



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

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

REMPEC/WG.45/6/1
Date : 30 avril 2019

Malte, 11-13 juin 2019

Original : anglais

Point 6 de l'ordre du jour

DÉVELOPPEMENTS AU SEIN DE L'OMI EN LIEN AVEC LES OBJECTIFS ET FONCTIONS DU REMPEC

Note de l'Organisation maritime internationale (OMI)

RÉSUMÉ

Résumé :

Le présent document propose un résumé des derniers développements au sein de l'OMI en matière de prévention de la pollution marine par les navires, de lutte contre cette dernière et de préparation à ce type d'intervention. Il expose également les activités récentes de l'OMI en lien avec la pollution opérationnelle, la gestion des eaux de ballast, la réduction des gaz à effet de serre et les mesures prises pour renforcer l'efficacité énergétique du transport maritime, ainsi que la coopération technique. Il fait en particulier référence aux activités du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) et du Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR) de l'OMI.

Actions à prendre : Paragraphe 40

Documents de référence : MEPC 72/17, MEPC 73/19 et PPR 5/24

Généralités

1 Le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI a tenu sa Soixante-douzième session (MEPC 72) du 9 au 13 avril 2018 et sa Soixante-treizième session (MEPC 73) du 22 au 26 octobre 2018. Les rapports de ces sessions ont été respectivement publiés sous les références MEPC 72/17 et MEPC 73/19. Durant la période de revue, le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR) a également tenu ses cinquième et sixième réunions, respectivement du 5 au 9 février 2018 et du 18 au 22 février 2019. Le rapport de la réunion PPR 5 a été publié sous la référence PPR 5/24. Le rapport de la réunion PPR 6 n'était pas encore disponible au moment de la soumission du présent document. Les résultats de ces réunions sur les thématiques qui présentent un intérêt pour la réunion des Correspondants du REMPEC sont synthétisés ci-après.

Convention OPRC et Protocole OPRC-HNS

2 Le MEPC 73 a approuvé la partie IV des Directives sur l'application de dispersants dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer, couvrant plus spécifiquement l'utilisation sous-marine de dispersants. Il s'agit de la partie finale du travail de révision et de mise à jour des Directives sur les dispersants de l'OMI, initié suite à l'incident du Deepwater Horizon pour intégrer les tout derniers développements en matière de lutte. Ces directives, une fois publiées dans leur intégralité, offriront des conseils utiles et pratiques aux gouvernements pour encadrer la préparation et la lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer.

3 Au vu d'un rapport soumis par le REMPEC réunissant des recommandations faisant suite à MEDEXPOL 2018 et portant sur les difficultés restant à résoudre concernant la ratification et la mise en œuvre du Protocole OPRC-HNS, le PPR 6 a convenu :

- .1 d'inviter les États membres intéressés à proposer de nouvelles contributions sur la préparation d'un guide sur la lutte contre les déversements de substances nuisibles et potentiellement dangereuses ;
- .2 de demander au Secrétariat d'envisager la mise à jour du Cours type de formation sur la préparation et la lutte en cas d'événements en mer mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses de l'OMI – Niveau Cadres ;
- .3 de demander au Secrétariat d'envisager d'augmenter le nombre d'activités de développement des capacités concernant la préparation et la lutte contre les déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses par l'intermédiaire du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI, ainsi que par le biais de différents Programmes pour les mers régionales et initiatives sectorielles liées ; et
- .4 d'étudier les moyens d'échanger les expériences sur les interventions en cas d'incidents de pollution, notamment via un compte rendu régulier au Sous-comité afin d'améliorer l'état des connaissances sur les interventions en cas de déversements accidentels, contribuant ainsi potentiellement à étendre la ratification du Protocole OPRC-HNS et de la Convention HNS.

Guide pratique d'application de la Convention OPRC et du Protocole OPRC-HNS

4 La réunion PPR 6 a validé le projet de Lignes directrices sur la mise en œuvre pratique de la Convention OPRC et du Protocole OPRC-HNS. Ce guide a pour objet de : promouvoir la compréhension du concept global sous-tendant la Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS ; d'expliquer les avantages de participer à ce régime international ; de proposer une approche graduelle pour les procédures de planification, préparation et mise en œuvre au niveau national et régional ; et d'identifier les publications et les mécanismes de support existants pour accompagner la mise en œuvre. Ce guide devrait être approuvé par le MEPC 74.

5 Le PPR 6 a également formulé un certain nombre de recommandations pour appuyer la promotion du guide une fois finalisé, par exemple le développement d'outils de communication et, éventuellement, d'un cours de formation en ligne (e-learning). Le PPR 6 a par ailleurs encouragé les organisations intergouvernementales, les Programmes pour les mers régionales et les partenaires du secteur à promouvoir cet instrument auprès de leurs membres.

Coopération technique relative à la Convention OPRC et au Protocole OPRC-HNS

6 Le MEPC 73 a pris note des trois principales formes que prend la coopération technique proposée par l'OMI dans le but d'améliorer la préparation, la lutte et la coopération en cas d'incidents impliquant une pollution aux hydrocarbures ou substances nocives et potentiellement dangereuses, à savoir :

- .1 Le Programme intégré de coopération technique de l'OMI (PICT) ;
- .2 Les projets de coopération multi-annuels avec des sponsors spécifiques ou du secteur ; et
- .3 Le soutien permanent de l'OMI aux Centres d'activités régionales établis en vertu des Programmes pour les mers régionales du Programme des Nations Unies pour l'environnement.

7 Le MEPC 73 a convenu qu'une assistance technique supplémentaire en matière de préparation et de lutte contre les déversements impliquant des hydrocarbures et SNPD était toujours nécessaire, notamment pour soutenir la ratification du Protocole OPRC-HNS. Ayant pris note de la nécessité d'évaluer les moyens d'assurer une mise en commun plus efficace des ressources disponibles pour le développement des capacités dans le domaine de la préparation et de l'intervention en cas de déversements, et d'étudier les moyens d'étendre la coopération avec les

partenaires existants et de nouveaux partenaires, le Comité a invité les États membres et autres parties prenantes intéressées à soumettre leurs propositions en ce sens lors d'une prochaine session.

8 Le MEPC 73 a également reconnu la valeur ajoutée de la coopération étroite, entretenue de longue date, en faveur de la mise en œuvre de la Convention OPRC et du Protocole OPRC-HNS entre le Secrétariat et les centres régionaux comme le REMPEC, le REMPEITC/Caribe et le NOWPAP-MERRAC, constitués dans le cadre des Programmes pour les mers régionales correspondants relevant du Programme des Nations Unies pour l'environnement.

Pollution opérationnelle

9 Le MEPC 73 a approuvé, pour adoption ultérieure, des projets d'amendements à l'Annexe II de MARPOL afin de renforcer, dans les zones maritimes spécifiées, les critères de rejet des eaux de lavage de citernes contenant des produits flottants persistants avec un indice élevé de viscosité et/ou un point de fusion élevé et pouvant se solidifier dans certaines conditions (par ex. certaines huiles végétales et à base paraffinique). Ces projets d'amendements font suite aux inquiétudes concernant l'impact environnemental des rejets autorisés de ces substances et entendent imposer des critères plus stricts pour le rejet, par les navires, des eaux de lavage des citernes contenant de tels produits.

10 En vertu des nouveaux critères, un chimiquier qui déchargerait une cargaison de ces substances serait tenu de procéder à un pré-lavage de ses cuves et le mélange d'eau/résidus produit lors de cette opération devrait être déchargé dans une installation de réception dans le port de déchargement. Ces exigences seraient appliquées dans les eaux d'Europe du nord-ouest, la mer Baltique, les eaux d'Europe occidentale et les eaux norvégiennes au nord du 62^e parallèle.

Plan d'action sur les déchets plastiques en mer

11 Le MEPC 72 a adopté un plan d'action pour traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires dans le but de contribuer à l'action mondiale visant à empêcher que des déchets plastiques ne se retrouvent dans les mers et océans à la suite des activités menées en mer.

12 Ce plan d'action identifie un certain nombre de mesures qui seront examinées par le MEPC 74 avant la poursuite des travaux. Celles-ci concernent une proposition d'étude sur les déchets plastiques marins provenant des navires ; l'analyse de la disponibilité et de l'adéquation des installations de réception portuaires ; la possibilité de rendre le marquage des engins de pêche obligatoire ; l'incitation à signaler la perte des engins de pêche ; les moyens de faciliter le dépôt des engins de pêche récupérés dans des installations à terre ; l'examen des dispositions relatives à la formation du personnel des bâtiments de pêche et la sensibilisation des gens de mer sur la question des déchets plastiques en mer ; ainsi que le renforcement de la coopération internationale, en particulier avec l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement.

Gestion des eaux de ballast

13 La Convention sur la gestion des eaux de ballast (BWM) est entrée en vigueur en septembre 2017. En octobre 2018, elle avait été ratifiée par 79 pays, représentant 80,94 % du tonnage maritime marchand mondial.

14 Le MEPC 72 a adopté des amendements qui entreront en vigueur le 13 octobre 2019. Ces amendements portent sur la mise en œuvre de la Convention, y compris le calendrier d'application que les navires devront respecter pour satisfaire à la norme décrite à la règle D-2 (amendements à la section B), qui spécifie les plafonds de rejets d'organismes viables et agents pathogènes spécifiques, nocifs pour la santé humaine. D'autres amendements (aux sections A et D) rendent obligatoire le Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast, également adopté lors de la session MEPC 72. D'autres amendements portent sur la section E relative aux prescriptions en matière de visites et de délivrance des certificats.

15 Le MEPC 72 a également adopté la version révisée du *Guide destiné à aider les Administrations à procéder à l'approbation par type des systèmes de gestion des eaux de ballast* (BWM.2/Circ.43/Rev.1).

16 Le MEPC 73 a adopté des amendements pour la mise à jour des *Directives relatives à la gestion des eaux de ballast et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast (G4)* concernant l'intégration d'informations sur les mesures d'urgence dans les plans de gestion des eaux de ballast.

Phase d'acquisition d'expérience

17 La phase d'acquisition d'expérience (EBP) instaurée par le biais de la résolution MEPC.290(71) permettra aux États du port, aux États du pavillon et autres parties prenantes de rassembler, de préparer et de soumettre des données, dont l'analyse rendra possible une révision systématique et fondée sur des preuves des prescriptions de la Convention. Le MEPC 72 a approuvé le plan de collecte et d'analyse des données pour la phase d'acquisition d'expérience associée à la Convention BWM, prévoyant des dispositions spécifiques pour le recueil de données lors de la phase EBP, ainsi que les principes et dispositions organisationnelles pour l'analyse des données collectées, ainsi que le calendrier de la phase EBP.

18 Au regard de l'expérience acquise et des commentaires recueillis, ainsi que de l'analyse des données collectées, des propositions d'amendements à la Convention pourraient être soumises à l'examen d'une future session du MEPC.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et mesures de renforcement de l'efficacité énergétique du transport maritime

Stratégie initiale de l'OMI pour la réduction des émissions de GES

19 Le MEPC 72 a adopté la Stratégie initiale de l'OMI pour la réduction des GES provenant des navires, posant la vision de l'Organisation concernant la réduction des émissions de GES provenant du transport maritime international. La Stratégie initiale confirme l'engagement de l'OMI à réduire les émissions de GES provenant du transport maritime et vise, de manière prioritaire, leur éradication dans les meilleurs délais au cours de ce siècle.

20 Plus spécifiquement, au titre des « niveaux d'ambition » identifiés, la Stratégie initiale envisage pour la première fois une réduction des émissions totales de GES provenant du transport international qui, selon ses termes, devrait atteindre leur point culminant le plus tôt possible, et de réduire les émissions annuelles totales de GES d'au moins 50 % d'ici 2050 par rapport à 2008, tout en poursuivant les efforts en vue de leur élimination progressive. La Stratégie précise spécifiquement que cela « marquera un jalon dans un profil d'évolution vers une réduction des émissions de CO₂ conforme aux objectifs de température de l'Accord de Paris ».

21 Le MEPC 73 a approuvé le programme de mesures à prendre pour donner suite à la Stratégie initiale de l'OMI jusqu'en 2023. Ce programme doit servir d'outil de planification pour respecter les échéances fixées dans la Stratégie initiale. Le Comité a également invité les délégations à soumettre à l'examen du MEPC 74 (mai 2019) des propositions concrètes sur les mesures envisageables à court terme, ainsi que sur la procédure d'évaluation des incidences sur les États.

Quatrième étude de l'OMI sur les GES

22 Le MEPC 73 a élaboré un projet de mandat associé à la Quatrième étude de l'OMI sur les GES, devant commencer en 2019. La Quatrième étude de l'OMI sur les GES mettra à jour les estimations des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international pour la période allant de 2012 à 2018, et pourra proposer des scénarios concernant les émissions futures, ainsi que des estimations de l'intensité des émissions de carbone.

23 Un atelier d'experts chargé d'examiner les questions techniques et méthodologiques, et d'émettre un avis sur le mandat associé à l'étude s'est réuni en mars 2019 ; les résultats de cette réunion seront exposés lors du MEPC 74.

Indice nominal de rendement énergétique

24 Suite à l'entrée en vigueur des normes relatives au rendement énergétique pour les nouveaux navires et des mesures associées d'efficacité énergétique opérationnelles pour les navires existants en 2013, le MEPC 72 a été informé que plus de 2 700 nouveaux navires prenant la mer avaient été certifiés conformes aux normes de rendement énergétique. Le MEPC 72 a par ailleurs adopté des amendements à la règle 21 de l'Annexe VI de MARPOL portant sur les prescriptions relatives à l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires de charge rouliers et les navires de passagers rouliers.

25 Le MEPC 73 a adopté les *Directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs*, auxquelles ont été ajoutées les mises à jour des Directives de 2014.

Application du plafond de la teneur en soufre

26 Le plafond de 0,50 % de teneur en soufre du fuel-oil utilisé à bord des navires (en dehors des zones de contrôle des émissions, ECA, où la teneur est limitée à 0,10 %) entrera en vigueur le 1er janvier 2020.

27 Afin de faciliter l'application du plafond mondial de teneur en soufre, le MEPC 73 a adopté des amendements à l'Annexe VI de MARPOL visant à interdire le transport, aux fins de combustion, de fuel-oil non conforme destiné à être utilisé pour la propulsion des navires – excepté pour les navires équipés d'un dispositif équivalent approuvé pour respecter la teneur limite, comme un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, également connu sous le nom « d'épurateur ».

28 Le MEPC 72 a également approuvé les *Recommandations sur les meilleures pratiques à l'usage des acheteurs ou utilisateurs de fuel-oil pour garantir la qualité du fuel-oil utilisé à bord des navires* de l'OMI. Ces meilleures pratiques ont pour finalité d'aider à garantir la qualité du fuel-oil livré et utilisé à bord des navires, tant du point de vue du respect des exigences MARPOL que de l'exploitation sûre et efficace du navire.

29 Le MEPC 73 a approuvé deux autres documents ayant vocation à faciliter l'application du plafond mondial de soufre : *Recommandations sur la planification de la mise en œuvre* et *Recommandations sur les meilleures pratiques à l'usage des fournisseurs de fuel-oils*.

30 Le PPR 6 a validé un projet commun de circulaire MSC-MEPC portant sur la livraison de fuel-oil conforme par les fournisseurs, qui sera soumis à l'approbation du MEPC 74 et du Comité de la sécurité maritime (MSC 101). Ce projet de circulaire stipule que les États membres doivent demander instamment aux fournisseurs de fuel-oil de tenir compte, selon les cas, des documents : MEPC.1/Circ.875, *Recommandations sur les meilleures pratiques à l'usage des acheteurs ou utilisateurs de fuel-oil pour garantir la qualité du fuel-oil utilisé à bord des navires* et MEPC.1/Circ.875/Add.1 *Recommandations sur les meilleures pratiques à l'usage des fournisseurs de fuel-oils pour garantir la qualité du fuel-oil livré aux navires*.

Projet de Directives pour l'application uniforme de la teneur limite en soufre de 0,50 %

31 Le PPR 6 a validé le projet de Directives pour l'application uniforme de la teneur limite en soufre de 0,50 % en vertu de l'Annexe VI de MARPOL, ainsi que d'autres directives pertinentes, formant un corpus d'instruments, nouveaux et actualisés, qui aideront le secteur et les Administrations à appliquer de manière efficace et uniforme le plafond de 0,50 %.

32 Ce projet de Directives pour l'application uniforme de la teneur limite en soufre de 0,50 % en vertu de l'Annexe VI de MARPOL, devant être adopté lors du MEPC 74, inclut différentes sections relatives à l'impact sur les systèmes de machines et combustibles résultant des nouveaux mélanges de fuel ou types de fuel ; aux questions de vérification et de mesures et mécanismes de contrôle, y compris le contrôle par l'État du port et le prélèvement d'échantillons du fuel-oil utilisé à bord ; à un format de notification standard pour la non-disponibilité de fuel-oil (FONAR) ; et aux possibles implications en termes de sûreté de l'application d'un seuil de 0,50 % de teneur en soufre du fuel-oil.

33 Le PPR 6 a également validé, dans le principe, la préparation d'un projet de Directives 2019 pour le contrôle par l'État du port en vertu de l'Annexe VI de MARPOL, portant révision du texte de 2009. Le Sous-comité a également approuvé le projet de Directives 2019 concernant le prélèvement d'échantillons à bord pour la vérification de la teneur en soufre du combustible utilisé à bord des navires, actualisant la version précédente. Ces directives devraient être adoptées par le MEPC 74.

Système de collecte obligatoire de données sur la consommation de fuel-oil par les navires

34 Le MEPC 72 a été informé de l'avancement du développement de la Base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires, entamé en mars 2018 suite à l'entrée en vigueur des amendements à MARPOL rendant le système de collecte des données obligatoire. La collecte obligatoire des données a débuté le 1er janvier 2019.

Directives relatives aux systèmes d'épuration des gaz d'échappement

35 Le PPR 6 a pris note des progrès réalisés par le Groupe de travail par correspondance sur la révision des *Directives de 2015 sur les systèmes d'épuration des gaz d'échappement (EGCS)*. Toutefois, en raison d'un manque de temps, le PPR 6 a convenu de demander une extension de l'année d'achèvement de cette révision à 2020, dans la perspective de poursuivre ces travaux de révision à l'occasion de la session PPR 7.

36 Le PPR 6 a également examiné un rapport soumis par le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP), organe consultatif qui conseille les organismes des Nations Unies sur les aspects scientifiques de la protection du milieu marin.

37 Le Sous-comité a également écouté les interventions d'États membres qui avaient réalisé des études et études préliminaires liées aux rejets des eaux de lavage (en vertu des normes actuelles de rejet des eaux de lavage établies dans les directives de 2015) et de l'impact sur le milieu marin. Le PPR 6 a encouragé les États membres et les organisations internationales à entreprendre d'autres recherches scientifiques et à en présenter les résultats lors de prochaines sessions afin d'accompagner les travaux sur la révision des Directives EGCS de 2015.

38 Le PPR 6 a demandé au Secrétariat de l'OMI d'étudier la possibilité que le GESAMP procède à un examen de la littérature scientifique pertinente et supervise une étude de modélisation des impacts des rejets des eaux de lavage pour les EGCS.

Cybutryne

39 La Convention de l'OMI sur le contrôle des systèmes antiallure nuisibles sur les navires (Convention AFS) contrôle un seul composant actif en interdisant l'utilisation de biocides avec des composés organostanniques (TBT). Le PPR 6 a également convenu que de nouveaux contrôles sur la cybutryne devraient être intégrés dans la Convention AFS. Des projets d'amendements de l'Annexe 1 de la Convention AFS (contrôles des systèmes antiallure) prévoyant l'intégration de contrôles sur la cybutryne ont été approuvés pour considération par le MEPC 74, en vue de leur approbation et adoption ultérieure.

Actions requises des participants à la réunion

40 **Les participants à la réunion sont invités à :**

- .1 **prendre note** des informations fournies dans ce document ; et
- .2 **formuler des observations** s'ils le jugent utile.