de Malte d'accueillir un Centre régional.
2. **Prie** le Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement d'aider à créer sans tarder, à Malte, un Centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures qui aurait les objectifs et les fonctions indiqués dans l'annexe à la présente résolution, après avoir consulté le Gouvernement maltais et en collaboration avec l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.
3. **Prend note avec satisfaction** de l'intention du Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement de confier à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime les fonctions et les responsabilités d'organisme coopérant chargé de la création et du fonctionnement du Centre régional en question, étant entendu que l'exercice de ces fonctions et responsabilités par l'OMCI ne devrait pas alourdir son budget.

4. **Prie en conséquence** le Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement de présenter, compte tenu des observations formulées à la Conférence de plénipotentiaires, un rapport sur la création du Centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures au Conseil d'administration du PNUÉ à sa quatrième session, et de demander au Conseil l'autorisation de prélever, selon que de besoin, des crédits sur le Fonds du PNUÉ pour régler les dépenses relatives à la création et au fonctionnement du Centre pendant la période initiale. Cette autorisation pourrait être demandée en partant de l'hypothèse que les dépenses de fonctionnement du Centre seront progressivement couvertes par des contributions volontaires multilatérales ou individuelles de gouvernements de la région méditerranéenne, d'organisations internationales et d'organisations non gouvernementales. Le financement du Centre devra être examiné lors des réunions des Parties contractantes à la Convention et au protocole approprié, quand ces instructions seront entrées en vigueur.

5. **Prie en outre** le Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement de rendre compte aux Etats côtiers de la région méditerranéenne, à la prochaine réunion intergouvernementale de ces Etats et par la suite chaque année, des travaux et des activités du Centre.

ANNEXE

Objectifs et fonctions d'un centre régional de lutte contre la pollution de la Méditerranée par les hydrocarbures

I. – OBJECTIFS

1. Renforcer la capacité d'action des Etats côtiers de la région méditerranéenne et faciliter la coopération entre ces Etats pour combattre la pollution massive par les hydrocarbures, notamment en cas d'urgence quand le danger pour l'environnement marin est grave et imminent.

2. Aider les Etats côtiers de la région méditerranéenne qui le demandent à se créer une capacité d'action pour combattre la pollution par les hydrocarbures, et faciliter l'échange d'informations, la coopération technique et la formation.

3. Un objectif ultérieur – la possibilité d'entreprendre des opérations pour lutter à l'échelon régional contre la pollution par les hydrocarbures et éventuellement par d'autres substances nuisibles – est envisageable. Cette possibilité devrait être soumise à l'agrément des gouvernements après qu'auraient été évalués les résultats de l'action menée pour atteindre les deux objectifs précédents, et compte tenu des ressources financières qui pourraient être dégagées à cette fin.

II. – FONCTIONS

A. Recueillir et diffuser des informations relatives:

- i. A l'inventaire des experts et du matériel dont dispose chaque Etat côtier pour lutter contre la pollution accidentelle massive par les hydrocarbures;
- ii. Aux plans, méthodes et techniques de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en vue d'aider autant qu'il le faut les pays de la région à préparer leurs plans nationaux d'interventions;
- iii. Aux secteurs de la Méditerranée particulièrement vulnérables à la pollution par les hydrocarbures et, dans ces secteurs, aux caractéristiques des méthodes utilisables au moindre risque pour l'environnement de ces secteurs.

- B. Préparer et tenir à jour, à la lumière des informations recueillies, des plans d'urgence susceptibles d'être appliqués:
- i. En cas de pollution massive par les hydrocarbures quand il n'existe pas d'accords bilatéraux ou multilatéraux entre Etats côtiers;
 - ii. Dans les secteurs de la Méditerranée, restant à délimiter, où le risque de pollution accidentelle massive par les hydrocarbures est grand et où la capacité de réagir en cas d'urgence dans les meilleurs délais contre cette pollution n'existe pas pour le moment.
- C. Créer et maintenir un système de communications et d'information suffisant pour répondre aux besoins des Etats desservis par le centre.
- D. Elaborer et susciter des programmes de coopération et de formation techniques pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures.
- E. Aider au renforcement du Système international de référence (SIR) du PNUÉ en augmentant la capacité du centre à servir de point central sectoriel équipé pour collecter des données sur les sources d'information existantes en matière de pollution par les hydrocarbures, notamment sur les moyens de lutter contre les déversements massifs d'hydrocarbures, et pour diffuser ces données.
- F. Nouer et entretenir d'étroites relations de travail avec d'autres centres méditerranéens d'action régionale, avec les organismes régionaux spécialisés jouant un rôle de coordination comme il est prévu dans le Plan d'action de Barcelone^a, en particulier avec les institutions scientifiques de la région.
- G. Coopérer à toutes les activités visant à prévenir ou à réduire la pollution de la Méditerranée causée par des déversements d'hydrocarbures.

^a UNEP/WG.2/5, annexe.

**ANNEXE RELATIVE AUX OBJECTIFS ET FONCTIONS D'UN CENTRE REGIONAL DE LUTTE
CONTRE LA POLLUTION DE LA MEDITERRANEE
PAR LES HYDROCARBURES ET AUTRES SUBSTANCES NUISIBLES**

*Amendée par la Sixième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone,
Athènes, le 6 octobre 1989 (UNEP(OCA)/MED IG.1/5, Annexe V, Appendice I)*

I. - OBJECTIFS

1. Renforcer la capacité d'action des Etats côtiers de la région méditerranéenne et faciliter la coopération entre ces Etats afin d'intervenir en cas d'accidents causant ou susceptibles de causer une pollution de la mer par les hydrocarbures et autres substances nuisibles, notamment en cas d'urgence quand le danger pour l'environnement marin est grave et imminent ou quand il peut affecter des vies humaines.

2. Aider les Etats côtiers de la région méditerranéenne qui le demandent à se créer une capacité d'action pour intervenir en cas d'accidents causant ou susceptibles de causer une pollution de la mer par les hydrocarbures et autres substances nuisibles, et faciliter l'échange d'informations, la coopération technique et la formation.

3. Un objectif ultérieur - la possibilité d'entreprendre des opérations pour lutter à l'échelon régional contre la pollution par les hydrocarbures et éventuellement par d'autres substances nuisibles - est envisageable. Cette possibilité devrait être soumise à l'agrément des gouvernements après qu'auraient été évalués les résultats de l'action menée pour atteindre les deux objectifs précédents, et compte tenu des ressources financières qui pourraient être dégagées à cette fin.

4. Fournir un cadre pour les échanges d'informations sur les questions opérationnelles, techniques, scientifiques, légales et financières.

II. - FONCTIONS

A. - Recueillir et diffuser des informations relatives:

- i) Aux autorités nationales compétentes chargées de recevoir les informations concernant la pollution de la mer par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et de traiter des affaires d'assistance entre les Parties;
- ii) A l'inventaire des experts, du matériel et des installations dont dispose chaque Etat côtier pour intervenir en cas d'accidents causant ou susceptibles de causer une pollution de la mer par les hydrocarbures et les autres substances nuisibles et, qui seraient susceptibles sous certaines conditions d'être mis à la disposition d'un Etat qui en ferait la demande en cas d'urgence;
- iii) Aux informations générales, plans, méthodes et techniques de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en vue d'aider autant qu'il le faut les pays de la région à préparer leurs plans nationaux d'interventions;
- iv) Aux zones côtières méditerranéennes, avec une attention particulière aux zones qui sont particulièrement sensibles à la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles. Ces informations pourraient être utilisées par les modèles de - prévisions des risques et pour l'établissement de cartes de zones sensibles du point de vue de l'environnement.

B. - Etablir, mettre à jour et exploiter une base de données en parti informatisée sur les produits chimiques et leurs propriétés, les risques pour l'homme et l'environnement, les techniques d'intervention et les méthodes de lutte.

C. - Développer progressivement et exploiter un système informatisé d'aide à la décision en cas de pollution marine accidentelle, en vue de fournir aux Etats côtiers méditerranéens dans un bref délai, en cas d'accident impliquant des hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses, des informations concernant le comportement, les dangers, et les différentes possibilités d'action.

D. - Préparer, diffuser et maintenir à jour des guides opérationnels et de la documentation technique.

E. - Créer et maintenir un système régional de communication et d'information suffisant pour répondre aux besoins des Etats desservis par le Centre.

F. - Elaborer des programmes de coopération et de formation technique pour la lutte contre la pollution de la mer par les hydrocarbures ou autres substances nuisibles et organiser des cours de formation.

G. - Assister les Etats côtiers de la région méditerranéenne, qui le demandent, dans la préparation et le développement entre Etats côtiers voisins d'accords opérationnels bilatéraux ou multilatéraux.

H. - Préparer et maintenir à jour des dispositions opérationnelles et des lignes directrices, afin de faciliter la coopération entre les Etats côtiers méditerranéens en cas d'urgence.

I. - Fournir, lorsqu'elle est demandée, une assistance en cas d'urgence aux Etats côtiers, soit en utilisant ses propres capacités, soit par le détachement d'experts.

J. - Assister les Etats côtiers de la région méditerranéenne, qui en cas d'urgence le demandent, à obtenir l'assistance d'autres Parties au "Protocole concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée contre les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas d'urgence" ou, lorsque les possibilités d'assistance ne sont pas disponibles à l'intérieur de la région, à obtenir une assistance internationale en dehors de la région.

K. - Nouer et entretenir d'étroites relations de travail avec d'autres centres méditerranéens d'action régionale, avec les organismes régionaux spécialisés jouant un rôle de coordination comme il est prévu dans le Plan d'Action pour la Méditerranée, en particulier avec les institutions scientifiques de la région.

L. - Coopérer, si besoin est, aux activités du Plan d'Action pour la Méditerranée concernant la pollution du milieu marin.

DECISION CONCERNANT L'ELARGISSEMENT DU MANDAT ET DES FONCTIONS DU REMPEC

Prise par la Huitième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone, Antalya, 12-15 octobre 1993 (UNEP(OCA)/MED IG.3/5)

Les Parties Contractantes à la Convention de Barcelone ont décidé de:

1. **Elargir le mandat et les fonctions du REMPEC** à la promotion, par le biais de la coopération régionale, de l'application et la mise en vigueur effective des Conventions OMI sur la prévention de la pollution du milieu marin par les navires.
2. **Approuver les nouvelles fonctions** et activités **que doit assumer le REMPEC**, telles qu'elles ont été définies dans le "Plan d'Action concernant la mise en place d'installations de réception portuaires adéquates dans la région méditerranéenne" adopté par la Réunion d'experts nationaux sur les installations de réception portuaires en Méditerranée qui s'est tenue au Caire du 16 au 19 décembre 1991 (REMPEC/WG.3/4).

Ces fonctions consistent à:

- i) fournir le cadre consultatif et coopératif entre les Etats côtiers méditerranéens et les diverses organisations en ce qui concerne la coopération régionale en matière d'installations de réception portuaires;
- ii) servir de Centre moteur à la coordination du Plan d'Action;
- iii) s'acquitter de toutes les tâches qui lui ont été assignées par le Plan d'Action.

OBJECTIFS ET FONCTIONS DU CENTRE REGIONAL POUR LA MISE EN OEUVRE DU PROTOCOLE "SITUATION CRITIQUE"

Adoptés par la Douzième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone, Monaco, le 17 novembre 2001 (UNEP(OCA)/MED IG.13/8, Annexe IV, Appendice 1)

I. OBJECTIFS

1. Renforcer les capacités des États côtiers de la région méditerranéenne en vue de prévenir la pollution du milieu marin par les navires et assurer la mise en oeuvre effective dans cette région des règles qui sont généralement admises sur le plan international relatives à la prévention de la pollution par les navires et en vue de diminuer, combattre et dans toute la mesure possible éliminer la pollution accidentelle du milieu marin.
2. Développer la coopération régionale dans le domaine de la prévention de la pollution du milieu marin par les navires et faciliter la coopération entre les États côtiers de la région méditerranéenne afin d'intervenir à la suite d'événements de pollution qui se traduisent ou peuvent se traduire par le déversement d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses et qui demandent une action d'urgence ou d'autres mesures immédiates de lutte.
3. Aider les États côtiers de la région méditerranéenne qui le demandent à se créer une capacité d'action pour intervenir en cas d'événements de pollution qui se traduisent ou peuvent se traduire par le déversement d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses, et faciliter l'échange d'informations, la coopération technique et la formation.
4. Fournir un cadre pour les échanges d'informations sur les questions opérationnelles, techniques, scientifiques, juridiques et financières et favoriser le dialogue destiné à mener des actions coordonnées aux niveaux national, régional et global pour la mise en oeuvre du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nocives et potentiellement dangereuses en cas de situation critique.

II. FONCTIONS

A: FONCTIONS GENERALES

1. Assurer le suivi de la mise en oeuvre du Protocole à la Convention de Barcelone relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nocives et potentiellement dangereuses en cas de situation critique et exercer les fonctions de secrétariat correspondantes. À cette fin organiser périodiquement les réunions des autorités nationales responsables des politiques de prévention de la pollution par les navires et de préparation, de lutte contre la pollution du milieu marin, ainsi que de la coopération en cas de situation critique et faire rapport à la réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone.
2. Nouer et entretenir d'étroites relations de travail avec d'autres centres régionaux du PAM, avec les organismes régionaux spécialisés jouant un rôle de coordination comme il est prévu dans le Plan d'Action pour la Méditerranée, en particulier avec les institutions scientifiques de la région.
3. Coopérer, si besoin est, aux activités du Plan d'action pour la Méditerranée concernant la pollution du milieu marin.

B: FONCTIONS CONCERNANT LA PREVENTION DE LA POLLUTION DU MILIEU MARIN PAR LES NAVIRES

1. Assister les États côtiers de la région méditerranéenne afin de renforcer leurs capacités nationales en vue de mettre en oeuvre de manière efficace le droit international et la réglementation internationale applicables à la prévention de la pollution du milieu marin par les navires:

- a) recueillant et diffusant des informations relatives aux aspects juridiques et techniques de la prévention de la pollution par les navires;
- b) en leur fournissant une assistance juridique et technique (dans les efforts qu'ils déploient) pour élaborer et mettre en oeuvre des réglementations applicables aux États de la région méditerranéenne;
- c) en favorisant le transfert de technologie;
- d) en conduisant des actions de formations;
- e) en exécutant à la demande des États et dans les limites des moyens disponibles des programmes et projets pilotes;
- f) en fournissant une assistance technique aux États côtiers qui en font la demande.

2. Assister les États côtiers de la région méditerranéenne afin de développer la coopération régionale pour la mise en oeuvre efficace la réglementation internationale applicable à la pollution du milieu marin par les navires:

- a) en organisant, à la demande des États, la concertation en vue de conduire des actions coordonnées aux niveaux national, régional et global;
- b) en aidant à la mise en oeuvre des programmes régionaux approuvés par les Parties contractantes;
- c) en réalisant, à la demande des États, des études sur des sujets d'intérêt régional.

C: FONCTIONS CONCERNANT LA PREPARATION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE ET LA COOPERATION EN CAS DE SITUATION CRITIQUE

1. Recueillir et diffuser des informations relatives:

- i) Aux autorités nationales compétentes chargées de recevoir les informations concernant la pollution de la mer par les hydrocarbures et autres substances nocives et potentiellement dangereuses et de traiter des affaires d'assistance entre les Parties;
- ii) A l'inventaire des experts, du matériel et des installations dont dispose chaque État côtier pour intervenir en cas d'événements de pollution qui se traduisent ou peuvent se traduire par le déversement d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses et qui seraient susceptibles sous certaines conditions d'être mis à la disposition d'un État qui en ferait la demande en cas d'urgence;
- iii) Aux informations générales, plans, méthodes et techniques de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nocives et potentiellement dangereuses en vue d'aider autant qu'il le faut les pays de la région à préparer leurs plans nationaux d'interventions;

- iv) Aux zones côtières méditerranéennes, avec une attention particulière aux zones qui sont particulièrement sensibles à la pollution par les hydrocarbures et autres substances nocives et potentiellement dangereuses. Ces informations pourraient être utilisées par les modèles de prévisions des risques et pour l'établissement de cartes de zones sensibles du point de vue de l'environnement.
2. Établir, mettre à jour et exploiter une base de données en parti informatisée sur les produits chimiques et leurs propriétés, les risques pour l'homme et l'environnement, les techniques d'intervention et les méthodes de lutte.
 3. Développer progressivement et exploiter un système informatisé d'aide à la décision en cas de pollution marine accidentelle, en vue de fournir aux États côtiers méditerranéens dans un bref délai, en cas d'accident impliquant des hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses, des informations concernant le comportement, les dangers, et les différentes possibilités d'action.
 4. Préparer, diffuser et maintenir à jour des guides opérationnels et de la documentation technique.
 5. Créer et maintenir un système régional de communication et d'information suffisant pour répondre aux besoins des États desservis par le Centre.
 6. Élaborer des programmes de coopération et de formation technique pour la lutte contre la pollution de la mer par les hydrocarbures ou autres substances nocives et potentiellement dangereuses et organiser des cours de formation.
 7. Assister les États côtiers de la région méditerranéenne, qui le demandent, dans la préparation et le développement entre États côtiers voisins d'accords opérationnels bilatéraux, multilatéraux ou sous-régionaux.
 8. Prépare et maintenir à jour des dispositions opérationnelles et des lignes directrices, afin de faciliter la coopération entre les États côtiers méditerranéens en cas d'urgence.
 9. Organiser et déclencher a la demande et au nom des États membres qui en font la demande l'Unité d'assistance méditerranéenne pour la lutte contre la pollution marine accidentelle créée par une décision de la huitième Réunion ordinaire des Parties contractantes (Antalya, 12-15 octobre 1993) dans les conditions décrites dans cette décision.
 10. Aider les États côtiers de la région méditerranéenne qui en cas d'urgence le demandent à obtenir l'assistance des autres Parties au Protocole concernant la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nocives et potentiellement dangereuses en cas de situation critique ainsi qu'à prévenir la pollution par les navires ou, lorsque des possibilités d'assistance ne sont pas disponibles à l'intérieur de la région, à obtenir une assistance internationale en dehors de la région.

PRINCIPES ET LIGNES DIRECTRICES

LIGNES DIRECTRICES SUR LA COOPERATION DANS LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARINES PAR HYDROCARBURES EN MEDITERRANEE

Athènes, le 11 septembre 1987

PRINCIPES ET LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LA COOPERATION ET L'ASSISTANCE MUTUELLE

Le Caire, le 11 octobre 1991

I. *Principes et Lignes Directrices* concernant le rôle et les responsabilités des experts envoyés en mission par le Centre à la demande d'un Etat en cas d'urgence, et devoirs et obligations des Etats à leur égard

II. *Principes et Lignes Directrices* concernant l'envoi, la réception et la réexpédition d'équipement en cas d'opération d'assistance internationale

III. *Principes et Lignes Directrices* concernant les arrangements et procédures opérationnelles qui pourraient être appliqués en cas d'opération conjointe

IV. *Liste récapitulative des procédures* à suivre et des personnes à contacter en cas de situation d'urgence

V. *Liste récapitulative des principales dispositions institutionnelles* visant à faciliter l'assistance mutuelle en cas d'accident majeur de pollution des mers qui devraient être incorporées dans les plans nationaux d'urgence

VI. *Points à considérer* lors d'une demande d'entrée dans un "port refuge"

LIGNES DIRECTRICES POUR L'UTILISATION DES DISPERSANTS DANS LA LUTTE EN MER CONTRE LA POLLUTION PAR LES HDYDROCARBURES DANS LA REGION MEDITERRANEENNE

Antalya, 12-15 octobre 1993

LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT L'ECHANGE D'OFFICIERS DE LIAISON ENTRE LES PARTIES CONTRACTANTES DANS LE CAS D'OPERATIONS DE LUTTE IMPLIQUANT PLUSIEURS ETATS

Barcelone, 5-8 juin 1995

LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES ARRANGEMENTS QUI POURRAIENT ETRE CONCLUS EN VUE D'ASSURER, EN CAS D'ACCIDENT, LA LIAISON ENTRE LES AUTORITES GOUVERNEMENTALES ET LES AUTRES PARTIES INTERESSEES

Barcelone, 5-8 juin 1995

LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES ACTIVITES DE PLAISANCE ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN EN MEDITERRANEE

Almeria, 15-18 janvier 2008

PRINCIPES DE PRISE DE DECISION POUR AUTORISER L'ACCES A UN LIEU DE REFUGE POUR UN NAVIRE AYANT BESOIN D'ASSISTANCE

Almeria, 15-18 janvier 2008

**LIGNES DIRECTRICES
SUR LA COOPERATION DANS LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARINES
PAR HYDROCARBURES EN MEDITERRANEE**

*Adoptées par la Cinquième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone,
Athènes, le 11 septembre 1987 (UNEP/IG.74/5)*

Les Parties Contractantes

- . *Rappelant* leur engagement au titre du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la Mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, ci-après dénommé "le Protocole",
- . *Rappelant* la nécessité d'établir des Plans Nationaux d'Urgence pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures,
- . *Considérant* qu'à la lumière de l'expérience il y a besoin de Lignes Directrices pour faciliter la mise en oeuvre du Protocole et en particulier la coopération mutuelle en Méditerranée,
- . *Reconnaissant* que cette coopération ne peut remplacer les actions individuelles de chaque Partie Contractante, essentielles dans les premières heures qui suivent un incident de pollution pour en réduire les effets,
- . *Rappelant* le rôle du Centre Régional Méditerranéen de Lutte contre la Pollution par les Hydrocarbures, ci-après dénommé "le Centre",

Recommandent que les Lignes Directrices qui suivent soient appliquées dans la mesure du possible et demandent que ces Lignes Directrices ainsi que la documentation relative à leurs modalités d'application soient insérées par le Centre dans le "Guide pour la Lutte contre la Pollution en Méditerranée" qu'il diffuse:

1. Les Parties doivent signaler au Centre au minimum tous les déversements ou rejets d'hydrocarbures de plus de 100 mètres cubes dès qu'elles en ont connaissance. Un Format Standard est utilisé pour cette information. Il est donné dans le "Guide pour la Lutte contre la Pollution en Méditerranée" diffusé et tenu à jour par le Centre.
2. Les Parties doivent se doter individuellement des moyens leur permettant de combattre une pollution par les hydrocarbures dans leurs eaux territoriales y compris ceux permettant une réponse initiale en cas d'incidents de pollution majeure. La détermination du niveau minimal des moyens de lutte doit tenir compte du Plan National d'Urgence et en particulier des zones les plus vulnérables et à haut risque.
3. Lorsque, en cas d'incident, les besoins pour la lutte contre la pollution dépassent les capacités nationales et qu'une Partie requiert l'assistance d'autres Parties, cette assistance peut impliquer des équipements, produits et personnel spécialisés. Cette assistance peut être recherchée:
 - soit par l'intermédiaire du Centre;
 - soit, quand des accords bi ou multilatéraux existent, directement par les Autorités de la Partie demandant assistance (ci-après dénommée "Partie Requérante") auprès des Autorités d'une ou de plusieurs Parties (ci-après dénommées "Parties Assistantes"). Le Centre doit être tenu systématiquement informé des demandes d'assistance et des suites données.

4. Dans tous les cas où une assistance est demandée la Partie Requérante conserve la direction générale des opérations de lutte. Si des équipes de personnels de lutte sont mises à la disposition de la Partie Requérante, celle-ci doit transmettre ses instructions à leurs chefs qui règlent ensuite les détails d'exécution.
5. La Partie Requérante doit:
 - exprimer son besoin de façon claire et précise, (quantité, types, etc) en indiquant les emplois prévus pour les équipements, les produits ou le personnel qui seront utilisés;
 - nommer une autorité qui assurera la réception des équipements et des produits, l'accueil du personnel et en prendra charge, dès leur arrivée sur son territoire et pendant le transport vers le lieu d'utilisation et le retour;
 - établir des arrangements préalables à l'arrivée des équipements, produits et personnel pour permettre leur entrée rapide et faciliter au maximum les formalités douanières. Les équipements devront être placés sous le régime de l'admission temporaire et les produits admis en franchise;
 - fournir les moyens nécessaires au fonctionnement et à la maintenance des équipements, à l'hébergement et à la nourriture des personnels;
 - s'assurer que, si au titre des équipements fournis par la Partie Assistante figurent des navires et aéronefs, toutes autorisations nécessaires pour les navires et de survol pour les aéronefs sont établies par la Partie Requérante. Le dépôt d'un plan de vol ou la notification du vol tiendra lieu d'autorisation pour les aéronefs qui seront autorisés à décoller, atterrir ou amerrir en dehors des aérodromes douaniers.
 - restituer, à l'issue des opérations de lutte, les produits non utilisés et les équipements dans le meilleur état de fonctionnement;
 - adresser à l'Autorité concernée de la Partie Assistante un rapport sur l'efficacité des moyens mis à sa disposition. Un exemplaire de ce rapport devra être envoyé au Centre.
6. De son côté, la Partie Assistante doit fournir:
 - un état détaillé donnant la liste complète des équipements, des produits et du personnel inclus dans la liste de la Partie Requérante qu'elle peut mettre à disposition et les instructions d'utilisation pour les équipements et produits;
 - des équipements en bon état de fonctionnement et adaptés aux besoins exprimés par la Partie Requérante;
 - exclusivement des produits approuvés pour utilisation dans son propre territoire;
 - du personnel spécialisé compétent et disposant si possible des moyens individuels nécessaires à son action. L'envoi de personnel non spécialisé ne devrait pas en principe être envisagé sauf éventuellement dans un cas de pollution majeure exceptionnelle.
7. En l'absence d'accords de coopération bilatéraux ou multilatéraux, les modalités financières devront faire l'objet d'un accord entre les Parties.
8. Pour permettre à la coopération régionale de fonctionner efficacement et rapidement en cas d'urgence, chaque Partie devra tenir à jour annuellement les informations fournies au Centre conformément à l'Article 6 du Protocole ainsi que toutes autres informations pertinentes comprenant :

- l'organisation nationale et les autorités nationales compétentes en matière de lutte contre la pollution marine;
- les réglementations nationales visant à prévenir les accidents susceptibles de provoquer des pollutions marines;
- la réglementation nationale relative à l'emploi des produits et des techniques de lutte;
- les accords bi ou multilatéraux, touchant aux problèmes de pollution marine, éventuellement conclus avec d'autres Parties méditerranéennes;
- les programmes de recherche, les expérimentations et les exercices majeurs concernant les divers aspects de la lutte antipollution marine;
- l'acquisition des principaux équipements;

Cette révision annuelle devra être adressée dans le courant du premier trimestre au Centre par un des correspondants officiels du Centre désigné par chaque Partie Contractante. S'il n'y a pas d'informations nouvelles, un rapport "néant" devra être envoyé. Un rapport "néant" pour les déversements et rejets d'hydrocarbures devrait également être envoyé lorsqu'aucun rapport n'a été établi conformément au paragraphe 1 ci-dessus mentionné.

9. Dans le but de renforcer les capacités nationales de lutte contre la pollution, un programme national de formation du personnel devra être établi et maintenu à un niveau adéquat. A cette fin, le Centre devra continuer à fournir de la formation:

Au niveau régional:

- (a) Formation générale couvrant l'ensemble des aspects de la lutte contre la pollution marine;
- (b) Formation pratique spécialisée, consacrée à un seul des aspects importants de la lutte.

A un niveau national:

- (c) Formation à la lutte antipollution adaptée aux besoins spécifiques d'une Partie, sur sa demande.

PRINCIPES ET LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LA COOPERATION ET L'ASSISTANCE MUTUELLE

*Adoptés par la Septième Réunion des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone,
Le Caire, le 11 octobre 1991 (UNEP(OCA)/MED IG.2/4, Annexe IV, Appendices I-VI)*

- I. Principes et lignes directrices concernant le rôle et les responsabilités des experts envoyés en mission par le Centre à la demande d'un Etat en cas d'urgence, et devoirs et obligations des Etats à leur égard**
1. Les Parties Contractantes au Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Protocole à la Convention de Barcelone) peuvent, en cas d'accident causant ou susceptible de causer une pollution marine, demander, entre autres, de l'assistance sous forme de conseils d'experts, qu'il s'agisse d'un expert du Centre Régional ou d'experts d'une autre Partie Contractante.
 2. Une liste d'experts et de centres d'expertise susceptibles de fournir ce type d'assistance en cas de situation critique a été établie par le Centre Régional et elle est régulièrement mise à jour.
 3. A la demande d'un Etat en cas d'urgence, le Centre, si les circonstances l'imposent, peut envoyer un expert en vue de fournir aux autorités nationales les conseils et les avis techniques dont elles pourraient avoir besoin pendant la période initiale pour décider des mesures à prendre. Ces conseils et avis techniques peuvent porter:
 - sur l'évaluation de la situation;
 - sur l'adaptation aux circonstances de l'accident de l'organisation nationale de lutte;
 - sur les méthodes et les techniques de lutte;
 - sur les experts, équipements et produits qui pourraient être demandés à d'autres Parties Contractantes ou à des organismes privés.
 4. Le rôle et les responsabilités de l'expert sont d'aider les autorités nationales dans leur prise de décision. Dans cette perspective, ils ont uniquement un rôle de conseiller. Toutes les décisions opérationnelles ainsi que leurs conséquences relèvent de l'entière responsabilité des autorités compétentes de l'Etat demandeur.
 5. Dans toutes ses activités de conseil, l'expert doit s'efforcer de protéger les intérêts de l'Etat requérant, notamment en matière d'environnement et de protection des ressources, et de prendre en considération les implications économiques et financières.
 6. L'Etat requérant l'assistance d'un expert devrait s'efforcer de spécifier aussi précisément que possible, eu égard aux circonstances, le ou les champs d'expertise requis.
 7. L'Etat requérant l'assistance d'un expert devrait prendre les mesures nécessaires concernant les procédures pour l'immigration de l'expert ainsi que les formalités douanières pour le matériel

(y compris les documents écrits ou informatisés) que l'expert peut apporter avec lui afin de faciliter l'exécution de sa mission.

8. Les autorités de l'Etat requérant devraient prendre les mesures nécessaires afin de loger l'expert et de mettre à sa disposition un espace de travail suffisant ainsi que toutes les installations de bureau nécessaires. Elles doivent également permettre à l'expert d'avoir libre accès aux moyens de communication dont il peut avoir besoin (téléphone, télex, télécopie, radio).
9. Les dépenses initiales de la mission de l'expert (billet d'avion, allocation journalière de subsistance, etc) seront prises en charge par le Centre Régional.

II. Principes et lignes directrices concernant l'envoi, la réception et la réexpédition d'équipement en cas d'opération d'assistance internationale

1. L'assistance internationale, par un ou plusieurs Etats, en cas d'accident entraînant une pollution marine grave, peut nécessiter le transfert d'équipements et de produits d'un pays dans un autre.
2. L'envoi, la réception et la réexpédition de tels équipements posent un certain nombre de problèmes logistiques, administratifs et juridiques qu'il convient de régler rapidement car le retard dans cette succession d'opérations peut réduire considérablement l'efficacité de l'assistance. Des dispositions générales à cet égard devraient être adoptées avant tout incident et pourraient avantageusement figurer dans le plan national d'urgence. Ainsi seuls les détails d'application resteront à régler au moment de l'exécution.
3. Après avoir procédé à une évaluation détaillée de la situation, l'Etat requérant l'assistance devrait spécifier de façon aussi précise que possible le type et la quantité des équipements et produits nécessaires.
4. L'Etat apportant son assistance devrait joindre à sa réponse une liste détaillée des équipements et produits disponibles comprenant les spécifications techniques indispensables (dimensions, poids, capacité), les spécifications exactes de puissance (type de combustible, consommation, etc) et les modalités de transport envisagées. Il devrait aussi indiquer l'équipement nécessaire à la manipulation de ces équipements dans le port ou aéroport d'arrivée, le nombre de personnes requises pour les opérations de déchargement et les moyens de transport nécessaires du matériel de lutte jusqu'au site de l'accident.
5. Afin de mettre en service ces équipements le plus rapidement possible, l'Etat requérant prendra les mesures nécessaires afin que les formalités douanières pour le matériel arrivant, et le cas échéant les autorisations d'emploi (permis de naviguer, par exemple), soient réglées immédiatement, de même que les formalités d'immigration concernant le personnel nécessaire à l'utilisation de ce matériel. Les mêmes dispositions devraient être mises en oeuvre lorsque le personnel ou le matériel sont fournis par les assureurs du navire.
6. L'Etat requérant se charge de réexpédier les équipements dès la fin des opérations si demande lui en est faite par leurs fournisseurs.

III. Principes et lignes directrices concernant les arrangements et procédures opérationnelles qui pourraient être appliqués en cas d'opération conjointe

A. Structure de commandement en cas d'opération conjointe

La structure de commandement en cas d'opérations conjointes devrait comporter deux niveaux principaux de commandement et de coordination, à savoir le Contrôle Opérationnel à terre et le Commandement Tactique sur le théâtre des opérations.

Le Contrôle Opérationnel devrait être exercé par le pays demandant l'assistance (pays coordonnateur), qui est normalement le pays sur le territoire duquel se déroule l'opération.

Quand cela est pratique, et à condition qu'il y ait accord entre les parties concernées, il peut y avoir des changements dans le Contrôle Opérationnel et le Commandement Tactique, si la principale partie des opérations de lutte se déplace d'une zone dans une autre.

Des officiers de liaison de tous les pays participants devraient être intégrés à l'état-major du Contrôle Opérationnel afin d'assurer une bonne connaissance des diverses ressources nationales mises à disposition.

Un Commandant sur zone/Coordonnateur Suprême (SOSC) sous l'autorité duquel le Commandement Tactique général est placé, est désigné dans le pays coordonnateur.

Les équipes d'intervention fournies par les pays assistants devraient opérer sous le commandement d'un Commandant National sur zone/Coordonnateur National (NOSC).

Les NOSC opèrent sous le commandement du SOSC.

B. Arrangements concernant les radio - communications en cas d'opération conjointe

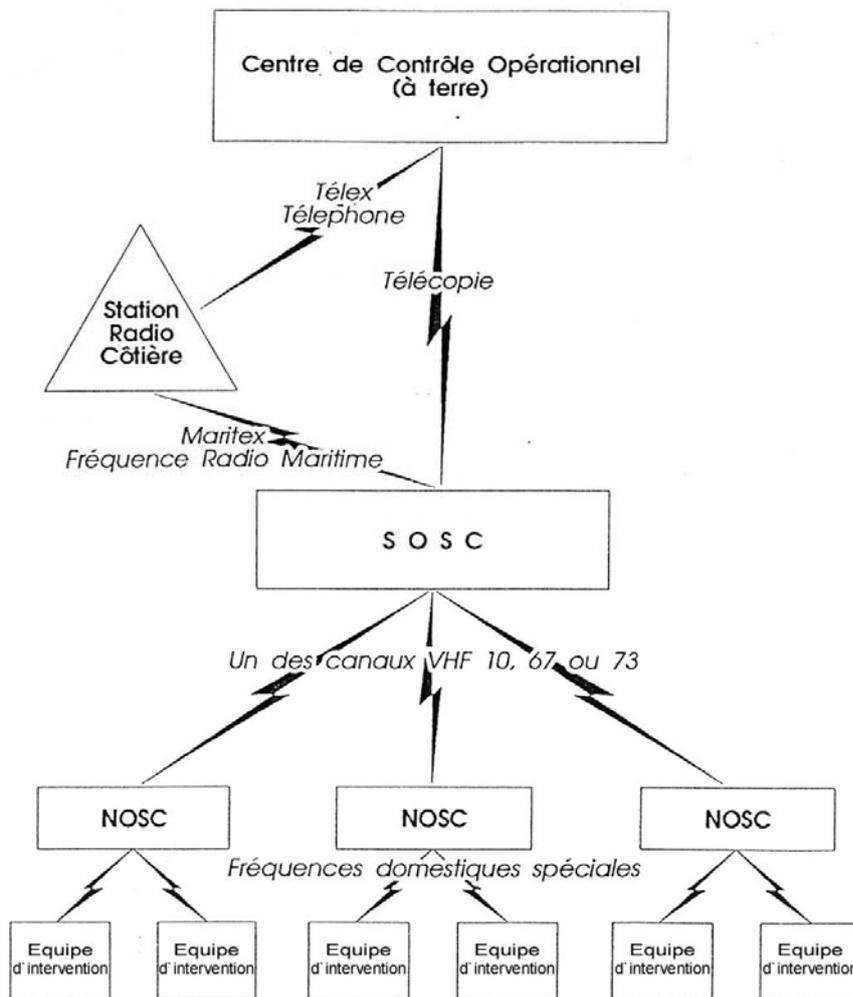
Afin d'éviter les perturbations et les encombrements au cours d'une opération conjointe, il est impératif d'utiliser des fréquences radio différentes, d'une part pour les communications entre le Contrôle Opérationnel à terre et le Commandant sur zone/Coordonnateur Suprême (SOSC), d'autre part pour les communications entre le SOSC et les Commandants sur zone/Coordonnateur Nationaux (NOSC) ainsi que pour les communications entre les différents NOSC et leurs équipes d'interventions respectives.

En accord avec le schéma provisoire des communications au cours d'une opération conjointe qui est présenté ci-dessous, les dispositions suivantes devraient être suivies:

- en ce qui concerne les communications entre le Contrôle Opérationnel à terre et le SOSC (qui sont de la responsabilité du pays coordonnateur) la possibilité d'utiliser des télécopieurs ou des télex devrait être sérieusement considérée;
- les communications entre le SOSC et les NOSC devraient utiliser une, ou plusieurs si besoin est, des fréquences VHF internationales suivantes: canal (10), canal (67), canal (73);
- les bateaux à partir desquels opère le SOSC devraient avoir au moins deux stations VHF à bord, avec une fonction d'écoute permanente du canal (16);
- les communications entre un NOSC et les équipes d'intervention devraient utiliser des fréquences domestiques (internes) spéciales;
- la langue de travail entre les Commandants sur zone des différents pays devrait être la plus appropriée;

- les considérations de diffusion des problèmes de radio communication, dans le cadre d'une opération conjointe de lutte en mer contre une pollution par les hydrocarbures devraient être présentées aux autorités chargées des télécommunications dans chaque pays, pour information et pour considérations internes.

SCHEMA PROVISOIRE DE COMMUNICATION AU COURS D'UNE OPERATION CONJOINTE



IV. Liste récapitulative des procédures à suivre et des personnes à contacter en cas de situation d'urgence

Cet Appendice présente la succession d'actions qui doivent être entreprises par les autorités nationales compétentes responsables, selon le plan national d'urgence, des problèmes en rapport avec la lutte contre les incidents de pollution marine. Cette succession d'actions doit être conduite suite à la réception d'une information faisant état d'une pollution ou d'une menace de pollution, afin de mettre en oeuvre les mesures prévues par le Protocole à la Convention de Barcelone 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.

Bien que cette liste récapitulative, qui n'est en aucune façon exhaustive, ait été préparée principalement pour des incidents mettant en cause des navires, elle peut être utilisée, quand cela est approprié, dans le cas d'incidents impliquant des unités au large.¹

1. Evaluation initiale

L'évaluation initiale requiert la collecte des informations décrites ci-dessous dans le paragraphe "A", informations qui s'obtiennent auprès des contacts indiqués dans le paragraphe "B".

A. Informations requises

- lieu, heure, nature, ampleur et cause de l'incident;
- identification du navire;
- identification du propriétaire/exploitant et de ses représentants et assureurs;
- état du navire;
- identification de la cargaison et de son état;
- intentions du capitaine;
- intentions des sauveteurs (s'il y en a);
- intentions du propriétaires ou de ses représentants.

B. Contacts

- capitaine du navire;
- sauveteurs/compagnie de sauvetage (s'il y en a);
- propriétaire du navire ou ses représentants;
- dernier(s) port(s) où le navire s'est arrêté;
- prochain(s) port(s) où le navire devait s'arrêter.

2. Notification

Une fois que la Partie a achevé l'évaluation initiale, et quand la gravité de l'incident le justifie, elle doit:

- a) informer dans le pays les organismes concernés, selon le plan national d'urgence;
- b) informer toutes les Parties dont les intérêts sont affectés ou susceptibles d'être affectés par la pollution, ainsi que le REMPEC, et leur fournir:

¹ "Unité au large" désigne dans la Convention OPRC "toute installation ou tout ouvrage au large, fixe ou flottant, menant des activités de prospection, d'exploitation ou de production gazière ou pétrolière, ou de chargement ou de déchargement d'hydrocarbures".

- i) des détails sur ses évaluations et sur toutes les actions qu'elle a entreprises ou qu'elle entend entreprendre afin de lutter contre l'incident, et
- ii) toutes informations supplémentaires appropriées,

jusqu'à ce que les actions entreprises pour lutter contre l'incident aient été achevées ou jusqu'à ce qu'une action commune ait été décidé par les Parties.

Pour transmettre de telles informations, il faut utiliser le système d'établissement de rapports de pollution (POLREP) et la liste des autorités nationales compétentes, ainsi que cela apparaît dans le Fascicule 1 de la Partie B du Système Régional d'Information.

- c) prendre contact avec les assureurs du navire et, si l'incident met en jeu des hydrocarbures, avec:
 - l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF);
 - le Fonds FIPOLE quand la Partie pouvant être affectée par la pollution est partie à la Convention portant création du Fonds (1971).

3. Mesures de lutte

- a) Mise en oeuvre des dispositions nationales de lutte contre la pollution comme indiqué dans le plan national d'urgence ou ailleurs.
- b) Evaluation continue de la situation en utilisant:
 - l'expertise disponible dans le pays;
 - l'expertise disponible au REMPEC ou par son intermédiaire;²
 - l'expertise disponible auprès d'autres sources.²
- c) Prise de décision concernant les mesures et les actions appropriées pour atténuer les conséquences de l'incident de pollution, telles que intervention sur le navire lui-même, lutte en mer contre la pollution, protection des zones sensibles, remise en état.
- d) Mobilisation du personnel, des équipements et des produits nécessaires soit dans le pays, soit en demandant une assistance extérieure:
 - directement auprès des autres Parties Contractantes;
 - auprès d'autres Parties Contractantes par l'intermédiaire du REMPEC;
 - auprès d'autres sources, y compris les compagnies pétrolières et navales possédant des stocks d'équipements.

4. Aspects financiers

- a) Les dépenses encourues pendant toute l'opération par les Parties participant à la lutte doivent être enregistrées en détail par la ou les Parties directement responsables de la lutte et par les Parties assistantes, s'il y en a.
- b) Ces Parties doivent désigner un organisme chargé de recueillir toute la documentation financière pertinente, de préférence comme indiqué dans le plan d'urgence, et de demander à tous ceux qui prennent part à la lutte d'établir la documentation nécessaire.

²

Les experts aident les autorités nationales à prendre des décisions, mais ne doivent en aucun cas prendre les décisions eux-mêmes à la place des autorités nationales responsables. (Cf. Recommandation 6 adoptée par la Septième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes, Le Caire, 8-11 octobre 1991, UNEP(OCA)/MED.IG.2/4 Annexe IV).

- c) Préparer les demandes d'indemnisation en accord avec les recommandations des schémas d'indemnisation qui s'appliquent.
- d) Présenter la documentation nécessaire aux assureurs, au Fonds FIPOL ou aux autres organisations responsables de l'indemnisation.
- e) La Partie requérant une assistance et la Partie assistante devraient coopérer pour mener à bien toute action en demande d'indemnisation. A moins que la ou les Parties assistées ne soient pas d'accord, les Parties assistantes peuvent présenter leurs demandes d'indemnisation directement aux organisations d'indemnisation.

Note: A toutes les étapes, une expertise peut être demandée auprès des autres Parties Contractantes ou auprès du REMPEC.

V. Liste récapitulative des principales dispositions institutionnelles visant à faciliter l'assistance mutuelle en cas d'accident majeur de pollution marine qui devraient être incorporées dans les plans nationaux d'urgence

Une intervention rapide et la facilitation de l'assistance mutuelle en cas d'accident majeur de pollution marine doivent être planifiées et organisées. A cette fin, dans le plan national d'urgence, des dispositions institutionnelles spéciales doivent avoir été adoptées et des arrangements administratifs et financiers doivent avoir été établis, tels que:

1. la désignation de l'autorité nationale compétente qui, une fois que la situation a été évaluée, détermine l'ampleur de l'assistance requise;
2. la désignation de l'autorité nationale habilitée à agir au nom de l'Etat pour demander de l'assistance ou pour décider de fournir une assistance demandée, ainsi qu'à traiter des questions juridiques et financières liées à l'assistance mutuelle, et des arrangements qui permettent que l'autorité évoquée ci-dessus puisse être contactée rapidement en cas de demande urgente d'assistance;
3. des modalités financières applicables à l'assistance mutuelle, basées sur les recommandations adoptées par la Septième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone, Le Caire, 8-11 octobre 1991. (UNEP(OCA)/MED.IG.2/4 Annexe IV);
4. les rôles et les obligations de la Partie requérant l'assistance concernant:
 - a) la réception des équipements;
 - b) les coûts d'hébergement et de restauration, des dépenses médicales possibles et du rapatriement du personnel assistant;
 - c) les arrangements, en particulier ceux ayant trait aux questions douanières et d'immigration, visant à faciliter le déplacement du personnel, des navires, des avions et des équipements, se basant sur les Lignes Directrices sur la coopération dans la lutte contre les pollutions marines par hydrocarbures en Méditerranée adoptées par la Cinquième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes, Athènes, 7-11 septembre 1987 (UNEP/IG.74/5).

VI. Points à considérer lors d'une demande d'entrée dans un "port refuge"

Lorsqu'un Etat a reçu une demande pour recevoir un navire en détresse dans ses eaux territoriales ou dans l'un de ses ports, la décision est souvent très difficile à prendre, et peut même dans certains cas être prise à haut niveau, en ayant présent à l'esprit qu'il n'y a pas d'obligation juridique pour l'Etat à accepter un tel navire.

Avant de donner une possible réponse positive, une grande attention doit être portée à la menace que le navire peut présenter pour les personnes vivant dans le voisinage du port (par exemple, risque d'explosion). Du point de vue de la protection de l'environnement, il faut considérer la solution qui est la moins nuisible: ou bien maintenir le navire au large avec la menace d'une pollution massive, ou bien accepter le risque d'une pollution, même légère, sur le littoral.

Il faut également évaluer le risque de blocage du port si un accident se produit pendant l'opération, par exemple si le navire coule à l'entrée du port, avec toutes les conséquences que cela entraîne sur l'économie de la zone portuaire, et sur les navires qui pourraient être forcés de rester au port. Dans tous les cas, l'accès au port peut être accordé uniquement si le propriétaire du navire abandonne son droit à limiter sa responsabilité en rapport avec les dommages qui pourraient être occasionnés au port et aux biens qui se trouvent à l'intérieur.

La réponse aux questions ci-après peut en outre aider à la prise de décision:

- Quels sont les risques présentés par la cargaison?
- Existe-t-il, dans les approches du port, des activités en mer et des pêcheries susceptibles d'être mises en péril par l'arrivée d'un navire sinistré?
- Le port et ses approches sont-ils situés dans des zones sensibles, telles que des zones de haute valeur écologique ou touristique susceptibles d'être affectées par une pollution éventuelle?
- Quelle est la distance la plus proche par rapport aux centres urbains et aux centres industriels?
- Existe-t-il, du point de vue environnemental, un port refuge à proximité qu'il serait préférable de choisir?
- Existe-t-il à l'heure actuelle un équipement de lutte contre la pollution dans la région?
- Est-il possible de contenir une pollution à l'intérieur d'une zone confinée?
- Existe-t-il des installations de réception des cargaisons dangereuses et nocives?
- Quels sont les vents et les courants dans la région?
- Le port est-il bien protégé contre les grands vents et les mers fortes?
- Quelle est la formation du fond (dure, molle, sableuse, etc) ceci pour l'échouement éventuel du navire sinistré dans le port ou dans ses approches?
- Dans le cas où le port n'est pas bien protégé, les opérations de sauvetage et d'allégement peuvent elles se dérouler en toute sécurité?
- Y a-t-il suffisamment de place pour manoeuvrer un navire sinistré, même moteurs en panne?
- Le pilotage est-il obligatoire, et y a-t-il des pilotes?

- Y a-t-il des remorqueurs disponibles? Combien, quelle est leur puissance de traction, etc?
- Description des mouillages dans le port.
- Y a-t-il des installations de transfert, telles que pompes, tuyaux, allèges, pontons?
- Existe-t-il des installations de réparation, telles que bassins de radoub, ateliers, grues, etc?
- Y a-t-il une brigade de sapeurs-pompiers?
- Existe-t-il un plan d'intervention en cas de catastrophe dans la région?
- Une garantie bancaire est-elle exigée sur le navire avant qu'il ne soit autorisé à entrer dans le port?

**LIGNES DIRECTRICES POUR L'UTILISATION DES DISPERSANTS
DANS LA LUTTE EN MER CONTRE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES
DANS LA REGION MEDITERRANEENNE**

*Adoptées par la Huitième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone,
Antalya, 12-15 octobre 1993 (UNEP(OCA)/MED IG.3/5, Appendice I)*

En vue de la mise en oeuvre du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures en cas de situation critique (Barcelone 16 février 1976),

les Parties Contractantes à la Convention de Barcelone,

Approuvent les Lignes Directrices suivantes en tant que guide pour les Etats riverains de la Méditerranée pour la mise au point et l'harmonisation de leur législation et réglementation nationales concernant l'utilisation des dispersants dans la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures.

I. Champ d'application

1.1 Ces Lignes Directrices s'appliquent aux conditions ainsi qu'aux limites d'utilisation des dispersants dans la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures.

Elles sont fondées sur l'état des connaissances technologiques dans le domaine de l'utilisation des dispersants tel qu'il est présenté à l'Annexe 1 préparée par le REMPEC à partir de la littérature technique disponible.

1.2 Ces Lignes Directrices, qui ont valeur de conseil, n'ont aucune incidence sur les lois et règlements nationaux existants ou à venir traitant des questions qu'elles recouvrent et qui sont compatibles avec leurs objectifs.

II. Définitions

En ce qui concerne ces Lignes Directrices :

Le terme "dispersant" signifie un mélange d'agents tensioactifs dans un ou plusieurs solvants organiques à formulation spécifique permettant de faciliter la dispersion des hydrocarbures dans la colonne d'eau par la réduction de la tension interfaciale entre l'eau et les hydrocarbures.

Le "Système Régional d'Information" (appelé RIS/SRI) signifie un ensemble de documents écrits, de banques de données informatisées, de modèles, et de systèmes d'aide à la décision que le REMPEC compile, prépare, tient à jour, publie et diffuse régulièrement aux Etats riverains de la Méditerranée, et qui contient des informations pertinentes sur les divers aspects de la préparation et de l'intervention contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et autres substances dangereuses.

III. Principes généraux

3.1 Chaque Etat riverain de la Méditerranée s'efforce de prendre les mesures nécessaires afin de s'assurer que, lorsque des dispersants sont employés dans la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures dans ses eaux territoriales ou au cours d'interventions de lutte conduites sous son autorité en dehors de ses eaux territoriales conformément au Droit

international, ces produits sont employés d'une manière appropriée de façon à réduire les effets négatifs de la pollution et, en particulier, de minimiser son effet global sur le milieu marin.

- 3.2 Chaque Etat riverain de la Méditerranée s'efforce de prendre les mesures appropriées nécessaires à la définition de sa politique concernant l'utilisation de dispersants dans la lutte contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures tout en mettant en oeuvre le principe de l'autorisation préalable avant d'utiliser des dispersants.
- 3.3 Chaque Etat riverain de la Méditerranée s'efforce de prendre les mesures appropriées pour s'assurer que les règlements nationaux en matière d'utilisation de dispersants, y compris les limites d'utilisation, sont reflétés clairement dans le plan national d'urgence pour la lutte contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures ainsi que dans tout accord opérationnel bilatéral ou multilatéral concernant la coopération et l'assistance réciproques lors d'interventions contre des déversements accidentels d'hydrocarbures.
- 3.4 En vue de faciliter la coopération internationale dans la lutte contre des déversements massifs d'hydrocarbures pouvant menacer les intérêts d'un ou de plusieurs Etats riverains, chaque Etat riverain de la Méditerranée devra fournir aux autres Etats riverains de la Méditerranée, des informations concernant sa politique d'utilisation des dispersants. Ces informations seront disponibles par l'intermédiaire du RIS/SRI.
- 3.5 Chaque Etat prend les dispositions nécessaires, le cas échéant en liaison avec d'autres Etats, pour éliminer les dispersants périmés.

IV. Utilisation de dispersants dans la lutte contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures

- 4.1 C'est le droit souverain de chaque Etat riverain de la Méditerranée d'interdire, dans ses eaux territoriales, l'utilisation de dispersants pour lutter contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures.
- 4.2 Chaque Etat riverain de la Méditerranée qui envisage l'utilisation de dispersants comme méthode possible de lutte contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures et qui intègre cette méthode dans sa stratégie d'intervention pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures, adoptera des règles et des règlements concernant :
 - les exigences d'utilisation des dispersants ;
 - les restrictions d'utilisation des dispersants ;
 - les conditions d'utilisation des dispersants.
- 4.3 Exigences d'utilisation des dispersants :
 - a) Dans le cadre des pouvoirs qui lui sont attribués par les autorités nationales compétentes, le Commandant opérationnel sur zone prend la décision d'utilisation des dispersants en tenant compte des règles nationales applicables et des circonstances particulières de l'incident et en s'appuyant sur les conseils des organismes spécialisés.
 - b) Seuls les dispersants ayant été homologués pour une utilisation dans les eaux territoriales d'un Etat riverain pourront être autorisés dans cet Etat, sous réserve du ii) ci-dessous.
 - i) L'homologation pourra être accordée par les autorités nationales compétentes à des produits qui remplissent les critères établis et définis en matière d'efficacité, de toxicité et de biodégradabilité au moins.
 - ii) Les Etats riverains n'ayant pas de procédures d'homologation et de test bien définies ou qui ne disposent pas des moyens nécessaires pour effectuer ces tests, peuvent approuver l'utilisation des produits homologués par un autre Etat dans ses eaux

territoriales tout en tenant compte de la compatibilité des normes adoptées par chaque Etat.

- iii) Lorsqu'elles homologuent l'utilisation de produits spécifiques dans leur eaux territoriales, les autorités nationales compétentes devront tenir compte des modifications des propriétés originales des dispersants pouvant avoir lieu lors du vieillissement, et de l'absence de connaissances scientifiques suffisantes de ces processus. De ce fait, elles peuvent accorder des homologations pour une période limitée ou stipuler la vérification périodique des propriétés originales des produits homologués.
- iv) Les autorités nationales compétentes interdisent l'utilisation des produits dont les propriétés ont subi des modifications dépassant les normes acceptables par suite du processus de vieillissement. Selon les circonstances, tous les produits seront récupérés, détruits, éliminés et/ou utilisés à d'autres fins.

4.4 Restrictions concernant l'utilisation des dispersants :

- a) Chaque Etat riverain s'efforce de désigner des zones, tout en définissant leurs limites géographiques d'une manière précise, où l'utilisation de dispersants est soit autorisée (soumise à l'autorisation préalable), soit limitée, soit interdite.
- b) De telles zones seront désignées de manière à protéger les écosystèmes marins particulièrement sensibles et/ou à prévenir des effets négatifs des hydrocarbures dispersés sur des installations industrielles ou autres situées dans des zones qui ne sont pas considérées comme étant écologiquement sensibles.
- c) Lorsqu'elles désignent de telles zones, les autorités nationales compétentes tiendront au moins compte de :
 - la vulnérabilité de l'environnement dans la zone (habitats spécifiques, zones de frayères, zones de conchyliculture, changements saisonniers de l'environnement, etc);
 - les caractéristiques océanographiques de la zone (bathymétrie, courants, énergie des vagues, etc);
 - la distance du littoral et le type de formations littorales avoisinantes.
- d) Dès que de telles zones auront été désignées, les autorités nationales compétentes responsables de la préparation des plans nationaux d'urgence s'efforceront de préparer des cartes indiquant les limites géographiques des zones et d'insérer ces cartes dans leur plans nationaux d'urgence respectifs.
- e) Pour la mise à jour des plans d'urgence, et en particulier des zones où les dispersants peuvent être utilisés, les autorités nationales compétentes peuvent tenir compte d'études d'impact de l'utilisation de dispersants lors de pollutions antérieures.

4.5 Conditions d'utilisation des dispersants :

Pour obtenir l'efficacité maximale du traitement par les dispersants et pour réduire au maximum tout effet délétère de ce traitement, chaque Etat riverain de la Méditerranée portera dans la partie opérationnelle de son plan d'urgence, des indications relatives aux conditions techniques précises de l'utilisation des dispersants concernant, entre autres :

- . les types et les caractéristiques des hydrocarbures susceptibles d'être dispersés chimiquement ;
- . les techniques d'application préconisées ;

- . les dosages de dispersant préconisés ;
 - . les limites des conditions océanographiques et météorologiques permettant d'envisager l'utilisation des dispersants.
- 4.6 Toutes les exigences, restrictions et conditions concernant l'utilisation des dispersants, établies séparément par chaque Etat riverain de la Méditerranée devront être reflétées dans leurs plans nationaux d'urgence respectifs et prises en considération dans tout accord opérationnel bilatéral ou multilatéral en matière d'intervention en cas de pollution marine accidentelle par les hydrocarbures auquel l'Etat riverain souhaiterait adhérer.

V. Coopération régionale

- 5.1 Les Etats riverains de la Méditerranée échangent les informations concernant leurs politiques nationales respectives en matière d'utilisation des dispersants y compris, entre autres, des informations sur les produits homologués, les critères d'homologation des produits, les laboratoires autorisés à effectuer des tests de produits, les restrictions et conditions d'utilisation des dispersants. Ces informations sont diffusées par le RIS/SRI.
- 5.2 Les Etats riverains de la Méditerranée conviennent d'accepter dans le cadre d'interventions conjointes en cas d'urgence, la politique concernant l'utilisation de dispersants de l'Etat riverain dans les eaux territoriales duquel l'intervention a lieu.
- 5.3 Dans de tels cas, les autorités nationales compétentes de l'Etat riverain affecté conviennent de considérer l'autorisation d'utilisation dans leurs eaux territoriales de dispersants homologués par l'Etat riverain portant assistance à condition que la dite homologation ait été accordée conformément aux principes de base de ces Lignes Directrices.
- 5.4 Les Etats riverains de la Méditerranée s'efforcent de coopérer à la mise au point de procédures de test compatibles d'homologation concernant l'utilisation de produits commercialement disponibles, afin d'harmoniser de telles procédures de tests.
- 5.5 Les Etats riverains de la Méditerranée s'efforcent de faciliter le transfert de technologie entre eux en matière d'utilisation des dispersants, en particulier par l'intermédiaire du REMPEC.
- 5.6 Si un Etat ayant à lutter contre une pollution ne dispose pas de règles nationales préétablies pour l'utilisation des dispersants, il s'entoure des avis les plus qualifiés et s'efforce de tenir compte des règles des Etats voisins.

VI. Le rôle du REMPEC

- 6.1 Le REMPEC continue de recueillir et de diffuser par l'intermédiaire du RIS/SRI des informations concernant :
- a) l'état des connaissances technologiques dans le domaine de l'utilisation de dispersants dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures ;
 - b) les nouveaux produits et les nouvelles techniques d'application ;
 - c) les recherches en matière de vieillissement des dispersants stockés ainsi que tout développement ultérieur ;
 - d) la politique, y compris les règles et les règlements relatifs à l'utilisation des dispersants, des Etats riverains de la Méditerranée ;
 - e) les produits homologués par les Etats riverains de la Méditerranée ;

- f) la délimitation des zones d'utilisation de dispersants établie par les Etats riverains ;
 - g) les procédures de test adoptées par les Etats riverains de la Méditerranée ;
 - h) les laboratoires autorisés à tester les dispersants au nom des autorités nationales compétentes dans leurs pays respectifs.
- 6.2 A la demande des autorités nationales compétentes des Etats riverains de la Méditerranée, le REMPEC fournit les conseils et l'assistance technique nécessaires concernant tous les aspects de la mise au point des politiques nationales liées à l'utilisation des dispersants.
- 6.3 Le REMPEC met en place des actions de formation pour l'utilisation de dispersants à l'attention des personnels de planification et d'intervention, soit en les incluant dans des stages plus généraux, soit en organisant des stages spécialisés.
- 6.4 Le REMPEC tient à jour les annexes aux présentes Lignes Directrices en tenant compte d'une part de l'expérience acquise et des développements technologiques, d'autre part des renseignements qui lui sont fournis par les Etats membres. Il soumet à l'approbation des Parties Contractantes les modifications à apporter aux Lignes Directrices proprement dites.

**LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT L'ECHANGE D'OFFICIERS DE LIAISON
ENTRE LES PARTIES CONTRACTANTES DANS LE CAS D'OPERATIONS DE LUTTE
IMPLIQUANT PLUSIEURS ETATS**

*Adoptées par la Neuvième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone,
Barcelone, 5-8 juin 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.5/16, Annexe XII, Appendice IV)*

1. Pour assurer un échange rapide d'informations et un commandement opérationnel efficace dans le cadre d'opérations de lutte contre la pollution, les Parties Contractantes au Protocole d'Urgence de la Convention de Barcelone s'efforceront d'établir et de maintenir une liaison permanente entre les autorités nationales compétentes de la Partie dont les eaux territoriales, le littoral et les intérêts connexes sont directement affectés par la pollution et qui assurent le commandement opérationnel global des opérations de lutte et les autorités nationales compétentes des Parties qui apportent leur aide ou des Parties qui participent aux opérations de lutte. Deux cas principaux se présentent:
 - soit une pollution commence dans les eaux d'une Partie Contractante et va atteindre les eaux d'une ou plusieurs Parties Contractantes;
 - soit l'importance de l'assistance apportée par une Partie Contractante à une autre justifie la présence d'un officier de liaison de la Partie assistante auprès de l'Etat major de lutte de la Partie assistée.
2. Pour établir et maintenir de telles liaisons, les Parties pourront décider d'échanger des officiers de liaison dès lors que les autorités nationales compétentes chargées de la lutte contre la pollution considèrent que les circonstances de l'incident et/ou l'importance des moyens de lutte engagés l'exigent.
3. Le rôle des officiers de liaison sera limité aux aspects suivants:
 - a) dans le premier cas visé au paragraphe 1, à faciliter l'information mutuelle des Parties Contractantes menacées en vue de permettre à une Partie Contractante susceptible d'être atteinte dans un second temps de se préparer à la lutte et le cas échéant d'intervenir sans attendre que la pollution ait atteint ses eaux;
 - b) dans le deuxième cas visé au paragraphe 1, à transmettre les ordres de l'autorité chargée du commandement de l'ensemble des opérations de lutte (Commandant Opérationnel Supérieur sur Zone) aux responsables chargés des moyens de lutte de la Partie assistante.
4. Chaque Partie Contractante s'efforce d'intégrer le ou les officiers de liaison dans son état major de commandement et de leur faciliter l'exécution des tâches qui leur sont confiées, notamment en leur donnant accès aux moyens de communication.
5. Lorsque les Parties nommeront leurs officiers de liaison, elles s'assureront de ce que les personnes choisies ont les connaissances requises, une maîtrise suffisante de la langue de travail de l'autre Partie et sont qualifiées en matière de communication. Elles devront également être capables de travailler dans des conditions difficiles.
6. La Partie qui reçoit un officier de liaison d'une autre Partie prendra les dispositions nécessaires en matière d'immigration et de douane pour faciliter son entrée sur le territoire.

**LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES ARRANGEMENTS QUI POURRAIENT ETRE
CONCLUS EN VUE D'ASSURER, EN CAS D'ACCIDENT, LA LIAISON ENTRE
LES AUTORITES GOUVERNEMENTALES ET LES AUTRES PARTIES INTERESSEES**

*Adoptées par la Neuvième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone,
Barcelone, 5-8 juin 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.5/16, Annexe XII, Appendice IV)*

1. Les autorités nationales compétentes d'une Partie Contractante affectée par une pollution marine qui porte atteinte à ses eaux territoriales, à son littoral et à ses ressources, s'efforceront d'établir et de maintenir, tout au long des différentes phases de la lutte, le contact étroit avec les autres parties intéressées par la pollution (appelées par la suite les **parties intéressées**) comme les armateurs, les propriétaires de la cargaison, leurs assureurs ainsi que leurs conseillers et leurs experts.
2. L'objectif essentiel du maintien de contact est d'obtenir et d'échanger les informations techniques nécessaires à la planification et à la mise en oeuvre des mesures appropriées de lutte contre la pollution dans le but d'accroître l'efficacité des opérations de lutte, de réduire les effets de la pollution sur le milieu naturel et ses ressources et de réduire le coût total des actions de lutte contre la pollution. Il permettra également d'examiner les possibles conséquences juridiques et financières des actions de lutte prévues ou déjà effectuées. Ces informations comporteront entre autre les éléments suivants:
 - a) en ce qui concerne les parties intéressées: ce sont les informations au sujet du navire et de la cargaison impliqués dans l'incident, les dispositions de lutte déjà prises ou prévues par ces parties ainsi que les ressources y compris le personnel, le matériel et d'autres moyens dont disposent les parties pour lutter contre la pollution, les plans d'urgence préparés par leurs soins et la disponibilité de fonds auprès des assureurs de la cargaison et du navire;
 - b) en ce qui concerne les autorités nationales compétentes de la Partie Contractante victime de la pollution: ce sont les informations concernant l'organisation nationale de lutte contre la pollution marine accidentelle, les plans d'urgence nationaux et locaux, les moyens disponibles en hommes et en matériel, les dispositions prises ou prévues par les autorités nationales compétentes pour lutter contre la pollution, les lois et les règlements nationaux régissant le domaine de la pollution marine accidentelle, la responsabilité et l'indemnisation.
3. Pour assurer la liaison permanente avec les autres parties concernées par la pollution, les autorités nationales compétentes de la Partie Contractante victime de la pollution demanderont aux autres parties concernées de désigner les personnes qui seront chargées de maintenir le contact permanent avec les autorités nationales compétentes responsables de la lutte.
4. Les autorités nationales compétentes s'assureront que les personnes désignées par l'Etat comme les homologues des responsables de liaison désignés par les représentants des autres parties concernées aient une bonne connaissance des questions financières, juridiques et techniques relevant de la pollution marine ainsi que des notions très solides des régimes de responsabilité et d'indemnisation.

**LIGNES DIRECTRICES
CONCERNANT LES ACTIVITÉS DE PLAISANCE ET LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT MARIN EN MÉDITERRANÉE**

*Adoptées par la Quinzième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone,
Almeria, le 18 janvier 2008 (UNEP(OCA)/MED IG.17/10)*

Décision IG 17/9: Lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée

La 15^{ème} réunion des Parties Contractantes,

Considérant les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982, qui est en vigueur et à laquelle plusieurs Etats côtiers méditerranéens et la Communauté européenne sont Parties;

Tenant compte des dispositions des conventions internationales pertinentes relatives à la prévention de la pollution générée par les navires et à la diversité biologique;

Considérant les dispositions de la Convention de 1995 sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (Convention de Barcelone) et ses Protocoles pertinents, en particulier le 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, adopté en 2002, ainsi que le Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée (Protocole ASP et Diversité biologique), adopté en 1995;

Considérant également le projet de protocole à la Convention de Barcelone concernant la gestion intégrée des zones côtières, en cours de préparation ;

Ayant à l'esprit les mesures adoptées dans le cadre du Programme des Mers Régionales du Plan des Nations Unies pour l'Environnement;

Reconnaissant que le principe de liberté de navigation implique la liberté de pratiquer des activités de plaisance sans préjudice des droits et devoirs reconnus de l'Etat côtier s'appliquant aux zones marines sous sa juridiction;

Notant l'augmentation considérable des activités de plaisance durant les dernières décennies dans la région méditerranéenne;

Consciente des risques que présente cette augmentation pour l'environnement marin de la mer Méditerranée, une mer semi-fermée avec un équilibre écologique fragile;

Pleinement consciente que de telles activités favorisent les échanges sur les plans culturel, économique, social, du sport et de loisir;

Entendant donc promouvoir et faciliter une pratique des activités de plaisance qui soit respectueuse de l'environnement, tout en respectant entièrement la compétence de l'Etat conformément au droit international;

Souhaitant harmoniser, lorsque cela est nécessaire, l'application des règles internationales, régionales, nationales ou locales relatives aux activités de plaisance et à la prévention de la pollution;

Désireuse d'établir un cadre commun qui puisse assister les Etats côtiers méditerranéens à mettre en œuvre les règles internationales applicables et mettre à niveau leur législation;

Reconnaissant, en outre, que dans ce domaine particulier, il est important de renforcer la coopération développée entre les Etats côtiers de la Méditerranée;

Tenant compte de la Stratégie régionale du REMPEC pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires, adoptée lors de la 14^{ème} Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, qui s'est tenue en novembre 2005, et qui inclut la prévention de la pollution par les navires de plaisance en tant qu'objectif spécifique;

Tenant également compte de la recommandation adoptée par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone lors de leur 14^{ème} Réunion ordinaire qui a invité le Secrétariat (REMPEC) à élaborer des lignes directrices concernant la pollution par les activités liées à la navigation de plaisance, en se fondant sur les principes pour le développement et le respect de l'environnement marin par les activités liées à la navigation de plaisance en mer Méditerranée, et de les présenter à la prochaine réunion des Correspondants du REMPEC pour aval, et de les soumettre à la 15^{ème} Réunion des Parties Contractantes pour adoption;

Saluant l'initiative du Gouvernement de Monaco en vue de favoriser l'élaboration d'un cadre régional pour protéger la Méditerranée des impacts que les activités de plaisance peuvent avoir, ainsi que les efforts déployés par le Centre pour finaliser les présentes lignes directrices;

Décide d'adopter les lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée, figurant en annexe de la présente décision;

Invite les Etats côtiers méditerranéens à développer, d'une façon appropriée, des mesures et des procédures pour la mise en oeuvre des actions définies dans les lignes directrices, individuellement ou en coopération;

Invite les Etats non méditerranéens dont les navires de plaisance naviguent en mer Méditerranée à adopter, si ce n'est pas encore le cas, des principes analogues à ceux des présentes lignes directrices.

ANNEXE

Lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée

SOMMAIRE

GÉNÉRALITÉS

1. Introduction
2. Objectif des lignes directrices
3. Application
4. Définitions

CHAPITRE 1. PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES DE PLAISANCE

1.1 Gestion des déchets

- 1.1.1 Déchets générés par le fonctionnement normal du navire
- 1.1.2 Immersion des déchets

1.2 Pollution de l'air et nuisance

- 1.2.1 Emissions de gaz d'échappement
- 1.2.2 Emission de bruit

1.3 Entretien et recyclage des navires de plaisance

- 1.3.1 Systèmes antisalissure
- 1.3.2 Entretien des navires de plaisance
- 1.3.3 Recyclage des navires de plaisance

1.4 Besoins en information

- 1.4.1 Informations sur les installations et les services disponibles dans les marinas
- 1.4.2 Informations à bord des navires de plaisance

CHAPITRE 2. MINIMISATION DE L'IMPACT DES ACTIVITÉS DE PLAISANCE SUR LA BIODIVERSITÉ ET LES SITES D'IMPORTANCE PARTICULIÈRE

2.1 Conservation des habitats et des espèces en danger

- 2.1.1 Mouillage des navires de plaisance
- 2.1.2 Prélèvement et transfert d'espèces
- 2.1.3 Observation de la vie marine
- 2.1.4 Sauvetage des animaux en détresse
- 2.1.5 Pêche récréative et sportive

2.2 Conservation des sites d'intérêt naturel ou culturel

- 2.2.1 Conservation des sites naturels sensibles et des aires spécialement protégées
- 2.2.2 Conservation du patrimoine archéologique sous-marin

CHAPITRE 3. GESTION ENVIRONNEMENTALE RATIONNELLE ET MESURES DE MISE EN ŒUVRE

3.1 Gestion environnementale et stratégie

3.1.1 Planification et gestion des marinas

3.1.2 Programmes de sensibilisation et campagne d'information

3.2 Mesures de mise en œuvre

3.2.1 Réglementation et contrôle des activités de plaisance et du fonctionnement des marinas

3.2.2 Mesures administratives

3.2.3 Communications et rapports

APPENDICES

Appendice 1: Liste des conventions et autres instruments pertinents.

Appendice 2: Recommandations pour approcher les cétacés.

Appendice 3: Auto-évaluation de la gestion environnementale des bateaux de plaisance.

Appendice 4: Auto-évaluation de la gestion environnementale des marinas.

GÉNÉRALITÉS

1. Introduction

1. Les activités de plaisance se sont considérablement développées dans la région méditerranéenne et elles constituent actuellement un des secteurs clefs du tourisme méditerranéen. Ceci a créé une source supplémentaire de revenu et la création d'emplois directs et indirects. Ainsi, ces activités jouent un important rôle économique et social.
2. Toutefois le développement de marinas et la densité croissante de navires et de yachts dans certaines zones de la Méditerranée ont fait naître une sérieuse préoccupation quant aux dommages potentiels que cela pourrait causer à l'environnement marin.
3. Par conséquent, il est crucial que le développement des activités de plaisance soit accompagné par des mesures appropriées afin de minimiser l'impact de ces activités sur l'environnement et les zones côtières.

2. Objectif des lignes directrices

4. L'objectif de ces lignes directrices est d'assister les gouvernements dans le développement, l'amélioration et la promulgation des législations nationales et dans la prise de mesures appropriées, en vue de mettre en oeuvre les réglementations internationales et régionales applicables à la prévention de la pollution du milieu marin par les activités de plaisance.
5. Les présentes lignes directrices sont également destinées aux utilisateurs de navires de plaisance et aux gestionnaires de marinas en vue de les encourager à appliquer des pratiques environnementales adéquates et de se conformer aux exigences pertinentes.
6. Ces lignes directrices doivent également servir à aider à planifier et à développer les performances environnementales des marinas.

3. Application

7. Les présentes lignes directrices devraient s'appliquer aux navires de plaisance qui sont exploités et/ou utilisés en Méditerranée, telle que définie ci-après, ainsi qu'aux marinas se trouvant dans la juridiction des Parties Contractantes. Elles devraient s'appliquer aux navires de plaisance lorsque les conventions internationales pertinentes concernant la prévention de la pollution par les navires ne sont pas applicables.
8. Ces lignes directrices sont sans préjudice de l'application des réglementations nationales ou internationales.
9. La couverture géographique des présentes lignes directrice est la mer Méditerranée telle que définie ci-après y compris les eaux intérieures.

4. Définitions

10. Pour les besoins de ces lignes directrices:

- «Navires de plaisance» désigne tout type de navires, y compris les yachts, utilisés pour la plaisance, le sport ou des activités récréatives, qu'ils soient propriété privée ou affrétés, et quel que soit leur système de propulsion¹.
- «Plaisancier» désigne toute personne qui est responsable du fonctionnement et de la navigation du navire de plaisance, y compris le capitaine et l'équipage, et toute personne jouissant de l'usage du navire de plaisance, y compris les personnes vivant à bord pour de courtes ou longues périodes.
- «Pollution» désigne l'introduction, directe ou indirecte, par l'homme, dans le cadre d'activités liées à la navigation de plaisance, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et à la flore marine, risques pour la santé de l'homme, entraves aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément.
- «Mer Méditerranée» désigne les eaux maritimes de la Méditerranée proprement dite et des golfes et mers qu'elle comprend, la limite occidentale étant le méridien qui passe par le phare de Cap Spartel, à l'entrée du détroit de Gibraltar, et la limite orientale étant constituée par la limite méridionale du détroit des Dardanelles, entre les phares de Mehemetcik et de Kumkale.
- «Observation de la vie marine» désigne les activités des plaisanciers visant à l'observation des espèces marines et autres formes de vie marine y compris les paysages côtiers et les paysages sous-marins.
- «Diversité biologique» désigne la variabilité des organismes vivants de toute origine y compris, entre autres, les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie ; cela comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces ainsi que celle des écosystèmes.
- «Espèces en danger ou menacées» désigne les espèces listées dans l'annexe 2 du Protocole de la Convention de Barcelone relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée².
- «Autorités» désigne les autorités nationales compétentes chargées des activités maritimes et de la protection de l'environnement marin.

¹ Certains aspects de ces lignes directrices peuvent également s'appliquer aux bateaux à rames et autres engins similaires non-motorisés.

² Le Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée définit les espèces en danger et menacées comme suit:

- "Espèce menacée" désigne toute espèce qui risque de disparaître dans un avenir prévisible dans tout ou partie de son aire de répartition et dont la survie est peu probable si les facteurs de déclin numérique ou de dégradation de l'habitat persistent ;
- "Espèce en danger" désigne toute espèce menacée d'être en voie d'extinction dans tout ou partie de son aire de répartition.

- «Marina» désigne toute infrastructure visant à répondre aux besoins des navires de plaisance, y compris les zones réservées aux navires de plaisance dans les ports qui sont accessibles à tous les types de navires, ainsi que les aires de mouillage et les chantiers navals.
- «Parties contractantes» désigne les Parties contractantes à la Convention de Barcelone de 1976 (Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution), telle qu'amendée en 1995 (Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée).
- «Le Centre» désigne le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC).

CHAPITRE 1. PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES DE PLAISANCE

11. Les navires de plaisance constituent, avec d'autres types de navires, une source majeure de pollution. Ceci est particulièrement visible dans la région méditerranéenne, et des zones marines et côtières constituant des "points chauds" peuvent être identifiées dans les zones où les navires de plaisance naviguent ou mouillent. Le déversement en mer de déchets issus du fonctionnement du navire de plaisance, l'immersion intentionnelle de déchets en mer, les émissions de gaz d'échappement et le bruit, les perturbations causées à l'environnement marin par les systèmes antisalissure et sa contamination lors de l'entretien des navires et autres opérations sont toutes des sources de pollution que les États côtiers méditerranéens devraient prendre en compte en vue d'assurer un usage durable de la mer.

1.1 Gestion des déchets

12. Une large gamme de déchets peut être générée par l'utilisation des navires de plaisance. Ces déchets comprennent à la fois les déchets générés par le fonctionnement ordinaire du navire et ceux générés à bord, qui sont occasionnellement rejetés intentionnellement en mer. Les deux catégories de déchets sont réglementées au niveau international.

1.1.1 Déchets générés par le fonctionnement normal du navire

13. Les déchets d'exploitation comprennent les hydrocarbures, les mélanges et déchets contenant des hydrocarbures, les eaux usées, les eaux grises (eaux sales provenant des éviers et douches) et les ordures. Ceux-ci, à l'exception des eaux grises, sont notamment réglementés par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) et ses Annexes I (hydrocarbures), IV (eaux usées) et V (ordures).

- **Lignes directrices pour les actions requises des Autorités**

Mélanges contenant des hydrocarbures, eaux usées, eaux grises, et ordures:

14. Les Autorités devraient mettre en oeuvre les dispositions pertinentes de la Convention MARPOL relatives aux déversements en mer et veiller à ce que des réglementations appropriées visant les marinas et exigeant de mettre en place des installations de réception pour les déchets contenant des hydrocarbures, les eaux usées, les eaux grises et les ordures générés par les navires de plaisance, soient adoptées.

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

Carburant:

15. Les gestionnaires de marinas devraient assurer la disponibilité d'équipement anti-pollution approprié ainsi que les informations et instructions pertinentes quant à l'utilisation de cet équipement (matériaux absorbants, barrages flottants, etc.).
16. Des conteneurs poubelles consacrés à la collecte des feuilles contenant des hydrocarbures et des absorbants contaminés doivent être fournis dans les zones où les carburants sont utilisés, stockés et distribués.

Résidus et mélanges contenant des hydrocarbures et ordures:

17. Les gestionnaires de marinas devraient évaluer les besoins en installations de réception destinées à recueillir les résidus et mélanges contenant des hydrocarbures et les ordures et doivent assurer leur disponibilité et leur entretien.
18. Les gestionnaires de marinas devraient également assurer le traitement final et l'élimination correcte des résidus et des mélanges contenant des hydrocarbures ainsi que des ordures recueillis.

Eaux usées (Eaux noires):

19. Les gestionnaires de marinas devraient s'assurer que la marina est équipée d'installations sanitaires, qui tiennent compte de la capacité de la marina, du type et du nombre estimé d'utilisateurs (marins, visiteurs, plongeurs, etc.) et des périodes de forte utilisation.
20. Les gestionnaires de marinas devraient s'assurer que des installations de réception des eaux usées ayant une capacité adéquate sont disponibles, bien entretenues et régulièrement désinfectées.
21. Ils devraient également assurer le traitement sanitaire, au niveau de la marina ou à travers le système municipal, des eaux usées qui sont recueillies.

Eaux grises:

22. Les gestionnaires de marinas devraient préparer des listes de détergents biodégradables ou respectueux de l'environnement, mettre ces listes à la disposition des plaisanciers et leur recommander d'utiliser les détergents listés.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

Hydrocarbures, carburant, mélanges et déchets contenant des hydrocarbures:

23. L'Annexe I de la convention MARPOL interdit tout déversement d'hydrocarbures en mer excepté dans certains cas.
24. Les plaisanciers devraient appliquer les dispositions de l'Annexe I de MARPOL, qui désigne la mer Méditerranée comme une zone spéciale où le déversement en mer de résidus d'hydrocarbures (boues) et de mélanges contenant des hydrocarbures

(eaux de cale) est strictement réglementé. Ils doivent aussi se conformer à toute législation applicable mettant en oeuvre ces dispositions.

25. Les plaisanciers devraient s'assurer que le navire est convenablement entretenu, de façon à éviter tout déversement et/ou fuite d'hydrocarbures, et qu'il est maintenu propre de tout résidu de carburant.
26. La plus grande attention doit être accordée par les plaisanciers aux opérations d'approvisionnement en carburant, lors de la connexion et la déconnexion des tuyaux d'alimentation en carburant, afin d'éviter les déversements accidentels d'hydrocarbures en mer.
27. Des matières absorbantes doivent être en permanence disponibles à bord du navire pour être utilisées en cas de déversement ou de fuite.

Eaux usées (Eaux noires):

28. Les plaisanciers devraient s'assurer que le navire est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe IV de MARPOL, qui réglemente le déversement des eaux usées pour les navires d'un tonnage brut de 400 tonneaux ou plus, et pour les navires d'un tonnage brut inférieur à 400 tonneaux qui sont autorisés à transporter 15 personnes (équipage et passagers).
29. Les utilisateurs de navires de plaisance d'un tonnage brut inférieur à 400 tonneaux qui sont autorisés à transporter moins de 15 personnes doivent s'assurer, indépendamment du fait que le navire effectue ou pas un voyage international, que le navire possède un système de rétention des eaux usées qui peut être vidé dans les installations de réception du port. Comme alternative, le navire peut être équipé avec des toilettes portatives ou un réservoir portatif qui peut être déchargé à terre.
30. Pour les petits navires où les toilettes portatives ou les réservoirs portatifs ne peuvent pas être installés, les toilettes à terre sont à utiliser dans la mesure du possible et le déversement des eaux usées devrait être évité dans les zones de faibles profondeurs, les zones à faible lessivage par la marée et les sites naturels sensibles.

Eaux grises:

31. Les plaisanciers devraient s'assurer que les eaux grises, qui sont les eaux provenant de sources autres que les toilettes, tels que les éviers et les douches, ne contiennent pas de substances qui ont ou qui peuvent avoir un impact sur le milieu marin. Ils devraient, autant que possible, utiliser des bio-détergents.
32. Comme alternative, les plaisanciers devraient s'assurer que le navire est équipé d'une cuve réservée à la collecte des eaux grises.

Ordures:

1. Les plaisanciers devraient se conformer aux dispositions applicables de l'Annexe V de MARPOL qui réglemente le rejet d'ordures en mer. Le rejet en mer de déchets alimentaires devrait se faire aussi loin que possible de la terre, mais en aucun cas à moins de 12 miles nautiques de la terre la plus proche.

34. Un espace d'une capacité suffisante devrait être alloué à bord du navire pour stocker les ordures jusqu'à ce qu'elles puissent être déchargées dans les installations de réception à terre.
35. Le stockage des ordures à bord devrait être effectué de façon à minimiser la quantité et le volume des déchets.
36. Autant que possible, la séparation des déchets quotidiens devrait être effectuée en respectant les éventuelles exigences de tri des installations de réception.
37. Tout navire d'un tonnage brut de 400 tonneaux ou plus et chaque navire autorisé à transporter 15 personnes ou plus, est tenu d'avoir un plan de gestion des déchets développé en conformité avec les normes internationales de l'OMI, ainsi qu'un registre des ordures.

1.1.2 Immersion des déchets

38. L'immersion vise les déchets qui sont intentionnellement rejetés en mer par les navires. L'immersion en mer est réglementée par la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention de Londres, 1972) et son Protocole de 1996, et, au niveau régional, par le Protocole de 1976 relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs (Protocole immersion) de la Convention de Barcelone.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

39. Les Autorités devraient s'assurer qu'une législation mettant en oeuvre la Convention de Londres et son Protocole de 1996 est adoptée. Elles devraient en particulier interdire l'immersion de tout déchet ou tout autre produit quelle que soit sa forme ou sa nature, sauf spécification contraire ou autorisation par la Convention de Londres.
40. Les Autorités devraient s'assurer qu'un système de surveillance est mis en place dans leur zone de compétence afin de détecter les infractions à l'interdiction d'immersion.
41. Lorsqu'une immersion est requise dans leur zone de compétence, les Autorités devraient vérifier que le navire dispose des autorisations nécessaires.

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

42. Les gestionnaires de marinas devraient notifier aux Autorités toute infraction à la Convention Immersion dans les zones de compétence.
43. Les gestionnaires de marinas devraient recommander aux Autorités des solutions alternatives à l'immersion opérée dans leur zone de compétence.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

44. Les plaisanciers ne devraient pas déverser, en mer ou à terre en dehors des installations de réception désignées à cet effet, des déchets, des substances qui sont toxiques, persistantes et à fort potentiel de bio-accumulation telles que les peintures, les pesticides, les hydrocarbures, ou les produits qui contiennent de telles substances, tels que les composants d'appareils électriques, les batteries

électriques, et toute autre substance ou produit qui a ou qui peut avoir des effets sur l'environnement marin, sauf dûment autorisé.

45. Les plaisanciers ne devraient pas jeter intentionnellement en mer le navire ni l'une quelconque de ses parties, composant ou structure du navire, dans le but de s'en débarrasser.

1.2 Pollution de l'air et nuisance

46. Les moteurs des navires de plaisance émettent des gaz d'échappement qui affectent l'environnement et la santé humaine. Les navires de plaisance sont aussi une source de nuisance sonore qui affecte la vie marine et entrave l'utilisation légitime de la mer.

1.2.1 Emissions de gaz d'échappement

47. Sur le plan international, l'Annexe VI de MARPOL régit l'émission par les navires dans l'atmosphère de substances qui contribuent à la pollution atmosphérique.

- **Lignes directrices pour les actions requises des Autorités**

48. Les Autorités devraient s'assurer que la législation mettant en oeuvre les règles internationales relatives à la pollution atmosphérique générée par les navires, y compris les navires de plaisance, est adoptée et en particulier :

1. interdire l'installation à bord de navires de plaisance de tout équipement ou système contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone telles que définies à l'article 2(6) de l'Annexe VI de MARPOL ;
2. exiger que les nouveaux moteurs diesel de plus de 130 kW installés sur des navires de plaisance respectent les limites relatives aux émissions d'oxydes d'azote (NOx) telles que définies à l'article 13 de l'Annexe VI de MARPOL ;
3. fixer des limites appropriées pour les taux de sulfures dans les carburants vendus et utilisés à bord des navires de plaisance.

49. Les Autorités devraient notamment interdire l'incinération à bord des navires des résidus, des PCBs (Biphényles polychlorés), des débris contenant des traces de métaux lourds, des produits pétroliers raffinés contenant des composés halogénés et des polychlorures de polyvinyle (PVC). Elles devraient également interdire toute incinération de boues d'épuration ou de boues d'hydrocarbures dans les ports et les estuaires.

50. Les Autorités devraient s'assurer que les navires de plaisance mouillant dans leur zone de responsabilité ou utilisant ces zones se conforment aux règles relatives à la pollution atmosphérique.

- **Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas**

51. Les gestionnaires de marinas devraient notifier toute infraction détectée dans leur zone de responsabilité.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

52. Les plaisanciers devraient s'assurer que leur navire est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe VI de MARPOL qui réglemente l'émission par les navires dans l'atmosphère ou la mer de substances qui contribuent à la pollution de l'air.
53. Un mauvais ratio carburant-huile lors de l'approvisionnement en carburant des moteurs hors-bords à deux temps entraîne une combustion incomplète du lubrifiant et contribue ainsi à la pollution de la mer et de l'air par les hydrocarbures. Les plaisanciers devraient accorder une attention particulière à la proportion carburant-huile lors de l'approvisionnement des moteurs.

1.2.2 Emission de bruit

54. Comme pour tout autre type de navires, le fonctionnement des navires de plaisance produit des émissions sonores qui peuvent constituer une nuisance et une perturbation pour le milieu naturel, y compris le milieu marin. La question de l'impact des émissions sonores sur la vie marine a été soulevée à plusieurs reprises et certains pays et organisations ont élaboré des législations et des lignes directrices visant à réduire les émissions sonores en mer et leurs impacts sur la vie marine.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

55. Les Autorités devraient établir des niveaux maximums autorisés pour les émissions sonores par les navires de plaisance motorisés. Les mesures d'émissions sonores devraient se faire selon la Norme ISO 14509 relative au "Mesurage du bruit aérien émis par les navires de plaisance motorisés".

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

56. Les plaisanciers devraient s'assurer que les spécifications techniques du moteur de leur navire sont conformes aux normes nationales et/ou européennes relatives aux émissions sonores.
57. En naviguant dans des zones peuplées ou ayant des populations importantes de faune sauvage, les plaisanciers devraient prendre les mesures nécessaires (y compris la réduction de vitesse) pour minimiser les perturbations et la nuisance entraînées par le bruit.

1.3 Entretien et recyclage des navires de plaisance

58. Durant le cycle de vie du navire, diverses opérations relatives à son entretien sont nécessaires. Quand le navire atteint la fin de sa vie opérationnelle, il doit être détruit. Toutes ces opérations devraient être exécutées d'une façon respectueuse de l'environnement.

1.3.1 Systèmes antisalissure

59. Les systèmes antisalissure désignent les revêtements, peintures, traitements de la surface, une surface ou un dispositif utilisé sur un navire pour contrôler ou empêcher la fixation d'organismes indésirables. Les systèmes antisalissure nuisibles sont réglementés par la Convention internationale sur le contrôle des systèmes

antialissure nuisibles sur les navires, adoptée en 2001, qui est applicable aux navires de plaisance.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

60. Les Autorités devraient s'assurer, autant que faire se peut, que les exigences de la Convention Internationale de 2001 sur les systèmes antialissure sont transposées dans la législation nationale, que les violations sont interdites et que des sanctions sont établies.

61. Les Autorités sont encouragées à proposer, approuver, enregistrer ou autoriser les systèmes antialissure conformément aux procédures fixées par la Convention Internationale de 2001 sur les systèmes antialissure.

62. Des inspections par des agents autorisés devraient être effectuées pour vérifier que le navire se conforme aux exigences de la Convention Internationale de 2001 sur les systèmes antialissure et la législation nationale.

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

63. Les gestionnaires de marinas devraient s'assurer que les déchets résultant de l'application ou de l'enlèvement d'un système antialissure sont recueillis, manipulés, traités et évacués d'une manière sûre et écologiquement rationnelle.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

64. Les plaisanciers devraient utiliser uniquement les systèmes antialissure qui sont approuvés par les Autorités.

65. Comme alternative, dans le cas où il n'y a pas de systèmes antialissure approuvé au niveau national, seuls les systèmes antialissure ne contenant pas de composés organostanniques qui agissent comme des biocides, ou reconnus pour être des produits respectueux de l'environnement, devraient être utilisés.

1.3.2 Entretien des navires de plaisance

66. Les opérations d'entretien et de nettoyage des navires peuvent produire des fragments et débris de peintures toxiques, des poussières de sablage et des eaux de rinçage contaminées.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

67. Les Autorités devraient réglementer le déversement de contaminants et de déchets dangereux produits lors des opérations relatives à l'entretien et à la réparation du navire.

68. En particulier, les Autorités devraient interdire le déversement à terre ou dans l'eau de déchets solides et liquides dangereux générés par l'entretien du navire, sauf si les conditions relatives à une bonne gestion environnementale sont satisfaites. Certaines opérations devraient être sujettes à la délivrance d'une autorisation spéciale.

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

69. Des aires de carénage spécifiques devraient être désignées par les gestionnaires de marinas. Les eaux usées provenant du lavage et du rinçage devraient être déversées dans des systèmes de traitement des eaux ou des installations de traitement des eaux usées.
70. Dans la mesure du possible, les travaux des œuvres vives, de réparation et de maintenance devraient être évités lorsque le navire est à flot.
71. De même, lorsque cela est possible, des aires couvertes où les opérations de peinture et de maintenance de la coque du navire peuvent avoir lieu, devraient être identifiées par les gestionnaires de marinas. Comme alternative, les gestionnaires de marinas devraient fournir des options équivalentes.
72. Les gestionnaires de marinas devraient s'assurer que les poussières et débris de revêtement, de peinture et de sablage sont recueillis dans des conteneurs adéquats en vue de les déposer dans une décharge autorisée.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

73. Le nettoyage, la réparation et l'entretien des navires devraient être réalisés dans un chantier ou dans des aires spécifiques désignées à cet effet et équipées de façon à éviter la pollution de la mer et de l'air.
74. Lorsque cela est possible, les plaisanciers devraient procéder au lavage et au rinçage du navire dans une aire désignée pour recueillir et contenir l'eau de rinçage.
75. L'application de peinture et de revêtement ou leur enlèvement de la coque et des faces supérieures du navire devraient être effectués dans des locaux couverts. Si ces opérations sont effectuées lorsque le navire est à flot, toutes les mesures devraient être prises pour éviter la contamination de l'eau.
76. Les plaisanciers sont encouragés à utiliser des peintures et des revêtements qui ne contiennent pas de solvants nuisibles à l'environnement.

1.3.3 Recyclage des navires de plaisance

77. Les navires qui ont atteint la fin de leur vie opérationnelle constituent une sévère préoccupation environnementale. Il est admis que le recyclage des navires, y compris les navires de plaisance, contribue au développement durable. A cet égard, l'OMI a adopté des directives pour le recyclage des navires³ et travaille actuellement à la préparation d'un projet de Convention internationale pour le recyclage écologiquement rationnel des navires.

³ Résolution A.962(23) – Directives de l'OMI sur le recyclage des navires, adoptée le 5 décembre 2003. Résolution A.980(24) – Amendements aux directives de l'OMI sur le recyclage des navires, adoptés le 1er décembre 2005.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

78. Les Autorités devraient assurer, en tant que de besoin, que les équipements et les installations de recyclage utilisent une technologie adéquate pour un démantèlement et un recyclage des navires de plaisance respectueux de l'environnement.
79. Les Autorités devraient également s'assurer que le navire est démonté selon des normes précises et dans une installation de recyclage autorisée afin de récupérer les composants et matériaux nocifs pour l'environnement marin.
80. Ce faisant, les Autorités devraient, lorsque cela s'avère nécessaire, dûment tenir compte des directives de l'OMI relatives au recyclage des navires et prendre en compte les développements en cours relatifs au projet de Convention internationale sur le recyclage des navires.

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

81. Les Autorités devraient s'assurer que les équipements et les installations de recyclage qui seraient disponibles ou qui seront disponibles, en tant que de besoin, sont conformes à leur législation, réglementations et normes.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

82. Les plaisanciers devraient s'assurer que lorsque le navire a atteint la fin de sa vie opérationnelle, il est recyclé dans une installation de recyclage autorisée.

1.4 Besoins en information

83. La mise à disposition d'informations suffisantes sur l'emplacement et l'utilisation des installations et équipements, de même que sur les équipements et services disponibles pour les utilisateurs des marinas est importante pour prévenir la pollution de l'environnement marin. La nécessité de mettre à disposition des informations à bord des navires de plaisance est, de même, nécessaire.

1.4.1 Informations sur les installations et les services disponibles dans les marinas

84. Afin de permettre aux plaisanciers de déposer sans risque leurs déchets et de se conformer aux exigences de prévention de la pollution, des informations devraient être disponibles sur l'emplacement des installations et des aires spécifiques désignées dans les marinas.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

85. Les Autorités devraient adopter, en collaboration avec les Autorités des autres Etats côtiers méditerranéens, des symboles environnementaux à utiliser dans les marinas.

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

86. Les gestionnaires de marinas devraient s'assurer qu'une information claire soit disponible, si besoin en utilisant des pancartes, panneaux ou autres moyens signalétiques adéquats, sur l'emplacement des installations de réception et autres installations telles que les installations de stockage et de distribution de carburant

ainsi que les aires désignées pour le nettoyage, la réparation et l'entretien des navires de plaisance.

87. Lorsque cela est nécessaire, des indications et des explications sur les mesures de prévention de pollution et sur les exigences relatives à la gestion et à l'élimination des déchets devraient être disponibles.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

88. Les plaisanciers devraient s'informer sur la disponibilité d'installations de réception de déchets solides et liquides dans les zones et marinas où ils comptent se rendre.

1.4.2 Information à bord des navires de plaisance

89. Les informations relatives à la gestion des déchets et à l'utilisation des équipements et dispositifs embarqués à bord du navire à cet effet, doivent être clairement visibles.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

90. Les Autorités devraient s'assurer que, lorsque des inspections sont effectuées à bord des navires, les exigences relatives à la disponibilité d'informations claires sur les procédures pour la gestion des déchets sont remplies.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

91. Les plaisanciers devraient s'assurer, le cas échéant, que des pancartes, des panneaux signalétiques, des notices et des autocollants sont placés à bord du navire et font état d'informations relatives à la gestion des déchets et à l'emplacement des containers de stockage.

CHAPITRE 2 MINIMISATION DE L'IMPACT DES ACTIVITES DE PLAISANCE SUR LA BIODIVERSITÉ ET LES SITES D'IMPORTANCE PARTICULIERE

92. Certaines activités de plaisance et certaines pratiques associées peuvent nuire et endommager la faune et la flore ainsi que les habitats. De ce fait, il est important d'atténuer, dans la mesure du possible, les impacts négatifs que ces activités peuvent avoir sur les éléments qui constituent la biodiversité marine en Méditerranée et sur les sites d'importance culturelle.

2.1 Conservation des habitats et des espèces en danger

93. Les principaux dommages directs occasionnés par les activités de plaisance sur les habitats et les espèces concernent notamment l'usage des ancres ainsi que la destruction d'espèces à travers le prélèvement d'espèces rares en danger ou menacées. L'utilisation des navires de plaisance pour observer les espèces marines, les paysages et les paysages marins peut également endommager l'environnement si certaines règles ne sont pas respectées.

2.1.1 Mouillage des navires de plaisance

94. L'ancrage des navires de plaisance peut occasionner, s'il n'est pas fait correctement, des dommages considérables aux peuplements des fonds marins notamment au niveau des herbiers et des fonds coralligènes. L'ancre d'un navire de plaisance peut

également endommager les fonds marins sur de longues distances quand elle est traînée sur le fond par la dérive du navire.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

95. Les Autorités devraient inventorier les sites fréquemment utilisés pour le mouillage et/ou accueillant un grand nombre de navires de plaisance durant les saisons de forte fréquentation et les équiper d'un nombre suffisant de bouées de mouillage. Ces sites sont généralement des baies abritées, des rivages à forte valeur paysagère, des sites de plongée, de pêche sportive ou de chasse sous-marine.
96. Les Autorités devraient également inventorier les sites présentant des formations biologiques marines sensibles aux ancrages (herbiers, fonds coralligènes, sites archéologiques sous-marins, etc.) et y interdire le mouillage des navires de plaisance.
97. Les Autorités devraient s'assurer, lors des inspections effectuées conformément à leur législation nationale, que le navire de plaisance est équipé d'une ancre adaptée à sa taille.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

98. Les plaisanciers devraient s'assurer que le navire est uniquement équipé d'ancres de taille adéquate, en tenant compte des situations de vent fort, de façon à minimiser le risque que l'ancre et sa chaîne ne labourent les fonds marins. Les plaisanciers devraient se référer aux cartes marines pour localiser les zones interdites au mouillage.
99. Avant d'envisager de jeter l'ancre, les plaisanciers devraient s'assurer qu'il n'y a pas de formations biologiques marines particulièrement importantes pour la Méditerranée dans la zone. Parmi celles-ci, on retrouve notamment les herbiers de posidonie et le coralligène.

2.1.2 Prélèvement et transfert d'espèces

100. Le prélèvement de spécimens d'espèces menacées ou en danger contribue au déclin de ces espèces. Pour la mer Méditerranée, plus de cent espèces sont classées comme espèces en danger ou menacées et sont listées dans l'Annexe 2 du Protocole ASP de la Convention de Barcelone. La Convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe (Berne, 1979) protège les espèces, y compris les espèces migratrices, menacées d'extinction et vulnérables. En outre, le mouvement transfrontalier d'espèces en danger est réglementé par la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (Convention CITES)⁴.
101. L'introduction de nouvelles espèces dans des zones marines peut être à l'origine de sérieux déséquilibres écologiques notamment dans les cas où les espèces introduites s'avèrent envahissantes et perturbent le fonctionnement normal des écosystèmes en dominant les autres espèces et en rompant l'équilibre biologique entre celles-ci. La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux

⁴ La Convention internationale sur le commerce des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction, adoptée à Washington le 3 mars 1973 vise à assurer que le commerce international de spécimens d'espèces d'animaux et végétaux sauvages ne menace pas leur survie.

de ballast et sédiments des navires, 2004 (non encore en vigueur) traite du transfert des organismes aquatiques nocifs et pathogènes occasionné par le déversement des eaux et sédiments de ballast par les navires, et s'applique aux navires de plaisance.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

102. Les Autorités devraient s'assurer que le prélèvement, la possession, la destruction et le harcèlement d'espèces menacées ou en danger sont réglementés au niveau national et que la législation cible en particulier les plaisanciers. En appliquant les dispositions pertinentes de la convention CITES, elles devraient aussi prendre en compte le mouvement transfrontalier d'espèces en danger par les navires de plaisance.

103. Les Autorités devraient, dans la mesure du possible, déterminer une conformité équivalente avec les dispositions de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, pour les navires de plaisance d'une longueur totale inférieure à 50 mètres et avec une capacité maximale de 8 mètres cubes pour les eaux de ballast en tenant compte des Directives sur la conformité équivalente de la gestion des eaux de ballast (G3) adoptée par l'OMI (Résolution MEPC. 123(53) se référant à l'Annexe 1 de MEPC 53/24/Add.1).

104. Les Autorités devraient produire et fournir aux plaisanciers et aux gestionnaires de marinas des supports d'information sur les espèces en danger ou menacées et sur la présence d'espèces envahissantes, y compris des instructions claires permettant d'éviter la propagation des espèces envahissantes et de ne pas perturber ou porter atteinte aux espèces en danger ou menacées.

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

105. Les gestionnaires de marinas devraient régulièrement, sous la direction des Autorités, mener des activités de contrôle des fonds marins de leur marina afin de détecter l'apparition d'espèces envahissantes.

106. Les gestionnaires de marinas devraient collaborer avec les Autorités concernées afin de fournir aux plaisanciers des informations sur les espèces en danger ou menacées et sur la présence d'espèces envahissantes, en utilisant des brochures et des panneaux d'information placés dans les marinas.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

107. Les plaisanciers ne devraient pas détruire, prélever ou conserver à bord de leurs navires des espèces en danger ou menacées, leurs œufs, parties ou produits. Ils devraient se conformer aux dispositions applicables à ces espèces, y compris les dispositions de la CITES concernant le transfert international d'espèces.

108. Les plaisanciers devraient s'assurer que leur ancre est entièrement libre de tout débris végétal ou animal, notamment dans les zones où la présence d'espèces envahissantes est signalée. Ceci contribuera à éviter la propagation des espèces marines envahissantes. Cette précaution s'applique aussi aux hélices des moteurs hors-bords.

109. Les plaisanciers devraient s'abstenir de prélever et de conserver à bord des espèces marines et de les relâcher dans des zones autres que celles où elles ont été prélevées.
110. Aux cas où ils détecteraient des espèces envahissantes, les plaisanciers devraient en informer les gestionnaires de marinas et/ou les Autorités.

2.1.3 Observation de la vie marine

111. L'observation des espèces et autres formes de vie marine est une activité de loisir qui se développe de plus en plus dans la région méditerranéenne. Outre son aspect ludique, cette activité est de nature à accroître la sensibilisation des plaisanciers quant à la nécessité de protéger la vie marine et l'environnement. Elle doit toutefois être pratiquée de façon à ne pas perturber le cycle biologique et le comportement des espèces et à ne pas porter atteinte aux espèces et aux habitats.
- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités
112. Les Autorités devraient identifier les zones propices à l'observation de la vie marine (sites de plongée sous-marine, épaves, sites archéologiques, sites propices à l'observation des cétacés, etc.) et prendre les mesures nécessaires pour réduire l'impact de telles activités sur les espèces et les habitats.
113. Ces mesures devraient notamment inclure:
- la réglementation de l'accès à ces zones (nombre de navires présents simultanément sur le site, mise en place de bouées de mouillage et interdiction des ancrages);
 - la limitation de vitesse de navigation.
- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers
114. Les plaisanciers devraient éviter de harceler les animaux marins en essayant de les approcher de trop près et ne devraient jamais continuer à les suivre quand ils tentent de s'éloigner de leur navire de plaisance.
115. Les plaisanciers ne devraient pas nourrir les cétacés, les phoques moines, les tortues marines et les oiseaux marins car ceci entraîne une modification de leur comportement naturel, les rend moins farouches et altère leur caractère sauvage. Ils devraient également éviter d'attirer les animaux marins et les poissons en distribuant de la nourriture pour les observer.
116. Les plaisanciers ne devraient s'approcher à moins de 50 mètres d'un mammifère marin. Cette distance doit être portée à 100 mètres en présence de jeunes mammifères marins.
117. Dans les zones où la présence de phoques moines est probable, les plaisanciers devraient éviter de s'approcher des grottes et devraient naviguer à faible vitesse dans les criques et bras de mer étroits.
118. Les plaisanciers devraient s'abstenir de nager avec des cétacés car, outre les risques d'accidents et pour la santé humaine, cette pratique altère le comportement naturel de ces espèces.

119. Lorsqu'un navire de plaisance s'approche d'un mammifère ou d'un groupe de mammifères marins, il devrait observer les précautions figurant à l'appendice 2 des présentes lignes directrices⁵.
120. La pratique de la plongée sous-marine requiert, d'une part, des règles de sécurité pour les plongeurs et d'autre part un certain nombre de règles afin d'éviter que cette activité ne porte atteinte aux espèces marines et aux habitats. Des chartes de plongée ont été rédigées et appliquées par de nombreux plongeurs en Méditerranée. Les plaisanciers sont invités à s'informer sur ces chartes et à les respecter lors de l'utilisation de leur navire pour des opérations de plongée.

2.1.4 Sauvetage des animaux en détresse

121. Il arrive de rencontrer en mer des animaux en difficulté car ils sont malades, blessés, pris accidentellement dans du matériel de pêche ou englués dans des hydrocarbures ou dans d'autres polluants. Les plaisanciers peuvent contribuer à soulager ces animaux en détresse. Il est cependant important d'avoir un minimum de connaissances pour pouvoir intervenir efficacement dans de telles situations.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

122. Les Autorités sont invitées à adopter, si elles ne l'ont pas déjà fait, des documents tels que des codes de conduites, des lignes directrices ou des documents similaires contenant une liste des précautions à prendre pour secourir des animaux en détresse.

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

123. Les gestionnaires de marinas devraient mettre à la disposition des plaisanciers des supports d'information sur les précautions à prendre pour secourir des animaux en détresse.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

124. Les plaisanciers peuvent trouver des animaux en détresse blessés ou englués dans des polluants (notamment des hydrocarbures) ou pris dans des filets de pêche ou des hameçons. Pour secourir ces animaux les plaisanciers devraient prendre un certain nombre de précautions pour ne pas aggraver la situation de ces animaux et pour ne pas provoquer d'accidents pour eux-mêmes.

2.1.5 Pêche récréative et sportive

125. Dans plusieurs Etats côtiers méditerranéens, la pratique de la pêche non-professionnelle et la détention à bord de matériel de pêche sont réglementés et/ou soumis à la délivrance d'une autorisation. Pour s'adonner à de telles activités, les plaisanciers doivent respecter la réglementation en vigueur dans la zone concernée et s'informer à cet effet auprès des Autorités compétentes locales.

2.2 Conservation des sites d'intérêt naturel ou culturel

126. En Méditerranée, de nombreux sites présentent un intérêt particulier sur le plan naturel (présence d'espèces et d'habitats particulièrement importants, rares, en

⁵ L'appendice 2 présente des recommandations concernant l'approche des cétacés.

danger ou menacés) ou sur le plan culturel (présence de vestiges historiques et/ou archéologiques, intérêt esthétique ou éducatif, etc.). Certains de ces sites sont des zones protégées car dotés d'un statut de protection spécial visant à préserver le patrimoine naturel et/ou culturel qu'ils représentent.

2.2.1 Conservation des sites naturels sensibles et des aires spécialement protégées

127. De nombreux plaisanciers utilisent leur navire pour se rendre et séjourner dans des sites naturels, pour jouir de la beauté et de la tranquillité des sites et de la qualité de l'eau de mer. Il est important que cette pratique respecte des règles de conduite adéquates de façon à ne pas porter atteinte aux sites et à leur patrimoine naturel, notamment pour les sites sensibles à une présence humaine non contrôlée. Souvent les dommages occasionnés à de tels sites par les plaisanciers ne sont pas intentionnels mais dus à un manque d'information.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

128. Les Autorités devraient aider les plaisanciers à appliquer de bonnes pratiques en:

- mettant à leur disposition des brochures et autres moyens contenant des informations sur les mesures de prévention à adopter pour ne pas leur porter atteinte;
- mettant en place une signalétique adéquate pour indiquer la présence de formations biologiques sensibles.

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

129. Les gestionnaires de marinas devraient s'assurer que des panneaux d'information sont disponibles pour attirer l'attention des plaisanciers sur les formations biologiques sensibles présentes dans la zone du port de plaisance et que ces panneaux indiquent les précautions à prendre.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

130. Les plaisanciers devraient s'informer sur la présence de formations biologiques sensibles et des monuments naturels dans les zones visitées.

131. Les plaisanciers devraient éviter de débarquer sur des rivages contenant des formations biologiques qui sont vulnérables au piétinement ou qui peuvent être endommagées par la coque du navire. Une attention particulière devrait être accordée aux formations biologiques considérées comme monuments naturels⁶.

2.2.2 Conservation du patrimoine archéologique sous-marin

132. L'histoire très riche de la Méditerranée et les grandes civilisations qui s'y sont succédées ont laissé des empreintes, dans plusieurs zones méditerranéennes, qui constituent des éléments particulièrement importants du patrimoine méditerranéen. Certains de ces éléments du patrimoine se trouvent actuellement sous la surface des eaux et constituent une attraction pour les plaisanciers. Dans la mesure du

⁶ Les formations marines suivantes sont particulièrement sensibles et sont considérées comme monuments naturels en Méditerranée :

- Récifs barrières de Posidonie ;
- Trottoirs à *Litophyllum* ;
- Terrasses à vermetes.

possible, les Autorités devraient prendre en compte les dispositions pertinentes de la Convention de 2001 de l'UNESCO sur la protection du patrimoine culturel subaquatique.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

133. Les Autorités devraient prendre les mesures nécessaires pour prévenir tout impact par les navires de plaisance sur le patrimoine sous-marin. Elles devraient notamment adopter et appliquer une législation pour protéger les sites présentant des éléments de patrimoine archéologique et/ou historique.

134. Lorsque cela s'avère nécessaire, la position exacte des éléments du patrimoine archéologique et/ou historique ne doit pas être communiquée au grand public.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

135. Lors de la visite des sites présentant des éléments de patrimoine archéologique et/ou historique, les plaisanciers devraient s'abstenir de toute action pouvant affecter le patrimoine sous-marin et devraient agir dans le respect de la législation internationale, régionale et nationale.

CHAPITRE 3. GESTION ENVIRONNEMENTALE RATIONNELLE ET MESURES DE MISE EN ŒUVRE

136 Afin d'atteindre les objectifs des présentes lignes directrices, il est important que des mesures adéquates soient mises en œuvre pour, d'une part, assurer une gestion rationnelle des marinas et obtenir, à travers l'information et la sensibilisation, l'adhésion du public et des différentes parties prenantes et d'autre part assurer un contrôle et un suivi des navires de plaisance et des marinas.

3.1 Gestion environnementale et stratégies

137. La gestion environnementale des activités de plaisance requiert, outre les mesures préconisées dans les chapitres 1 et 2 de ces lignes directrices, que le développement et la gestion des marinas soient réalisés d'une façon respectueuse de l'environnement et que des campagnes d'information et de sensibilisation à l'adresse des plaisanciers et également du grand public soient organisées.

3.1.1 Planification et gestion des marinas

138. Le développement conséquent du nombre de marinas le long du littoral méditerranéen, tout en jouant un rôle important sur le plan du développement économique et social des zones côtières, entraîne des impacts environnementaux qu'il convient de minimiser à travers la planification et la gestion environnementale des marinas. Celles-ci, à travers les services qu'elles fournissent aux plaisanciers, jouent un rôle déterminant dans la gestion de la pollution et des autres nuisances engendrées par les activités de plaisance.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

139. Les Autorités devraient développer une charte nationale des pratiques environnementales pour les marinas. Cette charte doit établir les mesures environnementales que chaque marina doit appliquer.

140. Les Autorités devraient exiger par la loi que les gestionnaires de marinas réalisent des audits environnementaux et adoptent des plans de gestion environnementale.
141. La création d'une marina ou son extension devrait faire l'objet d'une étude d'impact environnemental. L'étude devrait couvrir, entre autres, les impacts éventuels sur les fonds marins, la configuration du littoral, les éléments du paysage, la circulation de l'eau (courants marins) et les activités socio-économiques existantes dans la zone.

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

Gestion environnementale:

142. Les performances environnementales de la marina doivent figurer parmi les préoccupations majeures du gestionnaire de la marina. Cela doit clairement apparaître dans le planning de travail, le budget et les indicateurs de performance de la marina. L'appendice 4 présente une série d'indicateurs qui peuvent être utilisés par les gestionnaires de marinas pour évaluer les performances environnementales de leurs installations.
143. Les gestionnaires devraient tenir à jour un registre de gestion environnementale où seront enregistrées toutes les opérations réalisées en matière de gestion environnementale dans la marina.
144. Les besoins financiers liés à la gestion environnementale de la marina devraient être pris en compte lors de la préparation du budget de la marina.

Plan de gestion des déchets:

145. Chaque marina devrait avoir un plan de gestion des déchets traitant de tous les types de déchets et visant à minimiser leur production et à assurer que la collecte, le stockage, le traitement ou le transfert vers des installations appropriées et leur élimination soient effectués d'une façon adéquate.
146. Le plan de gestion des déchets devrait prendre en considération les exigences de la législation internationale, régionale et nationale et comprendre, en particulier, des dispositions pour la gestion environnementale rationnelle et le recyclage des carburants, des résidus d'hydrocarbures, des mélanges contenant des hydrocarbures, des ordures, des eaux grises, des eaux usées (eaux noires)⁷ et des autres déchets ainsi que des mesures pour l'entretien de la marina.
147. Le plan de gestion des déchets devrait définir toutes les procédures opérationnelles pour la collecte, le stockage, le traitement et l'élimination des déchets.
148. Le plan de gestion des déchets devrait être régulièrement évalué et, lorsque nécessaire, mis à jour en tenant compte de l'évolution technique du type d'équipements utilisés à bord des navires de plaisance pour le traitement et le stockage des déchets liquides et solides, ainsi que de l'évolution technique liée aux installations de réception et aux techniques de traitement et de stockage et des options pour l'élimination finale des déchets.

⁷ Pour plus de détail, voir 1.1 « Gestion des déchets » du Chapitre 1 des présentes lignes directrices.

Evaluation des risques de pollution:

149. Chaque marina devrait entreprendre une évaluation des risques de pollution et mettre en place des procédures d'urgence.
150. Les gestionnaires de marinas devraient s'assurer que leurs marinas disposent des équipements nécessaires, y compris des barrages flottants et des absorbants, pour faire face à une pollution locale et que ceux-ci sont entretenus.
151. Le personnel de la marina devrait être formé à utiliser les équipements et des exercices de simulation devraient être organisés régulièrement.

3.1.2 Programmes de sensibilisation et campagnes d'information

152. L'information, l'éducation, et la sensibilisation du public sont des composantes essentielles des stratégies de prévention et de réduction de la pollution marine provenant des activités de plaisance. Elles peuvent contribuer d'une façon significative aux efforts visant à opérer un changement dans le comportement de tous les usagers.

• Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

153. Les Autorités devraient développer et mettre en œuvre des programmes de formation pour le personnel de leurs administrations ou des agences impliquées dans la gestion et le suivi des activités de plaisance et dans la prévention de la pollution marine. Ces programmes devraient inclure la connaissance approfondie des réglementations internationales, régionales et nationales applicables, y compris les sanctions établies en cas d'infraction.
154. Les Autorités devraient également développer, individuellement ou en collaboration avec d'autres Etats côtiers méditerranéens, des programmes de sensibilisation et des campagnes d'information à l'adresse du grand public et en particulier des plaisanciers.
155. Ces programmes devraient décrire clairement les différentes sources de pollution et les impacts environnementaux qui peuvent provenir des activités de plaisance, la réglementation applicable ainsi que les mesures qui devraient être mises en œuvre par les plaisanciers afin de respecter les dispositions pertinentes.
156. Au minimum, les informations suivantes devraient être rendues disponibles:
 - listes des zones favorables à l'observation de la vie marine (sites de plongée, épaves, sites archéologiques, sites qui sont favorables à l'observation des cétacés, etc.) et les réglementations applicables dans ces zones;
 - listes des espèces en danger ou menacées et leurs localisations;
 - codes de conduite, lignes directrices ou documents similaires fournissant une liste de précautions à prendre lorsqu'un secours est porté à des animaux marins en détresse;
 - listes des sites qui présentent des formations biologiques sensibles aux ancrages de navires (herbiers, fonds coralligènes, sites archéologiques sous-marins, etc.).

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

157. Les gestionnaires de marinas devraient, dans la mesure du possible, développer et mettre en œuvre des campagnes d'information à l'adresse des plaisanciers, notamment pendant les saisons de forte fréquentation.
158. Les gestionnaires de marinas devraient également mettre à la disposition des plaisanciers et d'une façon permanente des informations sur (entre autres):
- les détergents biodégradables ou respectueux de l'environnement;
 - les systèmes antisalissure autorisés, y compris des indications sur leur récupération, manipulation, traitement et élimination d'une manière sûre et respectueuse de l'environnement;
 - les zones interdites à l'ancrage dans les environs de la marina;
 - les formations biologiques sensibles et les espèces en danger ou menacées présentes dans les environs de la marina, y compris les précautions requises pour éviter de leur porter atteinte;
 - les types d'espèces envahissantes et leurs localisations.

3.2 Mesures de mise en œuvre

159. Le contrôle et le suivi régulier des marinas, des navires de plaisance et de leurs équipages contribuent à maîtriser les aspects environnementaux liés aux activités de plaisance.

3.2.1 Réglementation et contrôle des activités de plaisance et du fonctionnement des marinas

160. Les Autorités devraient réaliser une évaluation complète de leur législation nationale relative aux activités de plaisance et aux marinas, en vue d'identifier les éventuelles lacunes et de promulguer, si nécessaire, de nouvelles réglementations ou de réviser les réglementations existantes, en conformité avec la législation internationale applicable.
161. Les Autorités devraient exiger que les navires de plaisance et les marinas opérant sous leur juridiction respectent les exigences définies dans la législation applicable.
162. En promulguant les législations nationales concernant les navires de plaisance et la protection de l'environnement marin, les Autorités devraient également établir des sanctions en cas d'infraction.
163. Dans le contexte des présentes lignes directrices, les Autorités devraient mettre en place un système pour suivre et contrôler les activités de plaisance et le fonctionnement des marinas.

3.2.2 Mesures administratives

164. Les systèmes d'identification des navires de plaisance et le contrôle de la qualification des équipages, ainsi que des dispositions adéquates en matière d'assurance, sont des mesures administratives de nature à faciliter la gestion des activités de plaisance.

Identification du navire:

165. Les Autorités devraient, dans la mesure du raisonnable et du possible, introduire dans leurs législations, si elles ne l'ont pas déjà fait, un système par lequel les navires de plaisance relevant de leur autorité puissent être identifiés par un marquage permanent.
166. Les Autorités devraient élaborer et maintenir à jour un registre des navires de plaisance contenant des données pertinentes sur le navire.

Qualification de l'équipage:

167. Les Autorités devraient, dans la mesure du raisonnable et du possible et en tenant compte des caractéristiques des navires de plaisance, introduire dans leur législation des exigences standards concernant la qualification du skipper et de toute autre personne en charge du fonctionnement du navire de plaisance. Leur qualification devrait, au minimum, assurer qu'ils sont capables de conduire le navire en toute sécurité et qu'ils ont une bonne connaissance des règles et des pratiques liées à la protection de l'environnement marin.

Assurance du navire:

168. Les Autorités devraient s'assurer, dans la mesure du possible et du réalisable, que tout navire de plaisance faisant escale dans leurs eaux intérieures est couvert par une assurance responsabilité au tiers, en cours de validité. Au moment où elles envisagent d'imposer une telle assurance, les Autorités devraient prendre en compte les conventions internationales pertinentes et s'assurer que cette exigence est largement diffusée.

3.2.3 Communications et rapports

169. L'autorité compétente devrait communiquer au Centre dans les meilleurs délais sa législation et ses textes réglementaires concernant les activités de plaisance et les modifications qui y sont apportées, ainsi que l'état de mise en œuvre des présentes lignes directrices. Le Centre devrait alors à son tour transmettre ces informations aux autres Parties contractantes.
170. Les Autorités compétentes devraient présenter des rapports sur la mise en œuvre des présentes lignes directrices dans le cadre du système de rapport de la Convention de Barcelone.

APPENDICE 1

LISTE DES CONVENTIONS ET AUTRES INSTRUMENTS PERTINENTS

Instruments internationaux et régionaux:

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. (CNUDM), 1982.
- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973 (MARPOL).
- Directives de l'OMI pour la mise en oeuvre de l'Annexe V de MARPOL.
- Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et son Protocole de 1996. (Convention de Londres de 1972).
- Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires.
- Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.
- Résolutions et autres décisions de l'Assemblée de l'OMI. Résolution A.980(24) Directives de l'OMI sur le recyclage des navires et Résolution A.962(23) Amendements aux Directives de l'OMI sur le recyclage des navires.
- Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.
- Convention de l'UNESCO sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, 2001.
- Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et ses protocoles, 1995.
- Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, 1976.
- Protocole relatif à la prévention et à l'élimination de la pollution de la mer Méditerranée après les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs ou d'incinération en mer, 1995.
- 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, 2002.
- Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique, 1996.

- Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée, 1995.
- Directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance.
- Directive 2003/44/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance.
- 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.
- Accord pour la conservation des cétacés en Mer Noire, en Méditerranée et dans les eaux atlantiques adjacentes (ACCOBAMS, 1996).

Documents de référence et autres outils:

- MARPOL - How to do it. (OMI, édition 2002).
- Code de conduite pour la prévention de la pollution par les navires de petites dimensions dans les ports de plaisance et lieux de mouillage des Caraïbes, sept. 1997.
- Le management environnemental des ports de plaisance: Guide à l'attention des gestionnaires et exploitants. (RAMOGE).
- Préservation et conservation des herbiers à *Posidonia oceanica*. (RAMOGE, 2006).
- Lignes directrices pour la gestion des matériaux de dragage. (No 129 de la série des rapports techniques du PAM, PNUE, Athènes, 2000).
- Clean Marina Action Plan Workbook. (Florida Department of Environmental Protection, 2005).
- Guidelines for Commercial Cetacean-Watching Activities in the Black Sea, the Mediterranean Sea and Contiguous Atlantic Area. (UNEP/CMS/ACCOBAMS-UNEP/MAP/RAC/SPA, November 2004).
- Sea Turtle Handling Guidebook for Fishermen, (UNEP/MAP/RAC/SPA, 2001).
- Plan d'action pour la conservation de la végétation marine en mer Méditerranée, (UNEP/MAP/RAC/SPA, 1999).
- Plan d'action pour la gestion du phoque moine de Méditerranée, (UNEP/MAP/RAC/SPA, 1987).
- A Handbook for Measuring the Progress and Outcomes of Integrated Coastal Management. IOC Manuals and Guides, 46; ICAM Dossier, 2. Paris, UNESCO, 2006 (English).

APPENDICE 2

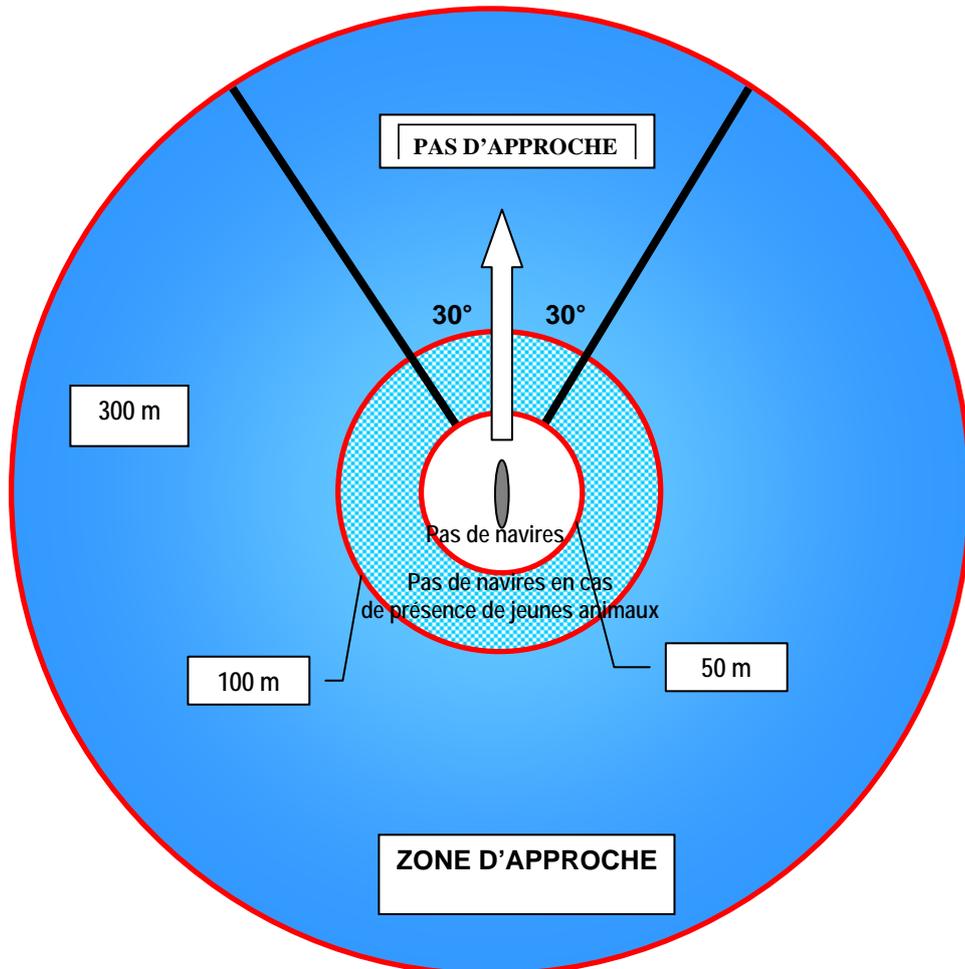
RECOMMANDATIONS POUR APPROCHER LES CÉTACÉS

Lorsqu'un bateau de plaisance approche un mammifère marin ou un groupe de mammifères marins, les recommandations suivantes devraient être appliquées⁸:

- le bateau de plaisance devrait être manœuvré de façon à ne pas déranger le comportement normal des mammifères marins;
- le contact avec les mammifères marins devrait être interrompu à n'importe quelle étape s'ils montrent des signes de dérangement;
- une attention particulière devrait être accordée en présence de jeunes mammifères marins;
- les plaisanciers devraient s'abstenir de nourrir les animaux ou lancer de la nourriture pour les attirer;
- si plus d'un bateau se trouve dans la zone d'approche, tous les bateaux doivent être en contact radio pour coordonner leurs mouvements autour des cétacés;
- dans la mesure du possible, un observateur doit être de garde en permanence en plus du capitaine du bateau de plaisance;
- il faut faire attention qu'aucun mammifère marin ne soit séparé du groupe ou une mère de son jeune ou qu'un groupe ne soit dispersé;
- il ne faut en aucun cas pousser les mammifères marins à avancer ou barrer leur route;
- les changements de direction du bateau ne doivent pas être opérés soudainement ni fréquemment; sauf en cas d'urgence;
- les bateaux de plaisance ne doivent pas dériver vers les cétacés;
- si les cétacés approchent le bateau de plaisance ou le contournent, il faut maintenir une faible et constante vitesse (à titre indicatif, 6 nœuds ou moins) sans changer de direction (en cas de doute sur leur mouvement, la vitesse doit être diminuée graduellement et le bateau mis au point mort);
- quant un bateau de plaisance s'arrête pour permettre aux plaisanciers d'observer des cétacés, le moteur doit être au point mort;
- en quittant la zone d'observation de cétacés, il est important de déterminer où les animaux se trouvent par rapport au bateau pour éviter des collisions ou de trop s'approcher des animaux. Dans certains cas, il pourra être nécessaire d'attendre que les animaux refassent surface pour être certain de leur position;

⁸ Les recommandations qui figurent dans cette liste sont extraites du document « Guidelines for Commercial Cetacean-Watching Activities in the Black Sea, the Mediterranean Sea and Contiguous Atlantic Area », élaboré par le Secrétariat de l'ACCOBAMS (Accord sur la conservation des cétacés en Mer Noire, en Méditerranée et dans les eaux atlantiques adjacentes) et le CAR/ASP (Centre d'Activités Régionales pour les Aires Spécialement Protégées du Plan d'Action pour la Méditerranée).

- les cétacés ne devraient jamais être approchés de face mais par l'arrière ou le coté; et le bateau ne doit pas naviguer parallèlement aux animaux.



Les distances s'entendent à partir de la localisation des animaux (centre du schéma)⁹.
La vitesse des bateaux doit être constante dans la zone d'approche.

⁹ Schéma préparé conformément au document « Guidelines for Commercial Cetacean-Watching Activities in the Black Sea, the Mediterranean Sea and Contiguous Atlantic Area ».

APPENDICE 3

AUTO-ÉVALUATION DE LA GESTION ENVIRONNEMENTALE DES BATEAUX DE PLAISANCE

	Non applicable	oui	Si non	
			Prévu pour (mois/année)	Principales difficulté(s)
1. Y-a- il une citerne ou un réservoir sur le navire de plaisance réservé à la collecte de déchets contenant des hydrocarbures ?				
2. Y-a- il une citerne ou un réservoir sur le navire de plaisance réservé à la collecte des eaux usées?				
3. Y-a- il une citerne ou un réservoir sur le navire de plaisance réservé à la collecte des eaux grises ?				
4. Est-ce que les équipements et l'espace alloués au stockage des ordures à bord sont adéquats ?				
5. Les ordures sont-elles triées à bord ?				
6. Y-a-il un plan de gestion des ordures développé selon les normes internationales de l'OMI? ¹⁰				
7. Y-a-il un registre pour les ordures ?				
8. Est-ce que les règles exigeant que les substances toxiques, persistantes ou bioaccumulatives (peintures, pesticides, hydrocarbures, etc.) ne soient pas déversées en mer sont appliquées?				
9. Est-ce que le ratio du mélange huile-carburant des moteurs hors-bord est soigneusement contrôlé?				
10. Est-ce que la procédure à suivre en cas de déversement accidentel de carburant est clairement indiquée?				
11. Est-ce que les opérations d'entretien de coque sont exécutées dans des aires spécialement aménagées à cet effet ?				
12. Est-ce que les systèmes antisalissure utilisés sont autorisés ou reconnus comme respectueux de l'environnement ?				
13. Est-ce que le navire est équipé d'un système d'ancrage adéquat ?				
14. Est-ce que des informations sur les espèces en danger ou menacées, les sites naturels sensibles et les espèces invasives sont disponibles à bord ?				

¹⁰ Un plan de gestion des ordures et un registre des ordures sont requis pour les bateaux d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux et pour tout bateau autorisé à transporter 15 personnes ou plus.

APPENDICE 4

AUTO-ÉVALUATION DE LA GESTION ENVIRONNEMENTALE DES MARINAS

	Oui	Si non		
		Prévu pour (mois/année)	Coût estimé	Principales contrainte(s) ou difficulté(s)
1. Est-ce que l'emplacement des installations de réception des déchets est bien indiqué ?				
2. Est-ce que les installations pour la réception d'eaux usées sont équipées de pompes ou de systèmes d'extraction par aspiration et les navire peuvent-t-ils facilement y décharger leurs eaux usées ?				
3. Est-ce que vos installations de réception sont compatibles avec les meilleures techniques disponibles pour le stockage et le traitement des déchets ?				
4. Est-ce que vos installations d'approvisionnement en carburant sont conçues de façon à minimiser les risques de déversement?				
5. Est-ce que vos installations de réception pour les déchets solides sont compatibles avec les systèmes de triage des déchets?				
6. Est-ce que la procédure à suivre en cas de déversement accidentel de carburant est clairement indiquée?				
7. Est-ce que vos installations de réception sont adaptées à la taille et au nombre de bateaux de plaisance fréquentant la marina, y compris pendant les saisons de forte fréquentation ?				

	Oui	Si non		
		Prévu pour (mois/année)	Coût estimé	Principales contrainte(s) ou difficulté(s)
8. Est-ce que des informations sur les formations biologiques sensibles présentes dans les alentours de la marina sont disponibles?				
9. Est-ce que les besoins financiers de la gestion environnementale de votre marina sont pris en compte dans l'allocation du budget de la marina ?				
10. Avez-vous un plan de gestion environnementale pour votre marina ?				
11. Est-ce que les opérations de gestion environnementale de votre marina sont consignées et enregistrées ?				
12. Est-ce que les cas d'incidents de pollution sont consignés et enregistrés ?				
13. Avez-vous mis en place des procédures d'urgence en cas de pollution ?				
14. Disposez-vous des équipements nécessaires à la mise en œuvre des procédures d'urgence?				
15. Procédez-vous régulièrement à des exercices de simulation pour tester vos procédures d'urgence ?				
16. Nettoyez-vous régulièrement votre marina des déchets, y compris les hydrocarbures ?				

**PRINCIPES DE PRISE DE DÉCISION
POUR AUTORISER L'ACCÈS À UN LIEU DE REFUGE POUR UN NAVIRE
AYANT BESOIN D'ASSISTANCE**

*Adoptés par la Quinzième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone,
Almeria, le 18 janvier 2008 (UNEP(OCA)/MED IG.17/10)*

Décision IG 17/10: Principes de prise de décision pour autoriser l'accès à un lieu de refuge pour un navire ayant besoin d'assistance

La 15^{ème} réunion des Parties Contractantes,

Rappelant l'Article 16 (Accueil des navires en détresse dans des ports et lieux de refuge) du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole "Prévention et Situation Critique") de la Convention de Barcelone pour la Protection de l'Environnement Marin et du Littoral de la Méditerranée, telle qu'amendée à Barcelone en 1995 ;

Rappelant également l'objectif spécifique 12 de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine des navires, qui identifie la question des lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance comme un élément important pour minimiser les risques de pollution à grande des navires et demande aux Etats de formuler des plans traitant des navires en détresse ;

décide d'adopter les Principes de prise de décision pour autoriser l'accès a un lieu de refuge pour un navire ayant besoin d'assistance, tels qu'avalisés par le huitième réunion des correspondants du REMPEC (Malte, 7 – 11 mai 2007), qui sont reproduits en Annexe à la présente décision ;

décide également que les Principes de prise de décision pour autoriser l'accès a un lieu de refuge pour un navire ayant besoin d'assistance complètent les "Points à considérer lors d'une demande d'entrée dans un port refuge" qui sont contenus dans la section VI des "Principes et lignes directrices concernant la coopération et l'assistance mutuelle ", adoptée par les Partie contractantes lors de leur septième réunion ordinaire (Le Caire, Octobre 1991);

Appelle les Etats côtiers méditerranéens, lorsqu'une requête pour accès à un lieu de refuge leur est adressée, à prendre dûment en compte ces Principes.

ANNEXE

PRINCIPES DE PRISE DE DÉCISION POUR AUTORISER L'ACCES A UN LIEU DE REFUGE POUR UN NAVIRE AYANT BESOIN D'ASSISTANCE

Introduction

1. C'est, pour un capitaine, suivre une pratique bien établie et faire preuve d'une bonne connaissance des choses de la mer, que de rechercher un abri ou un lieu sûr, désormais généralement désigné "lieu de refuge" dès lors que les passagers, l'équipage ou le navire sont confrontés à un danger grave et imminent. Ainsi, en raison de cet usage maritime bien établi, les gens de mer considèrent cela comme un « droit d'accès » à un lieu de refuge. Or, il est clair que cette pratique est bien plus un usage qu'un droit consacré par les instruments juridiques internationaux.

2. Les usages maritimes ont évolué au fil du temps et les Autorités des États côtiers sont de moins en moins enclines à permettre à des navires ayant besoin d'assistance l'accès à leurs eaux côtières ou territoriales.

3. En 2001, le Secrétaire général de l'OMI nous avait rappelé que *“pour ce qui est des navires ayant besoin d'assistance, il s'agit de leur trouver un endroit d'eaux abritées où la situation pourrait être stabilisée, la cargaison sauvée, les autorités et les assistants peuvent ainsi évaluer quelles autres mesures à mettre en oeuvre sans que la crise ainsi survenue ne puisse constituer une épée de Damoclès au-dessus de leurs têtes. Que les autorités portuaires expriment leur souci de ne pas être exposées à des risques de pollution, d'incendie ou d'explosion est tout à fait légitime et ne fait l'objet d'aucune contestation. Mais en même temps, nous sommes en présence d'une situation qui ne disparaîtra pas d'elle-même et qui doit, donc, être traitée. On ne saurait laisser une situation dégénérer et dans laquelle les assistants, intervenant sur un navire accidenté portant une cargaison potentiellement dangereuse, n'auraient nulle part où aller.”*¹

4. En décembre 2003, dans son allocution d'ouverture à la 23^{ème} Assemblée², le Secrétaire général de l'OMI avait souligné qu'il était nécessaire d'adopter une approche rationnelle devant toute situation susceptible de donner lieu à une demande d'accès à un lieu de refuge et qu'en définitive ce sont les faits, non pas les considérations subjectives, qui devront guider la décision. Au cours de la même Assemblée de l'OMI, le 5 décembre 2003, deux résolutions de l'Assemblée de l'OMI ont été adoptées, à savoir : la résolution A.949 (23) sur les Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ; et la résolution A.950 (23) sur les services d'assistance maritime.

Objectif

5. Les Lignes directrices sur le processus décisionnel pour l'octroi de l'accès à un lieu de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ("les Lignes directrices") visent à aider l'Administration maritime nationale à identifier des lieux de refuge adéquats où traiter des urgences maritimes qui ne peuvent être prises en charge en mer. Les Lignes directrices peuvent également aider le processus décisionnel permettant d'accorder ou rejeter une demande d'accès à un lieu de refuge.

6. Les Lignes directrices soulignent la nécessité de distinguer entre les situations d'urgence concernant la sécurité maritime et les autres situations d'urgence relevant de la

¹ M. W. O'Neil, Secrétaire général, OMI, discours d'ouverture, 22^{ème} Conférence mondiale des ports de l'IAPH, Montréal (Canada), mai 2001

² Document A23/SR1, 7. juin 2004

sécurité nationale. Les Lignes directrices ont été conçues pour protéger le milieu marin, protéger les citoyens, le littoral et les industries maritimes, y compris les ports commerciaux.

Application

7. Les Lignes directrices visent à s'appliquer à tout incident en mer pouvant provoquer des circonstances où l'Administration maritime nationale pourrait avoir à recevoir une demande d'accès à un lieu de refuge dans les eaux où elle exerce sa juridiction.

8. Les Lignes directrices visent à garantir que les décisions rendues sur des demandes d'accès à des lieux de refuge sont prises suivant les mêmes critères, dans le respect du droit maritime national et international. Les Lignes directrices mettent en relief le nécessaire équilibre entre les intérêts du navire ayant besoin d'assistance et ceux du pays.

9. Les Lignes directrices visent à prendre en compte un large éventail de causes et de circonstances susceptibles d'apparaître lorsqu'un navire en situation de détresse a besoin d'assistance.

10. Les Lignes directrices proposent une approche au cas-par-cas pour l'analyse et la prise de la décision.

11. Les Lignes directrices reconnaissent qu'une approche consensuelle et fondée sur la coopération est souvent nécessaire pour résoudre la situation de détresse au cours de laquelle le navire pourrait avoir besoin d'assistance.

12. Le Capitaine ou la personne qui a la charge du navire, nécessitant assistance doit prendre contact avec le MAS de l'Etat côtier et lui demander permission d'accès à un lieu de refuge. Cette demande peut être faite aussi par le chef de l'équipe de sauvetage déjà engagée à bord du navire ou par le gérant du navire ayant besoin d'assistance.

13. Un navire peut se trouver contraint de demander l'accès à un lieu de refuge suite à:

- Une catastrophe maritime (ex. : incendie à bord, collision, échouage ou explosion)
- Une avarie (ex. : panne de machines ou d'instruments de navigation)
- Un problème de stabilité (ex. : désarrimage ou liquéfaction de la cargaison à bord)
- Un incident de pollution
- Cas de force majeure, c'est – à – dire un évènement attribuable à des phénomènes naturels incontrôlables et destructeurs (ex. : tempêtes, ouragans, ou autres catastrophes naturelles)
- Tout autre évènement non énuméré ci-dessus et qui peut mettre le navire en situation d'avoir besoin d'assistance.

14. En outre, les demandes d'accès à un lieu de refuge peuvent être faites alors que le navire exerce son droit de passage inoffensif dans des eaux territoriales et ce conformément à l'Art. 18(2) ou l'Art. 39.1(c) ou l'Art. 54 de la Convention UNCLOS; et a besoin de faire un arrêt ou de jeter l'ancre en cas de force majeure ou de détresse.

15. Ces Lignes directrices ne visent pas à s'appliquer aux navires de guerre ou autres bâtiments appartenant ou exploités par un Etat, déployés pour une mission gouvernementale, qui demandent accès à un lieu de refuge.

Définitions

16. **Navire ayant besoin d'assistance:** désigne un navire qui se trouve dans une situation, autre qu'une situation nécessitant le sauvetage de personnes à bord, susceptible d'entraîner son naufrage ou un danger pour l'environnement ou la navigation.

17. **Lieu de refuge:** désigne un lieu où un navire ayant besoin d'assistance peut prendre des mesures en vue de stabiliser son état, de réduire les risques pour la navigation et de protéger la vie humaine et l'environnement.

18. **MAS :** désigne un service d'assistance maritime, tel que défini dans la résolution A.950(23), chargé de recevoir les comptes rendus en cas d'événement, et de servir de point de contact entre le capitaine du navire et les autorités de l'État côtier en cas d'événement .

19. *Les expressions "lieu de refuge", "navire ayant besoin d'assistance" et "MAS", telles qu'utilisées dans ces Lignes directrices, ont la même signification que dans la Résolution A.949(23) de l'OMI:*

20. **Autorité compétente :** tout organe compétent chargé du processus décisionnel lorsqu'un navire ayant besoin d'assistance introduit une demande d'accès à un lieu de refuge. Ce peut être un comité ou organe ad hoc créé spécialement en cas d'évènement et chargé exclusivement d'étudier la demande et de décider d'accorder ou de refuser la demande d'accès à un lieu de refuge.

Pourquoi rechercher ou fournir un lieu de refuge ?

21. Lorsqu'on évalue une demande d'accès à un lieu de refuge, il est nécessaire de garder à l'esprit qu'il est rarement possible de traiter rapidement, efficacement et avec succès, une situation de détresse en mer alors que le navire est isolé en haute mer. L'expérience a montré que la situation des navires forcés à rester à la merci des événements en mer pendant une période prolongée se détériore au point de constituer potentiellement ou réellement un grave danger pour l'environnement côtier de l'État concerné.

22. Ces Lignes directrices plaident en faveur de l'octroi d'un lieu de refuge pour protéger et garantir:

- La sécurité de la vie et de la santé humaines dans le voisinage immédiat du navire ayant besoin d'assistance
- Les milieux marin, côtier et terrestre y compris les ressources halieutiques et l'aquaculture, aussi bien dans le voisinage immédiat du navire que dans les environs du lieu de refuge envisagé
- Les ressources marines et écologiques aussi bien dans le voisinage immédiat du navire que dans les environs du lieu de refuge envisagé
- Les infrastructures économiques, aussi bien dans le voisinage immédiat du navire que dans les environs du lieu de refuge envisagé, ainsi que dans les ports et les estuaires
- Le navire en tant que bien
- La cargaison du navire en tant que bien

Le droit international

23. Il y a lieu de relever qu'il n'existe – pour l'heure – aucun instrument international accordant aux navires le droit de demander refuge dans les eaux territoriales d'un État côtier. Il existe, cependant, un usage bien établi d'octroi de refuge à des navires en détresse

y compris des bâtiments de guerre, quelle que soit la cause de leur situation. Cet accès aux eaux territoriales nationales a toujours été limité, dans son champ d'application, à la résolution de la situation de détresse (ex. : en effectuant des réparations rapides sur la coque ou les machines du navire).

24. Si l'État côtier qui applique ces Lignes directrices est signataire de la Convention internationale sur l'assistance (1989), les obligations imposées à l'État signataire aux termes de l'Art. 11 de cet Instrument doivent être satisfaites: "*Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, un Etat Partie prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.*"

25. Si l'État côtier qui applique ces Lignes directrices est signataire de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS, 1974) [modifiée], les dispositions de la Partie V de cette Convention pourraient s'appliquer à lui. De la même façon, si l'État côtier qui applique ces Lignes directrices est signataire de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR, 1979) [modifiée], les obligations imposées aux signataires de la Partie II de la Convention SAR s'appliqueraient à lui. Les deux Conventions imposent à leurs signataires d'apporter leur assistance aux navires en détresse, quoiqu'elles limitent cette assistance au sauvetage des vies humaines à bord du navire.

26. Si l'État côtier qui applique ces Lignes directrices est signataire de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), il devrait mettre en œuvre les Articles 2 et 25(2), articles qui accordent à l'État signataire le droit de régir l'entrée dans ses ports.

27. La Convention UNCLOS reconnaît, également, aux États signataires le droit de protéger leurs côtes et intérêts connexes de la pollution ou de risque de pollution à la suite d'un accident maritime (cf. les Articles 194, 195, 198, 199, 211, 221 et 225).

28. Si l'État côtier qui applique ces Lignes directrices a souscrit à la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (la Convention Intervention), modifiée par le Protocole de 1973, cet État peut: "*prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes.*" (Art. 1 de la Convention), mais on notera qu'il faut réunir deux conditions avant que l'État côtier intervienne: (i) il faut qu'il y ait "accident maritime" et (ii) un danger grave et imminent de pollution. Cette Convention est formulée de telle sorte qu'une intervention est également justifiée si un danger grave et imminent découle d'actions "afférentes à l'accident" (ex. : lorsque les tentatives d'assistance se déroulent mal).

29. On notera qu'il se peut que les pouvoirs d'intervention dans les eaux intérieures d'un État côtier (ex. : ports, estuaires ou canaux) aient été inscrits dans la législation nationale et d'autres instruments juridiques. Dans ce cas de figure, ces Lignes directrices devraient être enrichies et modifiées pour refléter le régime juridique national applicable aux eaux intérieures.

Autorités habilitées à accorder l'accès au lieu de refuge

30. Un État qui applique ces Lignes directrices devrait promulguer une législation nationale conférant à un organe existant, ou à créer, ou à un responsable officiellement désigné à cet effet, pouvoir de décider sur toute demande d'accès à un lieu de refuge. Un tel organe pourrait être l'Administration maritime nationale, l'Administration nationale des ports ou l'Amirauté (Gardes-côtes) ou tout autre institution de l'Etat. La législation doit indiquer avec clarté et précision qui est habilité à prendre la décision et de quelle façon. Les décisions sur une demande d'accès à un lieu de refuge doivent, souvent, être prises sur le champ. Dans ces Lignes directrices, il est fait référence à l'organe de décision comme l'"Autorité compétente" et il est donc préférable de désigner un responsable qui, à l'issue du processus de consultation, se prononce définitivement sur l'octroi ou le refus de l'accès au lieu de refuge.

31. On pourrait se trouver dans un cas de figure où des lois nationales en vigueur ont déjà désigné une autorité et assigné des responsabilités à différents organes, en fonction du lieu où se trouve le navire ayant besoin d'assistance (dans les eaux où il exerce sa juridiction). Dans cette hypothèse, plusieurs fonctionnaires peuvent être investis du pouvoir de décision final selon le ressort de leur compétence territoriale.

Procédures de traitement d'une demande d'accès à un lieu de refuge

32. Dans un premier temps, les administrations nationales devraient dresser un inventaire détaillé de leurs côtes nationales et recueillir les informations citées à l'Appendice 1. De préférence, ces renseignements devraient être présentés accompagnés de références aux relevés cartographiques de la côte.

33. Ces Lignes directrices plaident pour une approche au cas par cas pour décider sur un lieu de refuge approprié, à l'inverse des lieux de refuge préalablement identifiés. Cette approche est fondée sur l'hypothèse qu'un lieu de refuge n'est pas un lieu fixe défini mais dépend du type et des caractéristiques du navire ayant besoin d'assistance, de la nature de l'évènement qui a donné lieu à la situation de détresse, aux conditions météorologiques et du vent et, finalement, aux conséquences potentielles de l'octroi à un navire particulier d'un lieu de refuge spécifique. Un lieu de refuge peut être jugé totalement inadéquat pour un évènement donné mais idéal pour un autre incident.

34. L'Autorité compétente devrait considérer comme une règle d'explorer d'abord la possibilité de traiter la situation d'urgence pendant que le navire est en mer et non pas accorder – automatiquement – l'accès à un lieu de refuge.

35. L'Autorité compétente devrait commencer par demander au MAS de recueillir des renseignements préliminaires sur le navire ayant besoin d'assistance, comme décrit à l'Appendice 2. La quasi-totalité de ces renseignements devraient provenir du Capitaine du navire ayant besoin d'assistance ou de la personne ayant introduit la demande d'accès à un lieu de refuge (ex. : le Chef des opérations de sauvetage).

36. Ensuite dans sa recherche des options possibles, l'Autorité compétente devrait compiler, étudier et analyser toutes les données pertinentes disponibles. Ainsi, elle pourrait comparer toutes les options à sa disposition et apprécier les risques que poserait le navire s'il restait en mer et les risques encourus s'il était admis dans un lieu de refuge situé sur la côte ou dans les eaux intérieures.

37. Pour arriver à une décision motivée sur la faisabilité de traiter la situation de détresse alors que le navire demeure en mer, l'Autorité compétente devrait étudier les

renseignements supplémentaires prévus à l'Appendice 3. Certaines de ces données pourraient être fournies par le navire ayant besoin d'assistance, d'autres renseignements proviendraient d'autres institutions/organisations publiques compétentes.

38. Souvent, il est judicieux de demander à des experts relevant de l'administration nationale de procéder à une inspection du navire sur site et à une évaluation de la situation à son bord. S'il n'est pas dangereux de le faire, l'Autorité compétente pourrait envisager d'affecter un agent de liaison à bord du navire. Celui-ci pourrait aviser l'Autorité compétente des actions et des développements survenant à bord et l'informer des actions ou mesures proposées ou prises par le Capitaine ou l'équipe d'assistance. Cette fonction (d'agent de liaison) conviendrait tout à fait à un inspecteur des navires expérimenté ayant une parfaite connaissance des structures des navires, de leur stabilité et une expérience appréciable en matière d'assistance. Un schéma des procédures à suivre pour le traitement d'une demande d'accès à un lieu de refuge est fourni dans l'appendice 4 de ces Lignes directrices.

Le processus de décision

39. Il est préférable que toutes les communications avec le navire demandant accès à un lieu de refuge soient effectuées par le MAS et le navire. Si d'autres agences nationales sont destinataires d'une telle demande, elles doivent en informer le MAS immédiatement; ce dernier devra ensuite déterminer quelles institutions, agences ou autorités devraient être notifiées. Parmi celles-ci, il pourrait y avoir la capitainerie ou l'autorité portuaire si le port devait servir de lieu de refuge.

40. La responsabilité du processus décisionnel demeure une prérogative de l'Autorité compétente instituée conformément aux paragraphes 30 et 31 de ces Lignes directrices.

41. L'évaluation et le traitement de la demande d'accès à un lieu de refuge devraient se faire conformément à ces Lignes directrices. Ce processus de traitement des demandes doit bénéficier des consultations les plus larges avec les différentes agences citées et nommées dans le plan d'urgence pour les décisions relatives aux lieux de refuge. Les entités concernées devraient également y associer les autorités portuaires, les agences locales et régionales de protection de l'environnement et les agences de l'Etat responsables des régions affectées ou susceptibles d'être affectées.

42. La décision finale sur l'octroi d'un lieu de refuge ou son refus relève du pouvoir exclusif du représentant désigné dans la législation et dont la nomination s'est faite conformément aux paragraphes 30 et 31 de ces Lignes directrices.

43. Une fois la décision prise (octroyant ou refusant l'accès à un lieu de refuge), elle doit être communiquée sans tarder au MAS qui, à son tour, la transmettra à la personne qui a formulé la demande d'accès à un lieu de refuge. En outre, le MAS informera le Centre de coordination du sauvetage maritime (MRCC) national ou régional ainsi que les États voisins, dont les territoires ou les côtes risquent d'être affectées par l'accident, de la décision prise et des raisons qui ont conduit à répondre favorablement ou négativement à la demande d'accès à un lieu de refuge.

Conséquences d'un rejet de demande d'accès à un lieu de refuge

44. Lors de l'évaluation de la demande d'accès à un lieu de refuge, l'Autorité compétente devrait évaluer toutes les autres options qui se présentent au navire ayant besoin d'assistance. Ces options peuvent être limitées en raison de l'éloignement du lieu où se trouve le navire, des conditions météorologiques et océanographiques au moment de l'accident, voire de la densité du trafic maritime dans la zone de l'accident.

45. L'Autorité compétente devrait également tenir compte de l'effet qu'un rejet de la demande pourrait avoir sur le milieu marin et côtier des autres États côtiers voisins. La décision doit rechercher l'équilibre entre le droit de l'État côtier à protéger ses côtes et ses eaux intérieures, d'une part, et ses obligations de ne pas transférer – de manière directe ou indirecte – les dangers ou dommages d'une zone vers une autre, et ce conformément à l'Art. 195 de la Convention UNCLOS.

46. En cas de rejet de la demande, l'Autorité compétente devrait essayer, autant que possible, de rechercher des solutions alternatives susceptibles d'aider le navire ayant besoin d'assistance.

Transfert de la communication et de la prise de décision à une autre juridiction

47. Lors de l'intervention contre une situation de détresse suite à une demande d'accès à un lieu de refuge, il se peut que l'on soit amené à transférer le processus de coordination à une juridiction voisine. A titre d'exemple, un navire désemparé privé de propulsion pourrait, tandis qu'il est encore dans la ZEE et de la portée d'un remorqueur d'assistance, dériver tout au long de la côte et donc sortir de la juridiction d'un État côtier. Il est également possible de se trouver en présence d'une décision ordonnant la recherche d'un lieu de refuge plus adéquat ailleurs.

48. Dans tous ces cas, la procédure à suivre doit être claire et dénuée de toute ambiguïté, le transfert de la communication et du processus de coordination à un autre État voisin clairement détaillé. En règle générale, les États voisins devraient être toujours alertés par le MAS sur le fait qu'un navire a besoin d'assistance et qu'il a demandé accès à un lieu de refuge. Lorsque la situation évolue notablement, le MAS de l'État vers lequel le navire dérive devrait être alerté le plus tôt possible pour lui signaler que le navire pourrait entrer dans ses eaux territoriales ou sa ZEE.

49. Une fois que le navire n'est plus dans la juridiction de l'État qui applique ces Lignes directrices, le MAS de ce pays devrait contacter son homologue de l'État voisin et lui fournir toutes les informations qu'il avait recueillies.

50. Les États voisins qui se trouvent sur les grandes routes de navigation, et où la probabilité d'une demande d'accès à un lieu de refuge est élevée, pourraient décider de passer un Protocole d'entente définissant comment ces cas devraient être pris en charge et traités, à quel moment l'État voisin devrait être contacté et quelles procédures suivre dans le processus de « transfert ».

Responsabilité et indemnisation

51. L'OMI a élaboré plusieurs conventions régissant les questions de responsabilité et d'indemnisation suite à un incident de pollution. L'État côtier appliquant ces Lignes directrices devrait revoir toutes les conventions qu'il a ratifiées et ainsi déterminer le (s) régime(s) de responsabilité qui s'applique(nt). Toutes les conventions pertinentes contiennent des dispositions spécifiant les frontières géographiques au sein desquelles chaque convention s'applique ainsi que le type de navire et/ou sa cargaison. Cette convention continuerait à s'appliquer si une pollution survenait dans un lieu de refuge.

52. Toutefois, si l'administration veut faire montre de prudence, elle demandera à savoir si le navire dispose d'une police d'assurance en cours de validité le couvrant en cas de pollution. En outre, L'État qui accorde l'accès à un lieu de refuge pourrait exiger de l'armateur ou du gestionnaire du navire ayant besoin d'assistance de fournir une garantie

financière ou un engagement similaire pour couvrir les coûts nécessaires et les demandes d'indemnisation liées à l'accès par le navire au lieu de refuge. Cependant, l'absence d'une telle police d'assurance ou de garantie financière ne devrait pas empêcher ou retarder le processus de décision pour l'octroi d'un lieu de refuge.

53. Les plans d'urgence devraient contenir des renseignements de base sur les différentes polices d'assurance ou garanties financières pour faciliter la prise de décision. De même, une procédure idoine, déterminant le type de caution recherché, devrait être conçue et versée aux plans d'urgence.

Appendice 1

Inventaire du littoral national pour identifier d'éventuels lieux de refuge

Conditions physiques et naturelles	Écologie	Facteurs socioéconomiques
<p>Conditions météorologiques et océaniques favorables ou défavorables au choix du lieu (dans quelles conditions météorologiques le site est-il à l'abri des vents, des vagues ou des courants)</p> <p>Conditions de surface selon les changements météorologiques</p> <p>Bathymétrie</p> <p>Effets saisonniers</p> <p>Conditions des fonds marins (fond de mouillage)</p> <p>Conditions à terre</p> <p>Conditions sur la ligne de rivage</p> <p>Accessibilité, du côté terre et du côté mer</p> <p>Obstacles pour recevoir de gros navires à capacités de manœuvre limitées</p>	<p>Plancton</p> <p>Benthos</p> <p>Espèces de poissons</p> <p>Oiseaux marins</p> <p>Oiseaux d'eau</p>	<p>Aire côtière de conservation</p> <p>Aire marine de conservation</p> <p>Archéologie sous-marine</p> <p>Pêcheries</p> <p>Aquaculture</p> <p>Autres utilisateurs de la mer</p> <p>Préoccupations de parties prenantes</p> <p>Voies de navigation passant par la zone ou dans ses environs</p> <p>Câbles sous-marins</p> <p>Proximité avec des zones résidentielles</p> <p>Usage militaire</p> <p>Agréments et tourisme côtier</p> <p>Installations vulnérables (ex. : entrées d'eau de refroidissement de centrales électriques)</p> <p>Existe-t-il des plans d'urgence pour la zone?</p> <p>Existe-t-il du matériel d'intervention d'urgence ?</p> <p>Existe-t-il des remorqueurs, des chalands, du matériel de sauvetage ou des entrepôts/dépôts ?</p> <p>Existe-t-il des installations de réception des déchets</p> <p>Existe-t-il des installations de réparation</p> <p>Impacts d'une éventuelle fermeture du port sur l'économie locale ou nationale</p>

Appendice 2

Renseignements préliminaires à fournir avec la demande d'accès à un lieu de refuge

Tout navire demandant accès à un lieu de refuge doit fournir les renseignements suivants pour informer le processus de prise de décision:

- Nom du navire
- Pavillon du navire
- Numéro OMI du navire
- Indicatif d'appel
- Numéro MMSI
- Type de navire
- Nombre de passagers à bord du navire
- Classification de la cargaison à bord
- Cause du dommage, sa nature et son ampleur
- Nature et quantité des substances nocives ou potentiellement dangereuses à son bord
- Type et quantité des hydrocarbures de soute à bord
- Pollution réelle ou potentiel de pollution
- Risque/présence du feu, explosion émission ou déversement de substances dangereuses; dans l'affirmative, la source, la nature et la quantité de telles substances
- Le navire est-il en charge ? (état des citernes et ballasts)
- Taille (jauge), longueur, largeur et tirant d'eau du navire
- Puissance du moteur, type et nombre de propulseurs
- Si le navire est à flot ou échoué; ancre(s) prête(s) à être utilisée(s)
- S'il est désarmé ou ayant sa pleine capacité de manœuvre, s'il dispose d'un moteur auxiliaire, si l'appareil à gouverner est en bon état de fonctionnement
- Données concernant l'équipage (effectifs, nationalité, etc.)
- Nom(s) de l'(des) armateur(s) inscrit(s), du/des affrèteur(s) inscrit(s) en coque nue, et leurs domiciliations
- Nom de la société gestionnaire, au sens du Code ISM, sa domiciliation et l'adresse à partir de laquelle elle mène ses activités de gestion de la sécurité ainsi que ses coordonnées complètes
- Nom(s) et coordonnées du "Représentant désigné à terre" (DPA)
- Nom et adresse de l'agent local (le cas échéant)
- Coordonnées des assureurs P&I du navire
- Noms et coordonnées des assureurs de la coque et des machines du navire
- Nom(s) et coordonnées du représentant local du P&I Club
- Position du navire (et comment celle-ci est déterminée: GPS, navigation à l'estime, supposition)
- Cap et vitesse (navigant de ses propres moyens, à la dérive ou mouillant)
- A-t-il besoin d'un pilote ou d'une escorte
- Conditions météo et océanographiques sur la position du navire
- Renseignements détaillés sur un éventuel sinistre/accident à bord ou dans le voisinage du navire
- Type d'assistance immédiate requise
- L'évacuation de l'équipage est-elle nécessaire ?
- Faut-il abandonner le navire ou pas? Quelles autres alternatives?
- Actions d'intervention/mesures de précaution entreprises par l'équipage du navire

(ex. : si des assistants ont été contactés ou appelés à la rescousse; qui est l'entrepreneur ? HAP de l'entreprise d'assistance)

- Ces actions d'intervention/mesures de précaution ont-elles donné des résultats ou pas ?
- Prochaines étapes prévues
- Quelle est la situation de sécurité opérationnelle à bord ?
- Informations détaillées figurant dans la demande de lieu de refuge (site, coordonnées géographiques, etc.)
- Distance au lieu de refuge préféré, contraintes
- Personne, à bord, ayant formulé la demande
- Langue de communication
- Toutes les coordonnées de contact du navire par satellite (ex.: INMARSAT C / Satphone / cellulaire/ fax, etc.)
- Date et heure de la demande
- Mesures d'aides demandées par ordre de priorité
- Durée prévue pour la formulation de décisions
- Type d'expertise et de matériel requis pour les mesures d'intervention/lutte
- Toute autre forme d'aide qui devrait être mise en alerte

Appendice 3

Aspects à suivre pendant au cours de l'intervention contre l'accident en mer

L'Autorité compétente devrait d'abord envisager l'option d'intervention contre l'accident pendant que le navire est en mer.

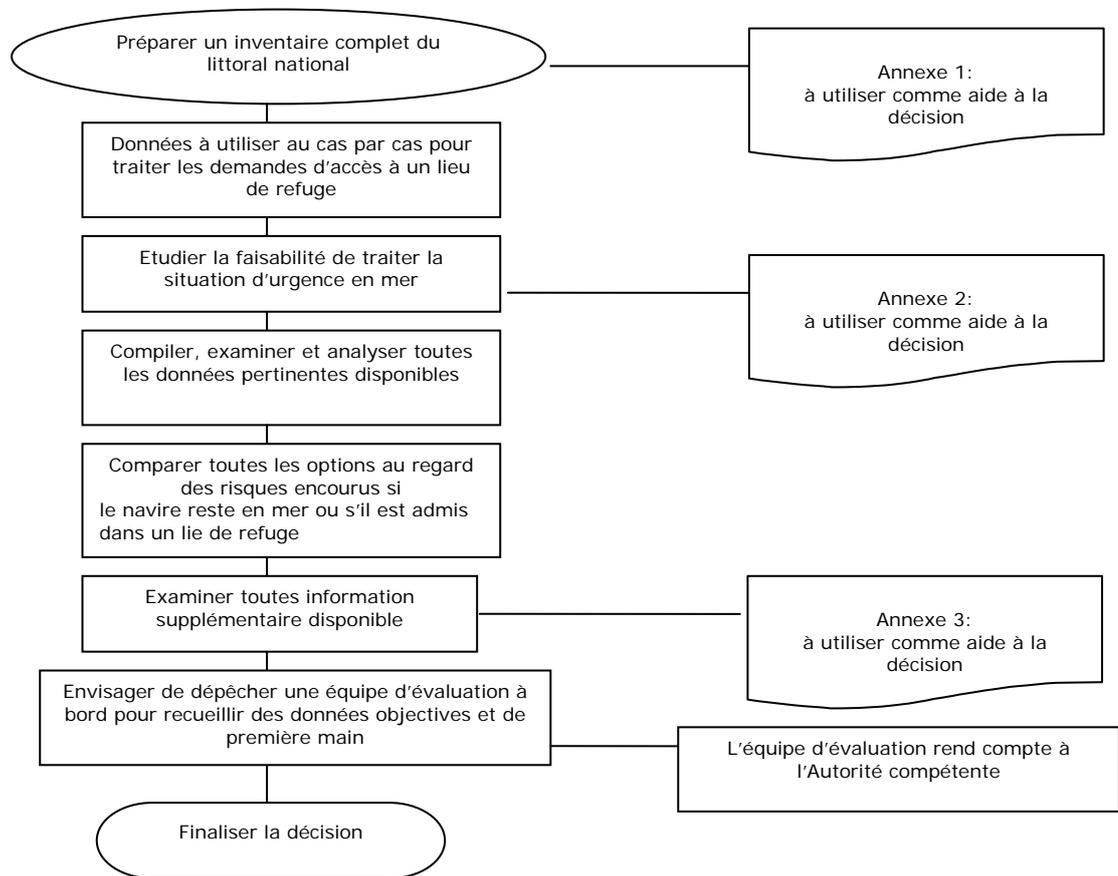
Dans ces circonstances, les aspects dont il faudrait tenir compte sont :

- Les conditions météorologiques prévues pour la période que le navire aura à passer en mer
- L'intégrité structurelle du navire, en particulier de la coque en proximité des réservoirs ou des cales de cargaison
- La navigabilité du navire, notamment sa flottabilité et sa stabilité.
- La disponibilité de moyens de propulsion et de génération électrique.
- Si le navire est sans propulsion, peut-on stabiliser sa position en mer en utilisant des remorqueurs ou d'autres embarcations de soutien ?
- L'espace marin et profondeur d'eau adéquats pour permettre au navire de dériver
- La densité du trafic dans la zone de l'accident
- Le navire peut-il jeter l'ancre à l'endroit où il se trouve ?
- État des courants marins et des marées
- Personnes compétentes (leur nombre et leurs qualifications) à bord chargées de toutes les tâches et de l'appréciation des facteurs humains tels que la fatigue. Sinon, peut-on déployer ce personnel à partir de la côte et peuvent-ils monter à bord sans danger?
- Y a-t-il un assistant sur place et les parties concernées ont-elles conclu un contrat d'assistance ?
- Dispose-t-on d'un matériel d'assistance et peut-il être transporté sur le navire en détresse pendant qu'il est en mer?
- Si le matériel d'assistance est disponible, peut-il être utilisé pour stabiliser la condition du navire afin de réduire les risques de pollution ?
- Le navire est-il accessible par hélicoptère ?
- Dispose-t-on d'un nombre suffisant de remorqueurs et de navires de soutien ? où sont-ils stationnés ?
- Y a-t-il d'autres mesures de sécurité à prendre pour que le navire puisse rester en mer sans danger
- Comment faire respecter les mesures de précaution et de prévention imposées telles que les instructions de navigation, les renforts de pont, et l'armement de la salle des machines, le nombre de remorqueurs, etc. (ex. : représentants, inspecteurs ou sauveteurs à bord)
- Possibilité d'alléger en mer et disponibilité du matériel (ex. : barges, grues, engins, etc.) et du personnel adéquat
- Dispose-t-on de personnel suffisant et de matériel anti-incendie, de moyens de lutte contre la pollution par des hydrocarbures ou des substances chimiques
- Ce matériel de lutte, peut-il être utilisé en mer ou est-ce que son usage est limité aux eaux intérieures et aux zones mitoyennes des côtes ?
- Peut-on transporter, en un laps de temps court, ce matériel de lutte vers le lieu de l'accident?
- Option limitant ou interdisant l'accès de navires/embarcations, et de personnel, et capacité à faire respecter ces mesures si les circonstances l'exigent (création de zones de sécurité maritimes)
- Mesures de restrictions à l'utilisation de la zone maritime proche du navire et de l'utilisation de l'espace aérien au-dessus ou près du bâtiment. De telles mesures ont-elles été décidées par les autorités compétentes et comment en assurent-elles le respect ?

- Disponibilité/viabilité d'un poste de mouillage ou d'amarrage au port et existence d'effets écologiques ou autres
- Quelles garanties ou cautions financières ont été exigées pour couvrir les cas de blessures corporelles et autres dommages tels les effets sur l'environnement, les chenaux et installations portuaires, les coûts des opérations de lutte contre l'accident, les frais d'entrée au port (pilotage, remorqueurs, équipage, etc.), les droits portuaires, les retards causés à d'autres navires/cargaisons dans l'enceinte du port, l'utilisation des postes de mouillage loués, le traitement du fret, les réparations à effectuer, l'évacuation des déchets, l'enlèvement des épaves, etc.
- Doit-on recourir à des garanties/cautions financières pour couvrir les coûts des évaluations environnementales, socioéconomiques et culturelles?
- Comment et à quel montant ces garanties ont été souscrites (ex. : cautions, garanties bancaires, lettre de garantie, etc.)

Appendice 4

Schéma: Procédures à suivre pour le traitement d'une demande d'accès à un lieu de refuge



**RECOMMANDATIONS
DES PARTIES CONTRACTANTES
A LA CONVENTION DE BARCELONE**

**RECOMMANDATION
CONCERNANT LE REMBOURSEMENT
DES COUTS D'ASSISTANCE**

Le Caire, le 11 octobre 1991

**RECOMMANDATIONS
CONCERNANT LES ACTIONS QUI DEVRAIENT ETRE PRISES
AU NIVEAU NATIONAL, REGIONAL ET DES PORTS
POUR LA PREPARATION A LA LUTTE ET LA LUTTE
CONTRE LES ACCIDENTS LIES AU TRANSPORT MARITIME
SE PRODUISANT DANS LES ZONES PORTUAIRES
DE LA MEDITERRANEE ET DANS LEURS APPROCHES
ET IMPLIQUANT DES SUBSTANCES DANGEREUSES**

Barcelone, 5-8 juin 1995

**RECOMMANDATIONS
CONCERNANT LES ACTIVITES DE PREVENTION ET DE MAITRISE
DE LA POLLUTION D'ORIGINE MARITIME**

Malte, 27-30 octobre 1999

**RECOMMANDATIONS
CONCERNANT LA PREVENTION ET LA MAITRISE
DE LA POLLUTION D'ORIGINE MARITIME**

Monaco, 14-17 novembre 2001

**RECOMMANDATIONS
CONCERNANT LA PREVENTION ET LA MAITRISE
DE LA POLLUTION D'ORIGINE MARITIME**

Catania, 11-14 novembre 2003

**RECOMMANDATIONS
CONCERNANT LA PREVENTION ET LA MAITRISE
DE LA POLLUTION D'ORIGINE MARITIME**

Portoroz, 8-11 novembre 2005

RECOMMANDATION CONCERNANT LE REMBOURSEMENT DES COÛTS D'ASSISTANCE

Adoptée par la Septième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone, Le Caire, le 11 octobre 1991 (UNEP(OCA)/MED IG.2/4, Annexe IV)

1. Les Parties Contractantes engagées dans des actions d'assistance mutuelle ne devraient pas, par leurs pratiques concernant le remboursement des coûts d'assistance, être en contradiction avec le "principe pollueur payeur" selon lequel le pollueur se voit imputer le coût des dépenses relatives aux mesures de prévention et de lutte contre la pollution prises par les pouvoirs publics.
2. Le principe qui devrait être appliqué en cas d'assistance d'Etat à Etat, à moins qu'il n'existe un accord bilatéral comportant des dispositions financières régissant cette question, est celui du remboursement des coûts de l'assistance fournie par un Etat à la demande d'un autre Etat. Si des mesures sont prises par une Parties de sa propre initiative, cette Partie assume le coût de ces mesures.
3. Toutefois, lorsque tout ou partie des frais ne peut pas être recouvré en vertu des régimes juridiques internationaux en vigueur ou grâce aux accords TOVALOP et CRISTAL, la Partie ayant requis l'assistance peut demander à la Partie requise de renoncer au remboursement des frais non recouvrables. De même elle peut demander à surseoir au remboursement. En examinant de telles demandes les Parties au Protocole sollicitées devraient tenir compte des besoins spécifiques de certains Etats de la région méditerranéenne.

**RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES ACTIONS QUI DEVRAIENT ETRE PRISES
AU NIVEAU NATIONAL, REGIONAL ET DES PORTS POUR LA PREPARATION A LA LUTTE
ET LA LUTTE CONTRE LES ACCIDENTS LIES AU TRANSPORT MARITIME
SE PRODUISANT DANS LES ZONES PORTUAIRES DE LA MEDITERRANEE ET DANS
LEURS APPROCHES ET IMPLIQUANT DES SUBSTANCES DANGEREUSES**

*Adoptées par la Neuvième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone,
Barcelone, 5-8 juin 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.5/16, Annexe XIII, Appendice III)*

1. Les Etats riverains de la Méditerranée qui ne sont pas Parties aux Conventions pertinentes adoptées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) devraient prendre les dispositions nécessaires afin de devenir Partie à ces Conventions. Les autorités nationales compétentes des Etats méditerranéens devraient, sur la base des Conventions, Codes, Guides et Recommandations de l'OMI, prendre les mesures nécessaires afin d'adopter les dispositions législatives et réglementaires appropriées et d'assurer le respect de ces dispositions. Une attention toute particulière devrait être accordée aux "Recommandations relatives à la sécurité du transport, des cargaisons dangereuses et des activités apparentées dans les zones portuaires" actuellement en cours de révision. Une fois cette révision faite, les autorités nationales compétentes des Etats riverains de la Méditerranée devraient, soit pour la première fois, soit en tant que révision, préparer les dispositions législatives et réglementaires y compris les dispositions pour leur mise en oeuvre et leur application effective, en vue d'assurer la sécurité du transport, de la manutention et de l'entreposage des substances dangereuses dans les zones portuaires.
2. Les gouvernements des Etats riverains de la Méditerranée devraient veiller à ce que leurs règlements nationaux concernant le transport et la manutention des cargaisons dangereuses soient dans toute la mesure du possible compatibles avec les codes et guides développés par l'OMI et d'autres organisations internationales responsables des différents modes de transport. Les gouvernements des Etats riverains de la Méditerranée devraient coordonner leurs travaux dans les différentes organisations afin d'éviter les divergences entre les règles et réglementations établies concernant le transport maritime des cargaisons dangereuses.
3. Les autorités nationales compétentes des Etats riverains de la Méditerranée, en l'absence d'une réglementation nationale couvrant le transport routier et compte tenu de la large application du Code maritime internationale des marchandises dangereuses (IMDG) de l'OMI et de ce que les dispositions du Code concernent également les industries, le stockage, l'entreposage, la manutention et les services de transport des fabricants vers les consommateurs, devraient, en tant que mesure intérimaire, accepter de considérer les recommandations figurant au Code IMDG comme satisfaisant les normes minimales de sécurité pour le transport intermodal des marchandises dangereuses.
4. Les autorités compétentes des Etats riverains de la Méditerranée devraient s'efforcer de mettre en place dans les ports des Services de Trafic Maritime (VTS) qui tiendraient compte des besoins particuliers propre à chaque port. Lorsqu'il a été décidé qu'un tel système, qu'il soit simple ou très sophistiqué, serait nécessaire, les autorités responsables devraient se rapporter aux Directives de l'OMI sur les Services de Trafic Maritimes (Rés.A.578[143]) qui donnent des conseils pour la conception et l'exploitation d'un VTS. Elles devraient envisager d'intégrer ces fonctions dans un système plus large couvrant d'autres fonctions portuaires.
5. Les autorités compétentes des Etats riverains de la Méditerranée devraient instituer un système en vertu duquel l'autorité portuaire recevrait notification des cargaisons dangereuses à bord du navire avant son arrivée au port ou avant son départ du port. La notification préalable devrait également contenir des renseignements sur toute défectuosité du navire, de son équipement ainsi que les cargaisons dangereuses qui pourraient compromettre la sécurité de la zone portuaire ou du navire.

6. Les autorités nationales compétentes des Etats riverains de la Méditerranée chargées de la préparation à la lutte, de la lutte et de l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle devraient faire tout leur possible pour que des représentants de leur pays participent aux réunions du Groupe de Travail OPRC créé dans le cadre du Comité de la Protection du Milieu Marin (CPMM) de l'OMI et pour présenter des contributions écrites aux activités du groupe de travail.

7. Les gouvernements des Etats riverains de la Méditerranée devraient veiller au respect des prescriptions de la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) selon lesquelles les autorités ayant la charge des ports maritimes relevant de leur juridiction ont un plan d'urgence portuaire qui est coordonné avec le système national de préparation à la lutte et de lutte et approuvé conformément aux procédures prévues par l'autorité nationale compétente. Les gouvernements des Etats riverains de la Méditerranée devraient également exiger que les responsables des installations de manutention à l'intérieur de la zone portuaire aient un plan d'urgence compatible et complètement coordonné avec le plan d'urgence portuaire. Localement le plan d'urgence portuaire devrait être coordonné avec le plan d'urgence de la ville et avec le plan d'urgence des installations fixes situées dans le voisinage immédiat de la zone portuaire. Pour cela, l'autorité portuaire devrait établir les liaisons nécessaires avec les responsables de la préparation des plans d'urgence hors zone portuaire afin que ces plans ne soient pas incompatibles dans le cas où un accident majeur affecterait à la fois la zone portuaire et les sites hors zone. Les autorités nationales compétentes chargées de la préparation à la lutte, de la lutte et de l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle devraient s'assurer que les arrangements concernant la coopération et l'assistance mutuelle adoptés dans le cadre du Protocole pour les situations d'urgence de la Convention de Barcelone sont bien pris en compte et incorporés dans les plans d'urgence portuaire.

8. Les gouvernements des Etats riverains de la Méditerranée devraient faire en sorte que soient organisés des programmes de formation à l'intention de toutes les catégories de personnel dont les activités entrent dans le cadre des plans d'urgence portuaire. De tels programmes devraient inclure des exercices. Le REMPEC devrait fournir une assistance à l'organisation de tels programmes tant au niveau régional que national en accordant une attention toute particulière aux pays ayant les plus grands besoins.

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES ACTIVITES DE PREVENTION ET DE MAITRISE DE LA POLLUTION D'ORIGINE MARITIME

Adoptées par l'Onzième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone Malte, 27-30 octobre 1999 (UNEP(OCA)/MED IG.12/9), Annexe IV)

RECOMMANDATIONS ADRESSEES AUX PARTIES CONTRACTANTES

1. Continuer à appuyer le REMPEC dans le processus de révision du Protocole "situations critiques" en vue d'assurer la modernisation de celui-ci et de l'harmoniser avec la Convention de Barcelone et ses Protocoles récemment modifiés.
2. Souscrire à la résolution approuvée par la réunion des correspondants du REMPEC, tenue à Malte du 25 au 28 novembre 1998, visant à créer un nouveau poste d'administrateur, tel que prévu au budget du prochain exercice biennal.
3. Aider le REMPEC dans ses efforts visant à mettre en oeuvre le programme d'activités sur les installations de réception portuaires au titre du projet MEDA de l'UE.
4. Recourir et adhérer au système POLREP d'échange d'informations quand une pollution marine accidentelle s'est produite ou menace.
5. Promouvoir, à titre individuel ou dans le cadre d'une coopération bilatérale ou multilatérale, une surveillance aérienne en vue de déceler les violations des réglementations en vigueur pour la prévention de la pollution par les navires.
6. Appuyer la création d'un Groupe de travail technique méditerranéen, coordonné par le REMPEC, qui travaillera à tout les moins par correspondance, et qui aura pour fonction de faciliter les échanges de données techniques et autres informations scientifiques et technologiques destinées à évaluer la nature, l'exposition et les risques de la pollution marine accidentelle et à promouvoir des remèdes à cette forme de pollution dans la zone de la mer Méditerranée.
7. Fournir le concours nécessaire pour permettre au Secrétariat d'amorcer le processus d'examen de la question de la prévention de la pollution due aux activités de bateaux de plaisance non commerciaux.
8. S'efforcer en priorité de trouver une solution au problème consistant à doter le REMPEC du personnel nécessaire pour s'acquitter de ses nouvelles responsabilités dans les domaines de la prévention de la pollution par les navires. Une solution pratique, qui n'entraînerait aucun coût pour le Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée, pourrait consister à affecter au Centre un administrateur provenant d'un pays à titre temporaire ou selon un système de roulement.

RECOMMANDATIONS ADRESSEES AU SECRETARIAT

1. Demander au Secrétariat (REMPEC), de poursuivre et mener à bonne fin, en coordination avec le PAM/PNUE, le travail de révision du Protocole "situations critiques".
2. Donner pour instruction au Secrétariat (REMPEC) que, en ce qui concerne la disposition relative à la prévention de la pollution par les navires, aucune activité ne soit amorcée en dehors du programme relatif aux installations de réception portuaires - pour lequel l'UE envisage actuellement un financement au titre de l'instrument MEDA - tant que le Centre n'aura pas été doté du personnel nécessaire.
3. Demander au Secrétariat (REMPEC et Unité MED) de s'évertuer à obtenir les fonds extérieurs nécessaires pour amorcer le processus d'examen de la question de la prévention de la pollution due aux activités de bateaux de plaisance non commerciaux.

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LA PREVENTION ET LA MAITRISE DE LA POLLUTION D'ORIGINE MARITIME

*Adoptées par la Douzième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone
Monaco, 14-17 novembre 2001 (UNEP(DEC)/MED IG.13/8), Annexe IV)*

RECOMMANDATIONS ADRESSEES AUX PARTIES CONTRACTANTES

1. Adopter la décision sur le nouveau mandat, les nouveaux objectifs et les nouvelles fonctions du REMPEC;
2. Ratifier dès que possible, une fois qu'il aura été adopté, un nouveau Protocole "situations critiques" de la Convention de Barcelone en vue de permettre sa mise en œuvre;
3. Explorer plus avant la possibilité de détacher, à titre temporaire, des administrateurs spécialisés auprès du Centre;
4. Inviter le pays hôte du REMPEC à trouver et fournir au Centre dès que possible un bâtiment répondant à ses besoins;
5. Maintenir, réviser et promouvoir, à titre individuel ou dans le cadre d'une coopération bilatérale ou multilatérale, et en collaboration avec les autres parties prenantes, les plans d'urgence et moyens de lutte de Parties contractantes contre la pollution de la mer par les hydrocarbures et autres substances nocives;
6. S'acquitter des obligations en matière de rapports, recourir et adhérer au système POLREP et au "Post Incident Report" pour l'échange d'informations sur la pollution accidentelle en mer;
7. Appuyer et faciliter les travaux du Groupe de travail technique méditerranéen, créé par la réunion des correspondants du REMPEC en octobre 2000 en application de la recommandation adressée aux Parties contractantes à leur Onzième réunion ordinaire;
8. Prendre toutes mesures appropriées pour promouvoir la surveillance aérienne comme moyen de déceler et réprimer les violations des réglementations en vigueur concernant la prévention de la pollution par les navires, sur la base des recommandations pertinentes adressées aux Parties contractantes à leur Onzième réunion ordinaire et des conclusions de la réunion des correspondants du REMPEC (Malte, 25-28 octobre 2000; REMPEC/WG. 18/14);
9. Proposer et examiner, en prenant en considération les compétences de l'OMI, une politique régionale commune agréée de prévention de la pollution par les navires sur la base de la Stratégie régionale adoptée en 1997, et compte tenu des dispositions du nouveau Protocole "situations critiques";
10. Appuyer le REMPEC dans ses efforts de mise en œuvre du programme d'activités au titre du projet MEDA/CE sur les installations de réception portuaires.

RECOMMANDATIONS ADRESSEES AU SECRETARIAT

1. D'appuyer les Parties contractantes dans leurs efforts visant à promouvoir des actions et propositions communes dans le domaine de la prévention de la pollution par les navires, y compris des initiatives communes au niveau de l'OMI;
2. D'aider les Parties contractantes à maintenir, réviser et promouvoir leurs systèmes nationaux et sous-régionaux de préparation et d'intervention en cas de pollution marine accidentelle;
3. S'employer à obtenir les fonds extérieurs nécessaires pour avancer dans le processus d'étude des mesures appropriées dans le domaine de la prévention de la pollution par les bateaux de plaisance.

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LA PREVENTION ET LA MAITRISE DE LA POLLUTION D'ORIGINE MARITIME

Adoptées par la Treizième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone
Catane, 11-14 novembre 2003 (UNEP(DEC)/MED IG.15/11), Annexe III)

RECOMMANDATIONS ADRESSEES AUX PARTIES CONTRACTANTES

1. Appuyer l'élaboration de la stratégie de prévention et de lutte contre la pollution marine par les navires en vue de son adoption par la Quatorzième réunion des Parties contractantes en 2005.
2. Appuyer les efforts du REMPEC visant à développer des activités de surveillance en Méditerranée afin d'y détecter, prévenir et combattre la pollution conformément aux conventions et réglementations internationales pertinentes.
3. Appuyer l'exécution des projets proposés respectivement pour l'évaluation du trafic maritime en Méditerranée et des risques associés, et sur la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires (rejets illicites).
4. Appuyer l'élaboration d'un instrument juridique régional sur la prévention de la pollution due aux activités de la navigation de plaisance en mer Méditerranée.
5. Fournir au REMPEC le complément de ressources humaines qui lui sont nécessaires pour remplir son mandat, soit en y détachant des administrateurs soit en parrainant leur recrutement.

RECOMMANDATIONS ADRESSEES AU SECRETARIAT

1. Étendre le réseau des correspondants du REMPEC aux autorités nationales chargées des affaires maritimes.
2. Poursuivre le processus d'élaboration de la stratégie de prévention et de lutte contre la pollution marine par les navires en étroite coopération avec les autorités nationales compétentes, les organisations intergouvernementales, l'Union européenne et les acteurs socio-économiques et environnementaux.
3. Poursuivre la préparation et l'examen de la faisabilité d'un projet d'instrument juridique régional sur la prévention de la pollution par les activités de la navigation de plaisance en mer Méditerranée et organiser en conséquence une réunion d'experts juridiques et techniques nationaux en 2004.

En ce qui concerne le CAR/PB et le REMPEC

Approfondir l'analyse prospective sur les transports, l'urbanisation et la durabilité et contribuer, de concert avec le REMPEC, à la mise en œuvre du projet proposé pour l'évaluation du trafic maritime en Méditerranée et des risques associés.

En ce qui concerne le CAR/ASP et le REMPEC

Prendre note des recommandations figurant dans les documents UNEP(DEC)/MED WG.228/6 "Projet de rapport sur l'évaluation du CAR/ASP: évaluation du programme et perspectives" et UNEP(DEC)/MED WG.228/7 "Évaluation du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)" y compris l'"Audit de gestion du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)" et proposer la suite positive à y donner.

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LA PREVENTION ET LA MAITRISE DE LA POLLUTION D'ORIGINE MARITIME

*Adoptées par la Quatorzième Réunion Ordinaire des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone
Portoroz, 8-11 novembre 2005 (UNEP(DEC)/MED IG.16/13), Annexe III)*

RECOMMANDATIONS ADRESSEES AUX PARTIES CONTRACTANTES

1. Adopter la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires, telle qu'approuvée par la septième réunion des correspondants du REMPEC (Malte, 25-28 avril 2005), appliquer la Stratégie, communiquer au Secrétariat les informations sur les mesures prises au niveau national pour l'appliquer et examiner, à la Quinzième réunion des Parties contractantes, la possibilité de renforcer les ressources humaines du Centre à partir de l'exercice biennal 2008-2009.
2. Adopter l'ensemble de principes convenus au cours de la réunion des experts nationaux sur la faisabilité d'un instrument juridique régional sur la prévention de la pollution par les activités liées à la navigation de plaisance en Méditerranée (Monaco, 8-10 décembre 2004), et approuvés par la septième réunion des correspondants du REMPEC (Malte, 25-28 avril 2005).
3. Appuyer l'exécution par le REMPEC du projet sur la coopération euromed en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (SAFEMED), financé par la Communauté européenne (CE) au titre du mécanisme financier MEDA du Partenariat euro-méditerranéen et associant dix partenaires méditerranéens.
4. Appuyer les efforts du REMPEC visant à développer des activités de surveillance continue en Méditerranée afin de détecter, prévenir et combattre la pollution opérationnelle, conformément aux conventions internationales pertinentes, telles que définies dans les trois composantes du projet CLEANMED établi par le REMPEC.
6. Doter le REMPEC du complément de ressources humaines qui lui est nécessaire pour s'acquitter de son mandat, soit en détachant des cadres spécialisés au Centre soit en parrainant leur recrutement.

DEMANDES ADRESSÉES AU SECRÉTARIAT

1. Appuyer les États côtiers méditerranéens dans leurs efforts pour mettre en oeuvre la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires.
2. Élaborer des lignes directrices concernant la pollution par les activités liées à la navigation de plaisance, en tenant compte des principes de développement et de respect du milieu marin par les activités liées à la navigation de plaisance en mer Méditerranée, et les présenter à la prochaine réunion des correspondants du REMPEC pour approbation, avant de les soumettre à la Quinzième réunion des Parties contractantes pour adoption. Lors de l'élaboration de ces lignes directrices, il conviendrait de tenir dûment compte des exigences imposées aux États membres de l'Union européenne par la directive 94/25/CE, telle que modifiée, qui régit les effets sur l'environnement de la navigation de plaisance.
3. Étendre, dans toute la mesure du possible, les activités incluses dans le projet SAFEMED à d'autres États côtiers méditerranéens ne bénéficiant pas de ce projet.
4. Solliciter, en tant que de besoin, la collaboration des autres composantes du PAM dans le traitement des aspects scientifiques de questions régionales relatives aux zones marines particulièrement vulnérables (ZMPV), à la cartographie de sensibilité et à la gestion des eaux de ballast; à cet égard, les Parties contractantes qui sont États membres de l'Initiative adriatique-ionienne (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Grèce, Italie, Serbie-et-Monténégro et Slovénie) devraient demander une assistance pour la préparation de projets pilotes se rapportant aux questions susmentionnées pour la mer Adriatique en tant que zone marine particulièrement vulnérable.

NOTE POUR LE SERVICE DES DOUANES

Ce document est produit et distribué gracieusement par le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC), organisme des NATIONS UNIES à ses Correspondants officiels.

NOTE FOR THE CUSTOMS

This document is produced and distributed free of charge by the Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (REMPEC), an office of the UNITED NATIONS, to its National Focal Points.

Publié et imprimé par le:

*Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence
contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC)
"Maritime House"
Lascais Wharf
Valletta, VLT 1921
MALTA.*

*Telephone: +356 (-) 21 33 72 96
+356 (-) 21 33 72 97
+356 (-) 21 33 72 98*

Telefax: +356 (-) 21 33 99 51

*E-mail: rempec@rempec.org
Website: www.rempec.org*