



NATIONS
UNIES

EP

UNEP/MED WG.515/19

ONU 
programme pour
l'environnement



Plan d'action pour
la Méditerranée
**Convention de
Barcelone**

12 juillet 2021
Français
Original : Anglais

Réunion des Points focaux du PAM

Téléconférence, le 10 - 17 Septembre 2021

Point 5 de l'ordre du jour : Questions spécifiques pour examen et décision par la réunion, y compris les projets de décision

Projet de décision : Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031)

Pour des raisons de coût et de protection de l'environnement, le tirage du présent document a été restreint. Il est aimablement demandé aux délégations d'apporter leur copie de ce document aux réunions et de s'abstenir de demander des copies supplémentaires.

PNUE/PAM
Athènes, 2021

Note du Secrétariat

La dix-neuvième Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et à ses Protocoles (CdP 19) (Athènes, Grèce, 9-12 février 2016) a adopté une Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) (« la Stratégie régionale (2016-2021)»), visant à faciliter la mise en œuvre du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (ci-après dénommé le «Protocole Prévention et situations critiques de 2002»).

La décision IG.24/11 de la CdP 21 (Naples, Italie, 2-5 décembre 2019) relative au Programme de travail et au Budget pour la période 2020-2021, a prescrit la révision et la mise à jour de la Stratégie régionale (2016-2021).

Le projet de Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031), (ci-après dénommé « Stratégie méditerranéenne (2022-2031) », a été préparé par le Centre régional Méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) dans le cadre d'un vaste processus de consultation avec les Parties contractantes et les partenaires.

Le Projet de Stratégie méditerranéenne (2022-2031) a été examiné par la Réunion régionale des experts nationaux sur la Stratégie méditerranéenne pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031) (en ligne, 10 mars 2021), et par la quatorzième réunion des Correspondants du Centre régional Méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) (en ligne, 31 mai – 2 juin 2021). La Réunion a approuvé le projet de Stratégie méditerranéenne (2022-2031), assorti d'un paragraphe entre crochets dans le projet de décision (Annexe, Action 1.7.4), et a demandé au Secrétariat de le soumettre, aux fins d'approbation, lors de prochaine réunion des Points focaux du Plan d'action pour la Méditerranée relevant du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE/PAM).

La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) présentée en **Annexe** du présent projet de Décision expose la vision, l'objectif global, les principes directeurs, la gouvernance stratégique ainsi sept (7) Objectifs stratégiques communs (OSC). Le Projet de Stratégie méditerranéenne (2022-2031) s'appuie, pour sa mise en œuvre, sur un Plan d'action, qui est exposé en **Appendice** à la présente Stratégie.

L'Objectif de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) est de guider les Parties contractantes dans le cadre du respect de leurs obligations au titre de l'article 4 (1), de l'article 6 et de l'article 9 de la Convention de Barcelone; ainsi que des dispositions du Protocole Prévention et situations critiques de 2002 et du Protocole relatif à la coopération en matière de la lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (1976), (ci-après dénommé le « Protocole de situation Critique de 1976 »).¹

La mise en œuvre de la présente Décision est liée aux Résultats 1.1.1, 1.2.3, 1.2.10, 1.4.2, 2.4.1, 3.2.3, 4.4.1, 5.1.3, 5.2.3, 5.4.2, 5.4.5, 6.3.17 et 7.2.3 du Programme de travail proposé. Elle a des incidences budgétaires sur le Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée (MTF) et les ressources extérieures, qui figurent dans le budget proposé.

Le coût approximatif de la mise en œuvre intégrale de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) s'élève à 32 millions d'euros, en tablant sur 4.5 millions d'euros par OSC.

Ce projet de décision et son annexe sont par la présente soumis à la réunion des points focaux 2021 du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) (téléconférence, 10-17 septembre 2021) pour examen et transmission éventuelle à la 22e réunion des parties contractantes (COP 22) (Antalya, Turquie, 7-10 décembre 2021).

¹ Pour les Parties contractantes qui n'ont pas encore ratifié le Protocole urgence et situations critiques de 2002.

Projet Décision IG.25/16

Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031)

La 22^{ème} réunion des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (Convention de Barcelone) et à ses Protocoles,

Rappelant la résolution 70/1 de l'Assemblée générale des Nations Unies, en date du 25 septembre 2015, intitulée «Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030»,

Rappelant également la résolution UNEP/EA.4/Res 21 de l'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement, en date du 15 mars 2019, intitulée «Vers une planète sans pollution»,

Tenant compte de la Convention de Barcelone sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée, notamment son article 6, en vertu duquel, les Parties contractantes prennent toutes les mesures conformes au droit international pour prévenir, réduire et combattre la pollution de la zone de la mer Méditerranée causée par les rejets des navires et pour assurer la mise en œuvre effective, dans cette zone, des règles généralement admises sur le plan international relatives à la lutte contre ce type de pollution,

Tenant compte également de 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, notamment son article 4, en vertu duquel les parties prennent 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 œuvre 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, et son article 18, disposant que les réunions des parties contractantes ont pour objet de formuler et d'adopter des stratégies, des plans d'action et des programmes visant à mettre en œuvre le présent protocole,

Considérant la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), (ci-après dénommée « la Stratégie régionale (2016-2021) »), adoptée par les Parties contractantes au cours de leur 19^{ème} réunion (CdP 19) (Athènes, Grèce, 9-12 février 2016),

Consciente des progrès réalisés et des défis auxquels sont confrontées les Parties contractantes dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie régionale (2016-2021) et des domaines stratégiques potentiels d'amélioration identifiés sur la base des enseignements clés tirés de la réalisation de ses objectifs,

Rappelant le mandat du Centre régional Méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) tel qu'il est défini dans la décision IG. 19/5 sur les mandats des composantes du PAM, adoptée par les Parties contractantes lors de leur 16^{ème} réunion (CdP 16) (Marrakech, Maroc, 3-5 novembre 2009), et sa pertinence eu égard à l'exécution de la présente Décision,

Ayant examiné les rapports de la Réunion régionale des experts nationaux sur la Stratégie méditerranéenne pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031) (en ligne, Malte, 10 mars 2021) et de la quatorzième Réunion des Correspondants du REMPEC (en ligne, 31 mai-2 juin 2021),

1. *Adopte* la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031), (ci-après dénommée « Stratégie

méditerranéenne (2022-2031) »), figurant en Annexe de la présente Décision,

2. *Enjoint* aux Parties contractantes de prendre des mesures efficaces pour mettre en œuvre la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), et ainsi renforcer l'exécution 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,

3. *Prie instamment* les Parties contractantes, qui ne l'ont pas encore fait, à 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, afin d'atteindre universellement les objectifs du Protocole dans la région méditerranéenne,

4. *Demande* au Secrétariat (REMPEC) de fournir une assistance technique dans le cadre la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), en synergie avec l'OMI, par le biais d'activités de coopération technique et de renforcement des capacités, y compris la mobilisation des ressources (internes et externes),

5. *Invite* les parties prenantes, y compris les institutions financières multilatérales, les organisations intergouvernementales, les membres de l'industrie et du secteur privé et les organisations non gouvernementales à contribuer activement à la mobilisation des ressources nécessaires à la mise en œuvre effective de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031),

6. *Encourage*, sous l'égide du REMPEC, la mise en place de partenariats durables, y compris de partenariats entre les Parties et d'autres parties prenantes, aux niveaux mondial, régional et sous-régional, comme moyen de tirer parti des ressources financières et de l'assistance technique dont les Parties contractantes ont besoin aux fins de mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), et ainsi opérationnaliser la plate-forme régionale que représente la Stratégie pour coordonner la coopération internationale et maximiser les synergies en termes de mise en œuvre, dans la région méditerranéenne.

ANNEXE

**STRATÉGIE MÉDITERRANÉENNE POUR LA PRÉVENTION, LA PRÉPARATION ET LA
LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES (2022-2031)**

PRÉAMBULE

Rien dans la présente Stratégie ne porte atteinte aux principes de souveraineté des États, aux principes de liberté, aux droits de navigation et aux principes de passage innocent dans la mer territoriale. En cas de contradiction entre la Stratégie et les législations nationales ou internationales, ces dernières prévalent. Pour des sujets spécifiques traitant de questions nationales, le Secrétariat se doit de demander l'autorisation du pays concerné avant la publication de certains rapports.

PROJET DE STRATÉGIE MÉDITERRANÉENNE POUR LA PRÉVENTION, LA PRÉPARATION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES (2022-2031)

VISION

"Un environnement marin et côtier méditerranéen propre et sain avec un secteur maritime durable et exempt de pollution, soutenu par un système d'exécution rigoureux et une coopération multisectorielle renforcée, au profit des générations présentes et futures"

OBJECTIF GÉNÉRAL

L'objectif de la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031), ci-après dénommée « Stratégie méditerranéenne (2022-2031) », est de fournir des directives aux Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée, ci-après dénommée « Convention de Barcelone », dans les obligations qu'elles doivent respecter, conformément à l'article 4 paragraphe 1, de l'article 6 et de l'article 9 de cette Convention ; au 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 « Protocole Prévention et situations critiques de 2002 » et au Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (1976), ci-après dénommé « Protocole Situation critique de 1976 »².

La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) vise également à contribuer à la mise en œuvre de stratégies méditerranéennes globales et thématiques, en particulier la Stratégie méditerranéenne pour le développement durable (SMDD) (2016-2025), la stratégie à moyen terme du Programme des Nations Unies pour l'environnement / Plan d'action pour la Méditerranée (PNUE/PAM) (2022-2027), l'Approche écosystémique (EcAp) et sa feuille de route pour la mise en œuvre, la Stratégie méditerranéenne pour la gestion des eaux de ballast des navires (BWM) et le Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée adopté dans le cadre de l'article 15 du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre (Protocole LBS) à la Convention de Barcelone. Elle s'efforce également de contribuer aux objectifs et stratégies régionaux et mondiaux, notamment aux objectifs de développement durable des Nations Unies (ODD), au Plan stratégique de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la période de six ans allant de 2018 à 2023, au Plan d'action de l'OMI visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires, à la stratégie de l'OMI pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) des navires (Stratégie de l'OMI pour les GES), à la résilience aux catastrophes, la prévention, la préparation et l'intervention conformément au Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophes, au Pacte vert pour l'Europe, à la Stratégie sur 5 ans de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) (2020-2024), à la déclaration ministérielle de l'Union pour la Méditerranée (UpM) relative à l'économie bleue durable, et au travail de la Convention sur la diversité biologique à travers les Objectifs d'Aichi (particulièrement l'objectif 9 relatif aux espèces exotiques envahissantes), et le cadre pour la biodiversité post-2020 actuellement en développement.

² Pour les Parties contractantes n'ayant pas encore ratifié le Protocole Prévention et situations critiques de 2002.

PRINCIPES DIRECTEURS

La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) décrit les principaux objectifs et orientations stratégiques pour la période 2022-2031. La mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et les travaux entrepris pour atteindre les objectifs de la stratégie seront entrepris avec les principes directeurs suivants :

Guider les travaux des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, dans la mesure du possible, vers la réalisation de l'Agenda 2030 des Nations Unies pour le développement durable et la réalisation des ODD (en particulier l'ODD 5 - égalité entre les sexes, l'ODD 13 - action climatique, et l'ODD 14 - la vie sous l'eau) et le bon état écologique (GES) de la mer Méditerranée et du littoral, en particulier les objectifs écologiques liés aux espèces non indigènes (OE2), aux polluants (OE9), et aux déchets marins (OE10) ;

Renforcer la coopération entre les organisations et les parties prenantes concernées opérant dans la Méditerranée afin de maximiser les synergies autant que possible ainsi que les impacts sur le terrain et d'encourager un travail plus cohérent et efficace ;

S'appuyer sur les réalisations et les enseignements tirés de la mise en œuvre de la Stratégie régionale 2016-2021 ;

Tenir compte du principe de précaution lors de la planification et de l'exécution d'activités visant à atteindre les objectifs de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) ;

Rationaliser l'Approche écosystémique (EcAp) à la gestion des activités humaines dans le milieu marin et côtier méditerranéen ;

Travailler dans la mesure du possible à promouvoir l'égalité des sexes et l'émancipation des femmes dans le secteur maritime³;

Promouvoir, encourager et développer, dans la mesure du possible, la coopération régionale et sous-régionale entre les pays afin de lutter contre la pollution provenant des navires dans la région méditerranéenne ;

Soutenir, encourager et renforcer la collaboration avec toutes les parties prenantes⁴ de la région méditerranéenne, avec un accent particulier (le cas échéant) sur les instruments et institutions réglementaires de l'UE, en vue d'encourager un travail plus cohérent, de maximiser les synergies et les avantages pour les Parties contractantes et d'améliorer les impacts sur le terrain ;

La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et son Plan d'action s'appliquent aux navires ainsi qu'aux installations de réception portuaire, aux terminaux, aux installations offshore et aux ports maritimes ou aux installations de manutention, selon le cas et conformément aux réglementations légales visant à prévenir, réduire et contrôler la pollution du milieu marin par les navires, telles qu'adoptées au niveau régional et mondial, conformément au droit

³ Se concentrer sur l'augmentation du nombre de femmes stagiaires / nombre de femmes scientifiques / expertes recrutées, ainsi que sur l'engagement des femmes dans les groupes de travail, les réseaux, les réunions, les exercices de formation et les opérations.

⁴ Par exemple, les établissements d'enseignement, les organisations intergouvernementales, l'industrie, les organisations non gouvernementales, la société civile, le grand public, etc.

international, sous l'égide des institutions spécialisées des Nations Unies, et en particulier de l'Organisation maritime internationale⁵ ; et

Promouvoir et développer des solutions novatrices, dans la mesure du possible, pour atteindre les objectifs de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) dans le cadre de l'OMI.

INFORMATIONS CONTEXTUELLES

La région méditerranéenne

Le champ d'application géographique de la Stratégie régionale (2022-2031) est la zone de la mer Méditerranée tel que définie dans l'Article 1 de la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution de 1976, tel que modifié par la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée de 1995⁶. La région comprend un vaste ensemble d'écosystèmes côtiers et marins qui apportent des avantages précieux aux espèces indigènes côtières.

Les 22 Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont : l'Albanie, l'Algérie, la Bosnie-Herzégovine, Chypre, la Croatie, l'Égypte, l'Espagne, la France, la Grèce, Israël, l'Italie, le Liban, la Libye, Malte, le Maroc, Monaco, le Monténégro, la République arabe syrienne, la Slovénie, la Tunisie, la Turquie, et l'Union européenne. La région méditerranéenne connaît actuellement des changements démographiques, sociaux, culturels, économiques et environnementaux intenses. La population continue de croître dans les zones côtières et urbaines de la région méditerranéenne, et devrait atteindre 572 millions d'ici 2030⁷. Les pays méditerranéens sont la première destination touristique au monde et la Méditerranée est également la deuxième plus grande région de croisière au monde⁷. La combinaison de la croissance démographique avec la croissance des centres côtiers (péri) urbains et du trafic maritime génère de multiples pressions environnementales, amplifiées par le tourisme (souvent concentré dans les zones côtières méditerranéennes) et par le changement climatique.

Bien que le bassin méditerranéen couvre moins de 1 % des océans du monde, il est stratégiquement situé à l'interface des trois continents d'Asie, d'Europe et d'Afrique et au carrefour de trois corridors maritimes. La mer Méditerranée est l'une des mers les plus fréquentées au monde, avec 24 % de la flotte mondiale de navires faisant escale dans les ports ou passant par la Méditerranée en 2019, y compris 36,5 % des porte-conteneurs, 32,6 % des navires de gaz et 27 % des pétroliers et chimiquiers de la flotte mondiale⁸. De plus, la Méditerranée est le deuxième plus grand marché mondial de croisières (après les Caraïbes), représentant 17,3 % des croisières dans le monde en 2019⁸. À mesure que le trafic maritime augmente continuellement, des pressions environnementales s'ajoutent. Par exemple, l'augmentation des émissions de CO₂, la pollution par le pétrole et les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD), les déchets marins, les collisions avec de grands cétacés, le bruit sous-marin et l'introduction d'espèces non indigènes. Le développement du trafic portuaire de conteneurs montre une tendance claire à la croissance rapide du secteur, ce qui augmente sans aucun doute la pression environnementale et renforce la nécessité d'une transition vers un secteur maritime durable. Enfin, la

⁵ Article premier (définitions) paragraphe (e) du Protocole Prévention et situations critiques.

⁶ La zone de la 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 du 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.

⁶ Rapport de 2017 sur l'état de la qualité de la Méditerranée, Convention de Barcelone

⁷ MedCruise, 2018. Statistiques de 2018. Activités de croisières dans les ports MedCruise

⁸ REMPEC (2020). Étude sur les tendances et les perspectives de la pollution marine provenant des navires ainsi que du trafic maritime et des activités offshore en Méditerranée

préparation et la lutte contre les incidents de pollution requièrent une coopération intersectorielle plus forte et à une gestion intégrée des catastrophes, permettant des opérations de lutte coordonnées en mer et sur terre.

Développer la Stratégie régionale (2016-2021)

Cette Stratégie méditerranéenne (2022-2031) a été élaborée sur la base de la Stratégie régionale pour la prévention, la préparation à, et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) adoptée par la CdP 19⁹ en 2016. Bien que beaucoup de progrès aient été accomplis au cours des 15 dernières années, bon nombre des questions mises en évidence dans les stratégies précédentes ont encore de la pertinence aujourd'hui, et il est donc important de s'appuyer sur les efforts passés et de reconnaître les progrès déjà réalisés.

Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont élaboré la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) en collaboration avec le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), l'OMI, le PNUE/PAM et d'autres parties prenantes clés de la Méditerranée, notamment l'IPIECA.

L'élaboration de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) a été entreprise parallèlement à l'élaboration de la Stratégie à moyen terme du PNUE/PAM (2022-2027). Compte tenu du cadre juridique, financier et institutionnel du système du PNUE/PAM de la Convention de Barcelone, notamment les clauses du Protocole Prévention et situations critiques de 2002, la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) devrait être considérée comme faisant partie intégrante de la Stratégie à moyen terme du PNUE/PAM.

Structure et présentation de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031)

Ce document spécifie la vision, l'objectif général, les principes directeurs, la gouvernance stratégique et les Objectifs stratégiques communs (OSC) formant la Stratégie méditerranéenne (2022-2031). La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) est soutenue par un Plan d'action pour sa mise en œuvre, présenté en appendice de ce document.

GOVERNANCE

Gouvernance, partenariat et mobilisation des ressources

La mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) est régie par le cadre institutionnel, juridique et exécutif global et intégré de la Convention de Barcelone et de ses Protocoles, en particulier le Protocole Prévention et situations critiques de 2002, en collaboration et en consultation avec les organisations, institutions, agences et parties prenantes nationales, régionales et internationales compétentes. Pour ce faire, il convient de coordonner des initiatives et des processus parallèles afin d'assurer la capitalisation des efforts passés et en cours, en vue d'accroître l'efficacité des ressources mobilisées pour atteindre l'objectif commun de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Les organisations non gouvernementales (ONG) qui contribuent à la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) sont invitées à demander l'accréditation en tant que partenaires du PNUE/PAM⁹ pour participer à la mise en œuvre de la présente stratégie. Les partenaires du PNUE/PAM fournissent des conseils d'experts en matière de politiques et de techniques et encouragent les politiques,

⁹ 19^{ème} Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (Athènes, Grèce, 9-12 février 2016).

¹⁰ Conformément aux droits et responsabilités des partenaires du PAM prévus par la Décision IG.19/6 « Coopération et partenariat PAM/Société civile »

stratégies et programmes découlant de la Convention de Barcelone et de ses Protocoles. Les partenaires du PNUE/PAM participent en qualité d'Observateurs aux réunions des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles ainsi qu'aux activités menées dans le cadre du Programme de travail du PNUE/PAM.

Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone encouragent en outre les institutions régionales et internationales à formaliser leur coopération pour apporter un soutien financier et technique aux Parties contractantes, en vue de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) par le biais d'accords de partenariat spécifiques, le cas échéant.

Examen et évaluation à mi-parcours

La mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) sera régulièrement suivie par un processus consultatif avec les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et les organisations régionales et internationales compétentes.

Après une période de cinq (5) ans, la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et son Plan d'action seront examinés sur la base d'une analyse des progrès de sa mise en œuvre et des résultats des discussions sur les questions émergentes. La nécessité de mettre à jour et de réviser la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et son Plan d'action sera évaluée en 2026, en vue d'adopter éventuellement une stratégie révisée en 2027. L'examen tiendra compte du développement de la Stratégie à mi-parcours du PNUE/PAM à venir (2028-2032), ainsi que des rapports des Parties contractantes sur l'état de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et de son Plan d'action.

Réduction des risques

Le succès de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et de son Plan d'action est soumis à un certain nombre de risques identifiés, notamment, mais sans s'y limiter :

- .1 **La pandémie de COVID-19**, les restrictions de déplacements à l'échelle mondiale et les pressions qui en découlent sur les ressources gouvernementales, le personnel et le financement étant réorientés pour faire face à la crise sanitaire ;

En partie à la suite de la pandémie mentionnée ci-dessus, mais aussi à titre général, la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et de son Plan d'action dépendra du **financement approprié et adéquat** disponible au sein des Parties contractantes et des institutions régionales ; et

En outre, les complexités socio-politiques de la région méditerranéenne pourraient présenter des **instabilités politiques potentielles** dans la région, ce qui pourrait entraver la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et de son Plan d'action.

Afin de réduire les risques identifiés ci-dessus, les considérations suivantes ont été faites pour la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et de son Plan d'action :

- .1 Afin de réduire les risques associés à la **pandémie de COVID-19**, les Parties contractantes continueront de travailler à une transformation numérique en utilisant les technologies numériques pour améliorer les réseaux, le développement des capacités et la visibilité ;

Afin de réduire les risques associés à la garantie d'un **financement approprié et adéquat**, les Parties contractantes continueront de veiller à ce que les fonds disponibles soient utilisés de manière efficace et appropriée, en évitant dans la mesure du possible les doubles emplois, afin

de mettre pleinement en œuvre la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et son Plan d'action. Les Parties contractantes se coordonneront également avec toutes les parties prenantes (y compris le secteur privé, les ONG, les organisations non gouvernementales régionales et internationales, etc), pour rechercher des opportunités de collaboration et d'efforts conjoints chaque fois que cela est possible (et approprié). Le REMPEC aidera les Parties contractantes (dans la mesure du possible) à développer des partenariats avec des organisations régionales et internationales, ainsi qu'à rechercher des possibilités de financement (dans la mesure du possible) pour les activités nécessaires à la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et de son Plan d'action ;

Afin de réduire les risques associés aux **instabilités politiques potentielles**, les Parties contractantes poursuivront les efforts déployés dans le cadre de la Convention de Barcelone pour relever conjointement et individuellement les défis communs, par le biais d'un consensus régional au profit de l'ensemble de la région et de ses différentes Parties contractantes.

OBJECTIFS COMMUNS POUR LA RÉALISATION DE LA VISION POUR LA MÉDITERRANÉE

Cette section présente les sept Objectifs stratégiques communs (OSC) identifiés, qui représentent les domaines thématiques prioritaires de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031). Les sept OSC s'appliquent à la région méditerranéenne dans son ensemble, et les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, aux côtés des diverses organisations et institutions de la Méditerranée, ont chacune un rôle à jouer dans la réalisation de ces objectifs.

Objectifs stratégiques communs (OSC)

OSC 1 Prévenir, se préparer à, et lutter contre la pollution au pétrole et aux SNPD opérationnelle, illégale et accidentelle provenant des navires

Les taux de pollution accidentelle par les navires ont diminué à l'échelle régionale et mondiale, malgré l'augmentation du transport maritime. Ces résultats ont été obtenus en particulier grâce à l'adoption d'un cadre réglementaire régional et international, par le biais du système de la Convention de Barcelone du PNUE/PAM et de l'OMI, respectivement le Protocole Prévention et situations critiques de 2002 et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, tel que modifié par les Protocoles de 1978 et 1997 y afférents (MARPOL) et ses Annexes, 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-HNS), ainsi que les activités de coopération technique entreprises au niveau régional et national. Toutefois, les risques associés au transport par les navires de pétrole et de HNS, avec des conséquences néfastes possibles sur le biote et les écosystèmes, ne peuvent pas être éliminés. Des accidents peuvent survenir et continuent d'ailleurs à se produire. La pratique de la décharge illégale par les navires a été de plus en plus surveillée et des procédures d'application de la loi sont mises en place progressivement par le Réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS) pour poursuivre les contrevenants.

Pour atteindre cet OSC, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone conviennent de renforcer l'effort collaboratif et collectif déjà mis en place, dans le cadre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et d'inviter les organisations compétentes à coopérer et à coordonner leurs actions en vue de

faciliter la ratification, la mise en œuvre efficace et l'application stricte des instruments pertinents juridiquement contraignants. Les Parties contractantes reconnaissent également la nécessité de développer les politiques visant à relever les défis actuels en matière de prévention, de préparation et de lutte contre la pollution opérationnelle, illégale et accidentelle des navires en Méditerranée, de faciliter et d'améliorer les services existants ou nouveaux pour favoriser la surveillance et l'échange de connaissances et de données. Afin de maximiser ces efforts, des synergies plus étroites sont nécessaires entre les réseaux concernés, à l'intérieur et à l'extérieur de la région méditerranéenne.

En outre, les Parties contractantes reconnaissent que dans le transport maritime, le cycle linéaire d'exploitation et d'utilisation des ressources, ainsi que d'élimination des déchets n'est plus possible. Ainsi, il est nécessaire que les Parties contractantes se tournent vers une vision d'économie circulaire dans le transport et l'industrie maritime, notamment : les loisirs (plaisance et divertissement, croisières) ; l'exploitation des matières premières (pétrole et gaz, exploitation minière en mer, pêche) ; la logistique (transport de denrées alimentaires, d'énergie, de conteneurs et de matières en vrac) ; et les infrastructures (ferries, transport maritime local, ports). En ce sens, les Parties contractantes reconnaissent également le rôle essentiel du transport, en tant que clé de voûte du commerce dans la région méditerranéenne, pour permettre et tirer parti d'une conversion circulaire des chaînes d'approvisionnement, et pour déterminer le type de collaboration entre les chaînes de valeur que ces changements nécessiteraient.

Les Parties contractantes reconnaissent également la nécessité d'une coopération intersectorielle renforcée entre les intervenants en mer, sur le littoral et dans le domaine de la faune et de la flore, les autorités portuaires, l'industrie pétrolière et chimique et conviennent de tendre vers une gestion globale / intégrée des incidents de pollution marine, permettant une intervention coordonnée en mer et sur terre, y compris sur la faune et la flore. Une telle approche holistique devrait favoriser la préparation et l'intervention en cas de marée noire, à la fois au niveau national et dans le cadre de la coopération à l'échelle régionale.

OSC 2 Promouvoir et soutenir le développement et la mise en œuvre de solutions novatrices mondiales pour réduire et lutter contre le changement climatique

Le changement climatique est reconnu comme l'une des urgences environnementales les plus impératives de cette génération. Un climat qui se réchauffe à l'échelle mondiale entraîne des changements dans les conditions météorologiques, une élévation du niveau des mers, des événements météorologiques extrêmes et peut potentiellement avoir des répercussions sur les ressources en eau douce, les systèmes côtiers et les zones de basse altitude, les systèmes océaniques, la sécurité alimentaire et les systèmes de production alimentaire. En outre, le changement climatique augmente les risques pour la santé humaine ; les vagues de chaleur accrues et plus longues sont un facteur de risque pour la santé, en particulier pour les personnes âgées. L'urgence climatique touche tous les pays du monde et a le potentiel de perturber les économies nationales et de déplacer des communautés entières. Le rapport de 2013 du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) souligne que la Méditerranée est l'une des régions les plus vulnérables au monde aux effets du réchauffement climatique. Le Rapport de 2019 sur l'état de l'environnement et du développement en Méditerranée (RED) conclut que le bassin méditerranéen est affecté par le changement climatique à un rythme bien supérieur à la moyenne mondiale, en particulier par un réchauffement plus rapide de l'air ambiant et de la surface de la mer en toutes saisons. Grâce au calcul de l'Indice de risque côtier (CRI-MED) pour la Méditerranée (sur 21 pays méditerranéens), nous savons que les points chauds côtiers se trouvent principalement dans la région sud-est de la Méditerranée.

Le réseau méditerranéen d'experts sur les changements climatiques et environnementaux (MedECC) a publié son premier rapport sur l'état actuel et les risques des changements climatiques et environnementaux en Méditerranée en 2020¹¹. Le rapport conclut qu'en raison des tendances régionales et mondiales des moteurs du changement climatique et environnemental, les impacts sur la région méditerranéenne seront exacerbés dans les décennies à venir, et qu'une nette amélioration des efforts est nécessaire pour s'adapter aux changements inévitables, pour réduire les moteurs du changement et pour accroître la résilience.

Bien que le transport maritime soit l'un des modes de transport les plus économes en énergie, l'industrie du transport maritime doit tout de même prendre part à la poursuite de stratégies visant à réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale et à fonctionner aussi efficacement et aussi proprement que possible. Il faut également reconnaître que la plupart des impacts du changement climatique sont exacerbés par d'autres défis environnementaux.

La quatrième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre a révélé que les émissions totales de GES provenant du transport maritime ont augmenté d'environ 10 % entre 2012 et 2018. Les émissions de GES (y compris le CO₂, le CH₄ et le N₂O, exprimés en CO₂e) du transport maritime total (international, domestique et pêche) sont passées de 977 millions de tonnes en 2012 à 1 076 millions de tonnes en 2018 (augmentation de 9,6 %). En 2012, les émissions de CO₂ représentaient 962 millions de tonnes, alors qu'en 2018, ce nombre a augmenté de 9,3 % pour atteindre 1 056 millions de tonnes d'émissions de CO₂. La part des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime dans les émissions de gaz à effet de serre anthropiques totales est passée de 2,76 % en 2012 à 2,89 % en 2018. Le facteur d'émission (émissions de CO₂ de la flotte par transport) s'est amélioré en ce qui concerne le transport maritime international, ainsi que pour la plupart des types de navires. Les émissions de GES devraient passer d'environ 90 % des émissions de 2008 en 2018 à 90-130 % des émissions de 2008 d'ici 2050 selon six scénarios économiques et énergétiques plausibles sur le long terme.

Les accords internationaux et les documents de politique générale sur la lutte contre le changement climatique comprennent : L'Accord de Paris sur le climat et l'Agenda 2030 pour le développement durable ; la Convention de Londres et le Protocole de Londres (capture et stockage du carbone), le Cadre régional pour l'adaptation au changement climatique pour les aires côtières et marines méditerranéennes ; et spécifiquement liée aux émissions de GES des activités de transport maritime, la Stratégie de l'OMI sur les GES, qui prévoit notamment une réduction du facteur d'émission du transport maritime international (réduire les émissions de CO₂ par transport, en moyenne dans l'ensemble du transport maritime international, d'au moins 40 % d'ici 2030 (à travers une combinaison nécessaire entre des mesures techniques et opérationnelles), poursuivant ces efforts jusqu'à 70 % d'ici 2050, par rapport à 2008) ; et que les émissions annuelles totales de GES du transport maritime international devraient être réduites d'au moins 50 % d'ici 2050 par rapport à 2008. En outre, en vertu de l'annexe VI de MARPOL, le facteur d'émission des navires devrait diminuer par la mise en œuvre d'autres phases de l'Indice d'efficacité énergétique (EEDI) pour les nouveaux navires et l'exigence de Plans de gestion du rendement énergétique des navires (SEEMP).

En outre, le règlement MRV de l'UE (règlement 2015/757) relatif à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de dioxyde de carbone provenant des transports maritimes et modifiant la directive 2009/16/CE s'applique à tous les navires de plus de 5 000 GT en ce qui concerne les émissions

¹¹ MedECC (2020) Changement climatique et environnemental dans le bassin méditerranéen – Situation actuelle et risques pour le futur. Premier rapport d'évaluation sur la Méditerranée (Cramer, W., Guiot, J., Marini, K. (eds.)) Union pour la Méditerranée, Plan Bleu, PNUE/PAM, Marseille, France, 600pp, sous presse

de CO₂ rejetées lors de voyages à destination de, en provenance et entre les ports relevant de la juridiction des États membres de l'UE à partir du 1^{er} janvier 2018.

En vue de relever ce défi mondial, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent, à travers l'actuelle Stratégie méditerranéenne (2022-2031), à promouvoir et à soutenir le développement et la mise en œuvre de solutions mondiales innovantes pour réduire et lutter contre les changements climatiques, plus précisément en soutenant les efforts visant à réduire les émissions de GES des navires d'au moins 40 % d'ici 2030, conformément aux niveaux d'ambition de la Stratégie de l'OMI sur la réduction des GES provenant des navires.

OSC 3 Réduire et surveiller les émissions atmosphériques des navires à un niveau non nocif pour l'environnement marin et pour la santé de la population côtière de la Méditerranée

Les émissions atmosphériques des navires contribuent à la dégradation de la qualité globale de l'air dans la région méditerranéenne, et plus particulièrement dans les États côtiers méditerranéens. Les émissions d'oxyde de soufre (SO_x) peuvent causer des pluies acides et se combiner avec d'autres polluants pour produire des particules fines, ce qui peut entraîner des maladies respiratoires et cardiovasculaires tel que l'asthme infantile, ainsi qu'une réduction de l'espérance de vie et une augmentation des décès prématurés. Les pluies acides sont nocives pour les cultures, les forêts et les espèces aquatiques, et contribuent à l'acidification des océans. Les oxydes d'azote (NO_x) sont aussi précurseurs de fines particules et d'ozone, et sont l'une des causes principales de l'eutrophisation des océans. Le cadre réglementaire international clé concernant les exigences de contrôle des émissions des navires est établi par l'Annexe VI de MARPOL.

L'Annexe VI de MARPOL, adoptée par le Protocole de 1997 tel que modifié en 2011¹², réglemente la prévention de la pollution de l'air par les navires en général et, en particulier, établit des limites plus strictes pour les émissions de SO_x, de NO_x et de Particules en suspension (PM) provenant des gaz d'échappement des moteurs de navires. L'Annexe VI de MARPOL introduit également un nouveau Chapitre 4 comportant des règlements sur l'efficacité énergétique des navires. Le règlement 14¹³ prévoit qu'à partir du 1^{er} janvier 2020, la teneur en soufre du fioul utilisé à bord des navires ne doit pas dépasser 0,50 % m/m. Toutefois, dans les zones de réglementation des émissions de SO_x (SO_x ECA), où un niveau de protection plus élevé est nécessaire en raison de la proximité avec un trafic de transport maritime de haute densité dans des zones peuplées (par exemple), ou bien en raison de la sensibilité d'une zone maritime donnée à l'acidification ou à l'eutrophisation, la limite est fixée à 0,10 % m/m. La mise en œuvre de normes SO_x ECA devrait (d'après la l'étude technique et de faisabilité du REMPEC¹⁴) empêcher 1 000 morts prématurées et plus de 2 000 cas d'asthme infantile. Elle devrait également contribuer à la diminution de l'acidification des systèmes aquatiques, grâce à une diminution du dépôt de sulfate humide et sec de 1,16 % et 1,95 % respectivement ; et devrait permettre une réduction de la brume, entraînant ainsi une amélioration de la visibilité, qui se ressentirait particulièrement au-dessus de Gibraltar et au nord du Maroc et de l'Algérie, ainsi que le long des principales voies de navigation reliant le détroit de Gibraltar, Malte et Suez.

En outre, dans l'Union européenne, les exigences de l'Annexe VI de MARPOL dans sa version modifiée, ont été transposées dans la loi européenne à travers la Directive (UE) 2016/802. Par conséquent, la limite de soufre de 0,50 % s'applique dans les eaux de l'UE (y compris la mer Méditerranée) à compter

¹² Résolution MEPC.203(62)

¹³ [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulfur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulfur-oxides-(SOx)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx)

du 1er janvier 2020. Les exigences des SOx ECA s'appliquent dans la mer du Nord, dans la mer Baltique et dans la Manche.

Les normes de l'Annexe VI de MARPOL devraient réduire les émissions de SOx d'environ 75 % pour les opérations typiques utilisant des carburants résiduels. La mise en œuvre des normes SOx ECA permettrait une réduction d'environ 95 % des émissions de SOx des navires par rapport aux réglementations actuelles. Des réductions de Particules en suspension d'environ 51 % sont associées à l'Annexe VI de MARPOL, et les normes des SOx ECA augmenteraient cette tendance pour atteindre une réduction d'environ 62 % des émissions.

La Règle 13¹⁴ prévoit des réductions progressives des émissions de NOx des moteurs diesel marins installés sur les navires, avec une limite d'émission de « Niveau II » pour les moteurs installés sur un navire construit à partir du 1er janvier 2011 ; et une limite d'émission plus stricte de « Niveau III » pour les moteurs installés sur un navire construit à partir du 1er janvier 2016 et fonctionnant dans des zones de contrôle d'émission de NOx. Les limites d'émissions de « Niveau I » s'appliquent aux moteurs diesel marins installés sur un navire construit entre le 1er janvier 1990 et le 1er janvier 2000¹⁵. Dans l'UE, les exigences en matière de NOx provenant des sources de transport maritime sont largement remplies par les législations existantes sur la qualité de l'air, mais d'autres développements, notamment la possibilité d'établir des zones de contrôle des émissions dans toutes les eaux de l'UE, sont à l'étude dans le cadre des ambitions du Pacte vert de l'UE en matière d'élimination de la pollution et d'instauration d'une mobilité durable et intelligente.

Dans ce contexte, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à mettre pleinement en œuvre la Feuille de route pour une proposition de désignation éventuelle de la mer Méditerranée dans son ensemble en tant que zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre en vertu de l'Annexe VI de MARPOL, basée sur leur décision adoptée par la CdP 21¹⁶ en 2019¹⁷. Les Parties contractantes exploreront également, dans le cadre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), la désignation éventuelle de la mer Méditerranée, dans son ensemble, en tant que zone de contrôle des émissions de NOx conformément à l'Annexe VI de MARPOL, dans le cadre de la Convention de Barcelone, et appellera à des efforts régionaux et internationaux coordonnés dans ce sens.

OSC 4 Prévenir et réduire l'entrée de déchets (notamment les déchets plastiques) dans le milieu marin par les navires, afin de limiter l'impact environnemental, sanitaire et socio-économique des déchets marins en Méditerranée

Bien que le rejet de matières plastiques dans la mer soit déjà interdit en vertu de la réglementation sur la prévention de la pollution par les ordures des navires de MARPOL, les matières plastiques continuent d'entrer dans le milieu marin à la suite d'une vaste gamme d'activités terrestres et maritimes. Ces plastiques persistent dans le milieu marin et ont des effets nocifs sur la vie marine et la biodiversité marine, ainsi que des effets négatifs sur la santé humaine. Les déchets marins peuvent également

¹⁴ « Technical and feasibility study for the designation of MED SOx ECA, entreprise par le REMPEC en 2019, disponible ici : <https://www.rempec.org/en/our-work/pollution-prevention/hop-topics/med-eca/study>

¹⁵ [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-\(NOx\)-%E2%80%93-Regulation-13.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-(NOx)-%E2%80%93-Regulation-13.aspx)

¹⁶ Les normes des NOx ECA s'appliqueront à partir du 1er janvier 2021 dans la mer du Nord, la mer Baltique et la Manche.

¹⁷ 21^{ème} Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (Naples, Italie, 2-5 décembre 2019).

¹⁸ La décision IG.24/8 établit que les propositions pour la possible désignation de la mer Méditerranée en tant que SOx ECA peuvent être soumises à l'OMI par les Parties contractantes en 2022.

entraîner des risques pour la sécurité de la navigation. L'abondance de déchets flottants dans les eaux méditerranéennes a été rapportée à des quantités mesurant plus de 2 cm, allant de 0 à plus de 600 unités par kilomètre carré. L'évaluation des déchets marins dans la Méditerranée effectuée par le PNUE/PAM en 2015 a conclu qu'environ 0,5 milliard d'unités de déchets se trouvent actuellement dans les fonds marins méditerranéens.

En Méditerranée, bien que la plus grande partie des déchets marins provienne de sources terrestres, les navires contribuent à l'accumulation de débris flottants et de déchets. Des études évaluant les débris flottants, axées sur le fond de la mer Méditerranée, ont suggéré que les déchets accumulés, y compris de grandes proportions de plastique, ont une origine principalement côtière, tandis que les déchets recueillis sur la pente, composée principalement de déchets lourds, sont principalement d'origine navale, en particulier sur les sites situés sous les routes maritimes principales¹⁸. La pêche commerciale est reconnue comme une source maritime de déchets plastiques marins, en particulier les matériels de pêche abandonnés (PNUE/PAM, 2015).

Les principaux instruments et plans d'action internationaux et régionaux en place pour lutter contre les plastiques en milieu marin méditerranéen et la prévention de la pollution par les déchets provenant des navires sont l'Annexe V de MARPOL ; le plan d'action de l'OMI pour lutter contre les déchets plastiques marins des navires ; le Plan régional sur la gestion des déchets marins dans la Méditerranée dans le cadre de l'article 15 du Protocole LBS à la Convention de Barcelone ; et l'article 14 sur la mise en place d'installations de réception portuaires adéquates dans le cadre du Protocole Prévention et situations critiques de 2002. En outre, l'UE dispose d'un certain nombre de directives visant à réduire les déchets marins, telle que la directive sur les installations de réception portuaire (Directive (UE) 2019/883 relative aux installations de réception portuaire pour le dépôt des déchets des navires), la Directive sur le plastique à usage unique (Directive (UE) 2019/904 relative à la réduction de l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement) et les différentes prévisions de la directive-cadre « stratégie pour le milieu marin » (Directive (UE) 2008/56). Enfin, l'*Initiative mondiale contre les engins de pêche fantômes* (GGGI) est une alliance volontaire entre les parties prenantes de l'industrie de la pêche, du secteur privé, des entreprises, des ONG, des universités et des gouvernements qui se concentre sur la résolution du problème des engins de pêche perdus et abandonnés dans le monde entier. Les gouvernements peuvent devenir membres de la GGGI et promouvoir une action nationale contre les engins de pêche fantômes, notamment en améliorant les régimes de responsabilité des producteurs.

Pour atteindre cet objectif, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone acceptent d'entreprendre des actions collectives et individuelles pour mettre pleinement en œuvre le Plan d'action de l'OMI sur les déchets plastiques marins provenant des navires, et le Plan régional du PNUE/PAM sur la gestion des déchets marins dans la Méditerranée, ainsi que de ratifier et mettre en œuvre efficacement des instruments juridiquement contraignants ainsi que des politiques et des initiatives volontaires (telles que la GGGI) visant à lutter contre les déchets plastiques marins¹⁹ en Méditerranée.

OSC 5 Éliminer l'introduction d'espèces non indigènes introduites par les activités de navigation

La navigation est reconnue comme une voie majeure d'introduction des espèces non indigènes (NIS) dans de nouveaux environnements. L'introduction des NIS dans de nouveaux environnements peut représenter une menace majeure pour les écosystèmes marins en envahissant les écosystèmes existants

¹⁸ Ramirez-Llodra, De Mol, Company, Coll, & Sardà, 2013

¹⁹ Les déchets plastiques incluent tous les types et toutes les tailles de déchets plastiques marins, y compris les macro, méso et microplastiques, ainsi que les engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés (ALDFG).

et en causant l'extinction locale des espèces. Les effets connus dans de nombreuses régions du monde ont été dévastateurs, y compris dans certaines régions de la Méditerranée. Au cours des deux dernières décennies, des changements dans la biodiversité marine méditerranéenne liés à l'introduction des NIS ont été signalés en tant que conséquences de plusieurs actions spécifiques : trafic maritime intense ; ouverture de canaux artificiels et activités aquacoles.

On estime que les NIS introduites par les navires représentent 26 % des nouvelles NIS introduites en Méditerranée. L'eau de ballast des navires est particulièrement préoccupante car elle représente un vecteur d'introduction d'espèces exotiques envahissantes dans la mer Méditerranée en raison des importantes quantités d'eau de ballast provenant de différents environnements marins du monde entier déversées dans les ports méditerranéens. L'encrassement biologique sur les coques des navires ainsi que dans les creux est également reconnu comme un vecteur majeur d'introduction des NIS. Au cours de la dernière décennie, la diversité des espèces chez les organismes marins dans la mer Méditerranée a atteint ~17 000 taxons, parmi lesquels 820 peuvent être considérés comme des NIS⁸.

Les principaux instruments régionaux et internationaux en place pour lutter contre les risques pour la sécurité biologique dans les eaux méditerranéennes sont la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004 (Convention BWM), la Stratégie méditerranéenne pour la gestion des eaux de ballast des navires, y compris son Plan d'action et son Calendrier, parallèlement aux lignes directrices de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire au minimum le transfert des espèces aquatiques envahissantes (lignes directrices sur l'encrassement biologique)²⁰, la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires de 2001 (Convention AFS), et le Plan d'action relatif aux introductions d'espèces et aux espèces envahissantes en mer Méditerranée. Les activités entreprises pour rencontrer cet OSC seront mises en œuvre en étroite collaboration avec le Centre d'activités régionales pour les aires spécialement protégées et la diversité biologique en Méditerranée (PNUE/PAM - SPA/RAC), et en prenant en compte l'examen du Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée (Protocole SPA/BD, 1995), ainsi que du Programme d'action stratégique post-2020 pour la conservation de la biodiversité et la gestion durable des ressources naturelles dans la région méditerranéenne (Post-2020 SAP BIO).

Pour atteindre cet objectif et lutter contre l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes dans le milieu marin et l'introduction d'espèces envahissantes, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone conviennent d'accélérer les processus de ratification et de mettre en œuvre efficacement des instruments juridiquement contraignants pertinents ainsi que des politiques visant à assurer la biosécurité marine en Méditerranée, et requièrent une assistance technique coordonnée supplémentaire fournie par les organisations internationales et régionales compétentes.

OSC 6 Parvenir à une bonne gérance de la Méditerranée afin de la rendre sûre et exempte de pollution, avec une planification intégrée de l'espace marin et la désignation de zones spéciales, où l'activité maritime a un impact limité sur l'environnement marin

Dans le cadre du Protocole relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée et du Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée de la Convention de Barcelone, des mesures de protection ont été mises en place par le biais de la Planification spatiale marine (MSP) pour lutter contre les interactions terre-mer, d'Aires marines

²⁰ Résolution MEPC.207(62)

protégées (AMP), d'Aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne (ASPIM), et d'Aires marines d'importance écologique ou biologique (AIEB).

Reconnaissant que certains environnements marins sensibles puissent être exposés à des dommages dus à la pollution opérationnelle et accidentelle et aux rejets de navires, l'OMI a mis en place un cadre réglementaire complet pour protéger les zones sensibles. Dans l'Annexe I (Prévention de la pollution par les hydrocarbures), l'Annexe II (Prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac), l'Annexe IV (Prévention de la pollution par les eaux usées des navires) et l'Annexe V (Prévention de la pollution par les ordures des navires), MARPOL définit certaines aires maritimes comme des "aires spéciales" dans lesquelles, pour des raisons techniques liées à leur état océanographique et écologique et à leur trafic maritime, il est nécessaire d'adopter des méthodes obligatoires spéciales de prévention de la pollution de la mer. Dans le cadre de MARPOL, ces aires spéciales bénéficient d'un niveau de protection plus élevé que les autres aires de la mer. Dans ce contexte, la mer Méditerranée est devenue une aire spéciale au titre de l'Annexe I de MARPOL depuis octobre 1983 et de l'Annexe V depuis mai 2009. L'OSC 3 couvre la création de zones de contrôle des émissions en vertu de l'Annexe VI de MARPOL pour la prévention de la pollution atmosphérique par les navires.

Une zone qui a besoin d'une protection spéciale grâce à l'action de l'OMI en raison de son importance pour des raisons écologiques, socio-économiques ou scientifiques reconnues et qui peut être vulnérable aux dommages causés par les activités maritimes internationales peut être désignée comme une zone maritime particulièrement vulnérable (PSSA).

Ces instruments sont complétés par des Dispositifs de séparation du trafic (DST) et d'autres systèmes d'organisation du trafic inscrits au chapitre V de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), qui ont été établis dans la plupart des principales zones maritimes encombrées de la Méditerranée, où le nombre de collisions et d'échouements a souvent été considérablement réduit.

En outre, l'Union européenne a adopté la Directive 2014/89/UE établissant un cadre pour l'aménagement du territoire maritime visant à promouvoir la croissance durable des économies maritimes, le développement durable des aires marines et l'utilisation durable des ressources marines.

Pour atteindre cet objectif, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone requièrent des mesures coordonnées et intégrées entre les organisations internationales et régionales, en consultation avec le PNUE/PAM et l'OMI, et conviennent de prendre les mesures nécessaires au niveau national, sous-régional et régional pour mettre en place des zones spéciales et gérer efficacement ces instruments, le cas échéant.

OSC 7 Identifier et comprendre collectivement les problèmes émergents liés à la pollution provenant des navires en Méditerranée, et définir les mesures nécessaires pour traiter les problèmes identifiés

L'état de la compréhension des problèmes dans le milieu marin est en constante évolution et il est donc nécessaire de réfléchir continuellement à la compréhension actuelle et de se tenir au courant des problèmes au fur et à mesure qu'ils émergent. Parmi les nouveaux enjeux actuels, on peut citer, sans s'y limiter, l'impact du bruit sous-marin provenant du transport maritime, la réglementation de l'eau noire, de l'eau grise et des produits de nettoyage marins, la gestion de la fin de vie des navires en plastique renforcé de fibres (FRP) comme solutions de rechange au ramassage en mer ; le raclage de la coque et

des revêtements marins comme source de microplastiques, l'impact des munitions historiques, l'impact environnemental de la perte de conteneurs, etc.

En vue d'atteindre cet objectif, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone conviennent de partager les résultats des études de recherche et de développement et de traiter, le cas échéant, les questions émergentes liées à la pollution par les navires en Méditerranée dans le cadre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Objectifs de soutien

La responsabilité principale de la réalisation des sept OSC thématiques reste la responsabilité des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, mais pour soutenir leurs efforts individuels et collectifs, il doit également y avoir un effort collaboratif, coordonné et collectif de la part de toutes les parties prenantes régionales concernées dans la Méditerranée. Le Plan d'action présenté en appendice du présent document définit les actions spécifiques nécessaires pour réaliser les sept OSC de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031). Chacune des actions identifiées est classée dans les « zones d'influence » suivantes :

.1 Actions sur les personnes ;

Actions sur les institutions ;

Actions pour les infrastructures ; et

Actions pour le partage de l'information et des connaissances.

Pour orienter la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et de son Plan d'action, la section suivante présente certains objectifs de soutien pour chaque « zone d'influence » mentionnée ci-dessus.

Actions sur les personnes

Liées aux personnes, aux compétences et aux réseaux dans la Méditerranée.

Zone d'influence	Objectif de soutien
Réseaux	Soutenir et encourager des réseaux ouverts et collaboratifs entre toutes les parties prenantes de la Méditerranée pour le partage des connaissances, des meilleures pratiques et expériences, dans le but d'identifier les synergies et de renforcer la coopération et la collaboration multisectorielles.
Renforcement des capacités / Coopération technique	Aider les Parties contractantes à s'assurer qu'elles disposent des connaissances, de l'expertise et de l'expérience nécessaires pour mettre en œuvre la Stratégie méditerranéenne 2022-2031, et de toutes les exigences associées pour réduire la pollution marine des navires en Méditerranée. Aider les Parties contractantes à veiller à ce que le personnel chargé d'intervenir en cas d'incidents de pollution marine ait une formation pratique et opérationnelle adéquate et soit suffisamment prêt à agir en cas d'urgence.

Opérations	Aider les Parties contractantes à s'assurer qu'elles ont mis au point ou qu'elles ont accès à des services de lutte contre la pollution pour agir en cas d'urgence.
------------	---

Actions sur les institutions

Liées aux institutions, aux administrations et aux organisations existantes dans la Méditerranée.

Zone d'influence	Objectif de soutien
Gouvernance	Veiller à ce que les Parties contractantes comprennent clairement les rôles et responsabilités pertinents des organes directeurs, en ce qui concerne la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).
Ratification / Transposition	Soutenir la ratification par toutes les Parties contractantes de toutes les conventions internationales pertinentes visant à réduire la pollution des navires dans le milieu marin. Assurer la transposition en droit national de toutes les conventions internationales visant à réduire la pollution des navires dans le milieu marin.
Mise en œuvre	Soutenir les administrations dans la mise en œuvre des conventions internationales concernées.
Application	Mettre en place une application efficace et stricte de toutes les conventions internationales pertinentes, telles que transposées dans le droit national, visant à réduire la pollution des navires dans le milieu marin.

Actions pour les infrastructures

Liées aux infrastructures physiques, à l'équipement et à la technologie disponibles en Méditerranée.

Zone d'influence	Objectif de soutien
Installations de réception portuaire	Veiller à ce que des installations de réception portuaires adéquates soient disponibles en Méditerranée afin de limiter les risques de pollution marine par les navires.
Énergies alternatives / Nouvelles technologies	S'assurer qu'il existe des installations appropriées pour soutenir les navires fonctionnant avec des énergies alternatives.
Moyens de lutte	Veiller à ce que les moyens nécessaires pour réagir aux incidents de pollution marine soient disponibles et placés stratégiquement dans toute la région méditerranéenne.
Moyens de surveillance et de contrôle	Veiller à ce que les infrastructures de surveillance et de contrôle nécessaires (par exemple, l'imagerie par satellite), ayant pour but de prévenir et de détecter les rejets et les émissions illicites des navires, d'échanger les informations de contrôle et d'aider à lutter contre les incidents de pollution marine, soient disponibles et placés stratégiquement dans toute la région méditerranéenne.

Actions pour le partage de l'information et des connaissances

Liées au partage des meilleures pratiques, à la communication, à la recherche et au développement dans la Méditerranée.

Zone d'influence	Objectif de soutien
Normes / Directives	Établir, adopter, diffuser, mettre en œuvre et appliquer les normes régionales requises.
Outils d'aide à la prise de décision	Évaluer la nécessité, développer, maintenir et mettre à niveau les outils d'aide à la décision afin d'appuyer des décisions éclairées et rapides par les Parties contractantes.
Obligations de surveillance et de déclaration	Soutenir la coordination des efforts de suivi et de communication de l'information entre les États côtiers méditerranéens.
Recherche et développement	Encourager les Parties contractantes à participer à la recherche et au développement de nouvelles technologies et techniques pour lutter contre les problèmes de pollution par les navires et à partager leurs résultats au profit de la région méditerranéenne et de ses États côtiers. Développer et mettre à niveau des moyens / plateformes permettant aux Parties contractantes de communiquer et d'échanger des informations en temps réel

MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE MÉDITERRANÉENNE 2022-2031

Plan d'action pour la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031)

La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) est soutenue par un Plan d'action pour la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), qui définit les actions spécifiques requises dans le cadre de chaque OSC. Les actions sont regroupées par « zones d'influence » et sont guidées par les objectifs de soutien énoncés à la **Section 6** pour chaque zone d'influence. Chaque action est présentée avec un indicateur, une cible et est liée à l'organe de mise en œuvre / de direction responsable de l'exécution de l'action (la direction ou le partenaire). Les actions sont également classifiées par ordre de priorité, à savoir haute, moyenne ou faible. Le Plan d'action est présenté en entier en appendice du présent document.

L'image 1 permet de visualiser l'interconnexion entre les OSC, les zones d'influence correspondantes, et l'organe de mise en œuvre / organe directeur responsable de l'exécution des actions.

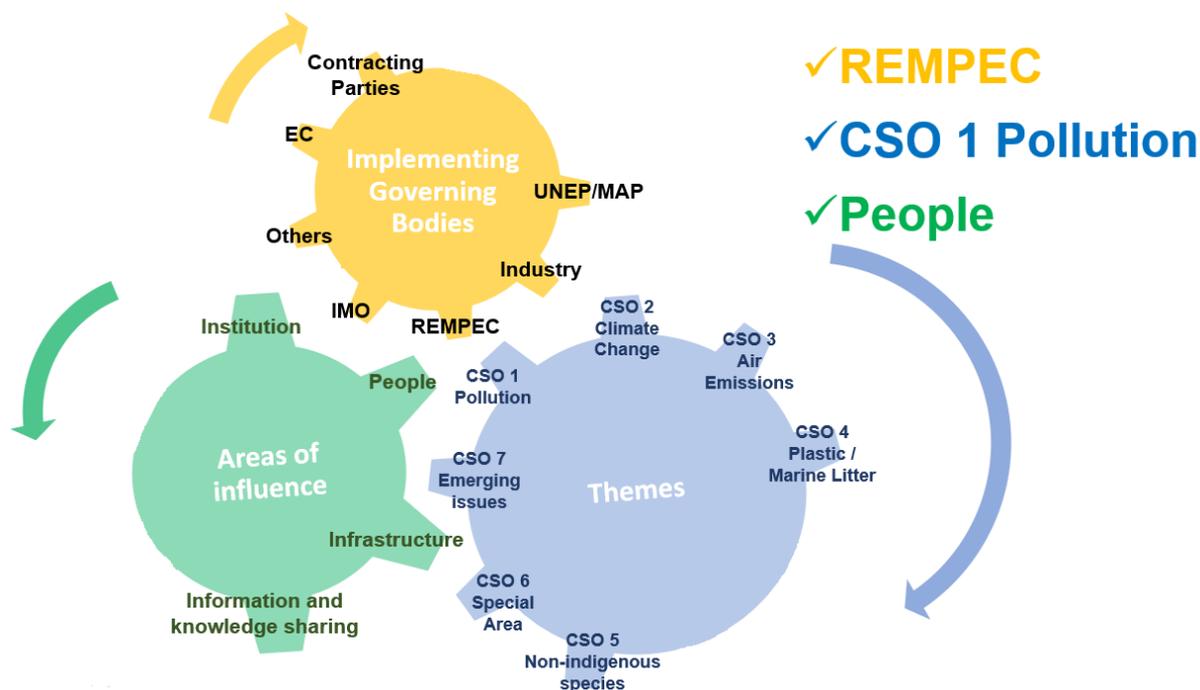


Image 1 – OSC imbriqués, zones d'influence et organismes de mise en œuvre / de gouvernance responsables de la réalisation des actions du Plan d'action

Dispositions pratiques pour la gestion et la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031)

Pour atteindre les OSC de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) communes à toutes les parties prenantes de la Méditerranée, une réunion biennale sera organisée la première année de chaque exercice biennal, afin de :

- .1 Rendre compte et évaluer les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) ;

Définir des actions prioritaires et proposer des activités connexes pour l'exercice biennal suivant ;
et

Définir les rôles et les responsabilités pour la mise en œuvre des activités proposées et établir des synergies opérationnelles et stratégiques, au moyen d'accords de partenariat spécifiques, le cas échéant, en coordonnant des initiatives et des processus parallèles pour assurer la capitalisation des efforts passés et en cours en vue d'accroître l'efficacité des ressources et de l'expertise mobilisées pour atteindre les OSC de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Le Règlement intérieur des réunions et conférences des Parties contractantes à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et ses Protocoles connexes (UNEP/IG.43/6, Annexe XI) s'applique mutatis mutandis aux délibérations de la présente Réunion.

Le secrétariat de la Réunion sera le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) dirigé par l'OMI en coopération avec le PNUE/PAM.

Les participants à la réunion seront les suivants :

- .2 Des experts en matière de prévention et de lutte contre la pollution marine par les navires des Parties contractantes membres du Bureau des Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« la Convention de Barcelone ») et à ses Protocoles ;

Organisations, institutions et organismes régionaux, nationaux et internationaux concernés en qualité d'observateurs ; et

Les Partenaires accrédités par le PNUE/PAM en qualité d'observateurs.

La participation des représentants ci-dessus sera subordonnée à la présentation des rapports et des contributions définis dans les procédures de rapport et de suivi ci-dessous.

Conformément à la Stratégie de 2017 du Secrétaire général de l'ONU sur la parité entre les sexes, la participation de représentantes des femmes sera encouragée, afin de contribuer aux efforts conjoints en vue d'une participation équilibrée entre les sexes.

Les résultats de la réunion seront examinés pour la préparation du Programme de travail (PoW) et du Budget du PNUE/PAM, qui sera soumis à la Réunion des Correspondants du REMPEC pour examen, ainsi qu'à la Réunion des Correspondants du PAM pour son approbation et à la Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles pour son adoption. Les organisations, institutions et organismes régionaux, nationaux et internationaux compétents, ainsi que les partenaires agréés du PNUE/PAM seront encouragés à élaborer leur programme de travail respectif en tenant compte des résultats de la réunion.

Pour chacun des sept OSC, les Parties contractantes s'engagent à maintenir un réseau efficace et pleinement opérationnel de délégués désignés, qui assureront la coordination au niveau national entre les autorités compétentes et les autres parties prenantes, y compris le secteur privé. Les Parties contractantes échangeront les listes des délégués nationaux désignés entre les organisations régionales et internationales compétentes afin de garantir la coordination. En outre, les Parties contractantes auront désigné des délégués de chaque partie contractante, qui auront des responsabilités claires à assumer pour exécuter les actions prévues dans le plan d'action.

Procédure de rapport et de surveillance

En préparation de la réunion susmentionnée, il sera demandé aux PC, organisations, institutions et agences nationales, régionales et internationales compétentes ainsi qu'aux Partenaires accrédités du PAM dont les activités sont pertinentes pour les objectifs de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031), de remplir un rapport de progression concis en ligne et de fournir des commentaires sur les actions en cours et futures en fonction des tableaux d'action du Plan d'action.

Pour chaque OSC et zone d'influence correspondante, le rapport d'étape et les contributions seront axés sur l'action, l'indicateur, la cible et les ressources financières mobilisées.

Le rapport de la réunion susmentionnée sera disponible au public et sera soumis à la réunion des Correspondants du REMPEC et à d'autres forums, le cas échéant.

Sensibilisation de la population

Les Parties contractantes seront encouragées à communiquer régulièrement au public les enjeux clés relatifs à la Stratégie méditerranéenne (2022-2031) et à s'engager auprès des collectivités côtières et de la société civile. Les Parties contractantes démontreront aux parties prenantes qu'elles répondent aux objectifs de la stratégie avec succès et efficacité. Les Parties contractantes seront également encouragées à promouvoir le travail entrepris pour répondre aux OSC en soutenant une exposition médiatique accrue des activités concernées, la promotion et la diffusion d'études pertinentes, et en organisant des activités visant à accroître l'engagement du public.

Appendice – Plan d'action

OSC 1 : Prévenir, se préparer à, et lutter contre la pollution au pétrole et aux SNPD opérationnelle, illégale et accidentelle par les navires

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
PERSONNES					
1.1 Réseaux	1.1.1 Maintenir et participer activement à : a) MENELAS b) Groupe de travail technique méditerranéen (MTWG) c) Clean/SeaNet Autorités nationales compétentes (CSN ANC) d) Groupe de travail méditerranéen des experts de l'AIS (MAREΣ EWG)	% de PC ayant des délégués désignés	100 %	À définir	faible
	1.1.2 Tirer parti de l'expérience et des connaissances disponibles dans d'autres secteurs (p. ex., partage des connaissances sur les leçons apprises)	Nombre de séminaires, webinaires, présentations d'autres secteurs, etc	Au moins 2 par an	À définir	faible

¹⁰ Cette colonne sera complétée lors de la première réunion du groupe de gestion et de mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
	1.1.4 Favoriser l'apprentissage par les pairs (échange d'experts et réunion)				

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
1.2 Renforcement des capacités / Coopération technique	<p>1.2.1 Accroître autant que possible le niveau de connaissances dans le domaine de la préparation et de la lutte contre la pollution marine accidentelle par le pétrole et d'autres substances nocives, en offrant des formations sur les sujets suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Cours types de formation OPRC de l'OMI (niveaux 1, 2 et 3) b) Cours types de formation SNPD de l'OMI (niveau opérationnel et niveau cadres) c) Formation POSOW (formation des formateurs, gestion des volontaires, reconnaissance du littoral, nettoyage du littoral, réhabilitation de la faune sauvage souillée, mobilisation des pêcheurs dans la lutte contre le déversement d'hydrocarbure, gestion des déchets de déversement d'hydrocarbure) d) Gestion des déchets e) Surveillance et contrôle f) MARPOL (Annexe I, Annexe II, Annexe III et Annexe IV) g) Cours type de contrôle par l'État du port de l'OMI h) Cours type d'application des instruments par l'État du pavillon de l'OMI i) Cours modèles de l'EUROWA sur la faune et la flore (intervenant BASIQUE, AVANCÉ, SPÉCIALISTE, Manager, Directeur de la filiale faune et flore) 	<p>Nombre de membres du personnel nouvellement formés par discipline</p>	<p>2 membres du personnel nouvellement formés par pays et par discipline d'enseignement</p>	<p>À définir</p>	<p>haute</p>

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
	<p>1.2.2 Assister à des ateliers, séminaires et formations proposés par le REMPEC, l'AESM et d'autres réseaux reconnus traitant d'autres domaines, tels que :</p> <p>a) L'économie circulaire, la consommation durable et les mesures de production s'appliquant au transport maritime et à la principale activité maritime (plaisance et divertissement, croisières), l'exploitation des matières premières (pétrole et gaz, exploitation minière en mer, pêche), la logistique (transport de denrées alimentaires, d'énergie, de conteneurs et de matières en vrac), et les infrastructures (ferries, transport maritime local, ports).</p>	% de PC participantes	100 %	À définir	haute
	<p>1.2.3 Élaborer et mettre en œuvre (en coopération avec l'industrie chimique) une formation multisectorielle et une planification de la contingence en cas de pollution chimique marine, pour les décideurs, les citoyens et les bénévoles, les intervenants sur terre, et les autorités portuaires.</p>	Formation développée	Année à confirmer	À définir	haute
	<p>1.2.4 Accroître la sensibilisation et l'usage (si nécessaire) des services proposés par l'AESM en soutien à la transposition, à la mise en œuvre et à l'application des lois après la ratification des Conventions internationales, dont l'IMSAS, dans le cadre du projet SAFEMED, y compris :</p> <p>a) l'application et la mise en œuvre d'une législation européenne et internationale liée à l'environnement</p> <p>b) les Services d'observation de la Terre développés et proposés par l'AESM</p> <p>c) les Services d'avions pilotés à distance (RPA) de l'AESM, développés pour assister les opérations de surveillance maritime, pour soutenir les autorités impliquées dans la pollution maritime et surveiller les émissions ;</p> <p>d) les Services de lutte contre la pollution proposés par l'AESM</p>	% de PC sensibilisées à ces services proposés	100 %	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
	1.2.5 Développer une plateforme d'apprentissage en ligne sur la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine	Plateforme d'apprentissage en ligne développée	Année à confirmer	À définir	haute
	1.2.6 Accroître le nombre d'unités d'assistance pour la Méditerranée du REMPEC (UAM), en créant un réseau au sein de l'UAM et des PC grâce au REMPEC.	Nombre de UAM	Nombre à confirmer	À définir	haute
1.3 Opérations	1.3.1 Organiser des exercices nationaux annuels / biennaux (standard, simulation ; communications) pour tester les capacités nationales de lutte, la coopération et l'assistance mutuelle entre les Parties contractantes, l'Unité d'assistance méditerranéenne (UAM) du REMPEC, les services de lutte contre la pollution de l'AESM (le cas échéant), les exercices du secteur privé, etc.	Nombre d'exercices nationaux grandeur nature Nombre d'exercices de communication Nombre d'exercices de simulation	1 par an 1 par an 1 tous les 2 ans	À définir	haute
	1.3.2 Organiser des exercices sous-régionaux / régionaux / internationaux pour tester les modalités de coopération	Nombre d'exercices Nombre d'exercices internationaux grandeur nature ou d'exercices de simulation	1 par sous-région tous les 2 ans 1 tous les 2 ans	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
	1.3.3 Élaborer et mettre en œuvre un processus pour tirer des enseignements identifiés lors d'accidents réels et d'exercices et intégrer le suivi dans les formations concernées et les exercices ultérieurs	<p>Développement réussi et mise en œuvre du processus</p> <p>Nombre de programmes de formation adaptés pour refléter les enseignements identifiés</p> <p>Nombre d'exercices pour lesquels des enseignements précédemment identifiés sont abordés avec de nouvelles approches</p>	<p>Année à confirmer</p> <p>1 programme</p> <p>1 exercice</p>	À définir	haute
	1.3.4 Élaborer un cadre pour la gestion holistique intégrée des incidents de pollution marine qui permette une opération coordonnée de préparation et d'intervention en mer et sur terre au niveau régional et national, incluant la réaction à la faune et la flore affectées par le pétrole	Directives, formation et exercices relatifs à la gestion intégrée des incidents de pollution marine développés	Année à confirmer	À définir	haute
	1.3.5 Établir des systèmes et des procédures de surveillance et de contrôle nationaux et sous-régionaux, y compris une opération régulière de surveillance aérienne individuelle ou coordonnée pour les rejets illicites de pollution par les navires en Méditerranée (OSCAR-MED) dans les eaux relevant de la juridiction des PC, si les PC en conviennent, et les résultats seront communiqués lors de la Réunion du MENELAS ;	<p>Nombre d'OSCAR-MED</p> <p>Nombre de détentions de navires</p>	<p>1 OSCAR-MED par an</p> <p>Réduction de 50 % du nombre de navires détenus</p>	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
	1.3.6 Accroître la sensibilisation et faciliter l'utilisation des Services d'observation de la Terre ainsi que des services des RPA développés et proposés par l'AESM	% de PC sensibilisées aux services	100 %	À définir	haute
	1.3.7 Faciliter l'utilisation de l'application maritime de l'AESM comme plateforme d'échange d'informations AIS partagée par les pays participants au MAREΣ.	% de PC sensibilisées aux services	100 %	À définir	haute
	1.3.8 Organiser et suivre l'analyse des campagnes d'inspection concentrées sur les déficiences liées à MARPOL	Nombre d'inspections effectuées	5 000 par an	À définir	haute
	1.3.9 Utiliser les données recueillies dans le cadre de la base de données THETIS-Med pour produire des statistiques significatives concernant les déficiences liées à MARPOL.	% de réduction des détentions Nombre d'analyses effectuées	5 % par an 1 par an	À définir	haute
INSTITUTION					
1.4 Gouvernance	1.4.1 Renforcer la capacité de chaque État côtier à lutter efficacement contre les incidents de pollution marine en mer et sur terre grâce à la mise en place et à la mise à jour du système national de lutte contre la pollution marine, à l'élaboration et à la mise à jour d'un plan national d'urgence (PNU) ainsi que des accords opérationnels et plans d'urgence sous-régionaux.	% de PC ayant des systèmes nationaux reconnus et mis à jour % de PC ayant un PNU mis à jour et adopté	100 % 100 %	À définir	haute
	1.4.2 Mettre en place un réseau opérationnel de SCP et définir ainsi que mettre en œuvre des activités de synergie entre les SCP	% de PC avec un SCP en vigueur Nombre d'activités SCP liées opérationnellement et de façon	Au moins 80 % Au moins 3	À définir	moyenne

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
		synergique définies et mises en œuvre			
	1.4.3 Étendre le mandat du SCP à la prévention de pollution des navires	Nombre de SCP traitant les problèmes de prévention	Au moins 3	À définir	moyenne
	1.4.4 Mettre en place les modalités de création et de fonctionnement possibles, y compris en termes de gouvernance et de financement d'un "Fonds bleu" régional	Date d'établissement officiel	Année à confirmer	À définir	moyenne
1.5 Ratification / Transposition	1.5.1 Ratifier et mettre en œuvre les instruments juridiques suivants, assurer leur transposition dans le droit national et coopérer pour assurer le plein respect de leurs dispositions : a) 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 (« Protocole Prévention et situations critiques de 2002 ») b) La Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL) et ses Annexes I, II, III et IV c) La Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC 90) d) 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, 2000)	% de PC ayant ratifié, transposé et fait appliquer : a) Protocole Prévention et situations critiques de 2002 b) MARPOL i. Annexe I ii. Annexe II iii. Annexe III iv. Annexe IV c) Convention OPRC d) Protocole OPRC-SNPD e) Convention CLC	Au moins 80 % pour chaque instrument	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
	e) La Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC) f) La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention Bunker) ; g) Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 (Fonds de 1992) h) Le Protocole de 2010 à 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 (Protocole SNPD de 2010). <i>(Pas encore en vigueur)</i>	f) Convention Bunker g) Fonds de 1992 h) Protocole SNPD de 2010			
1.6 Mise en œuvre	1.6.1 Entreprendre le Programme d'audit des États Membres de l'OMI (IMSAS), en utilisant le Code III comme norme d'audit et en suivant le Cadre et les Procédures du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, et mettre en oeuvre des mesures correctives pour combler les lacunes identifiées	% des PC ayant entrepris le IMSAS et mis en oeuvre des mesures correctives pour combler les lacunes identifiées	Au moins 100 %	À définir	haute
1.7 Application	1.7.1 Mettre en place un cadre juridique national (réglementations) servant de base à la poursuite des contrevenants aux produits déversés pour des infractions aux Annexes I, II, III et IV de MARPOL	% de PC avec un cadre juridique en place	Au moins 80 %	À définir	haute
	1.7.2 Utiliser le rapport commun de détection / recherche sur la pollution marine par les hydrocarbures	% de PC utilisant le rapport	Au moins 80 %	À définir	haute
	1.7.3 Appliquer des critères pour un niveau minimal commun d'amendes pour chaque infraction prévue aux Annexes I, II, III et IV de MARPOL (sans préjudice du droit souverain de chaque État de définir librement le niveau des amendes pour les infractions commises au sein de sa juridiction).	% de PC appliquant un niveau minimal commun d'amendes	Au moins 80 %	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
	1.7.4 Mettre en place les modalités de création et de fonctionnement [possibles ¹¹], y compris en termes de gouvernance et de financement d'un « Fonds bleu » régional (se référer à la mesure 1.4.4)	Montant perçu grâce aux amendes	Montant à confirmer	À définir	haute
	1.7.5 Améliorer l'efficacité du Mémorandum d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port (PSC) dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen) et faciliter la coopération entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen	Nombre de réunions	1 par an	À définir	haute
INFRASTRUCTURE					
1.8 Installations de réception portuaire	<p>1.8.1 Fournir des installations de réception adéquates dans les ports méditerranéens, permettant leur utilisation dès qu'elles sont disponibles à un prix raisonnable sans effet dissuasif pour les navires qui les utilisent pour l'élimination de :</p> <p>a) déchets d'hydrocarbures b) substances liquides nocives (NLS) c) eaux usées</p>	<p>a) Pour les déchets d'hydrocarbures</p> <p>i. % des principaux ports ayant établi des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des résidus d'hydrocarbures et des eaux de ballast sales ; et</p> <p>ii. % des principaux ports ayant des procédures de</p>	<p>100 %</p> <p>100 %</p>	À définir	haute

¹¹ La Réunion des experts n'a pas abouti à un consensus sur l'inclusion du terme « possible » - ce point devra être abordé lors de la réunion des correspondants.

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
		<p>collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des résidus d'hydrocarbures et des eaux de ballast sales en place</p> <p>b) Pour les substances liquides nocives (NLS) :</p> <p>i. % des principaux ports qui manipulent des NLS ayant établi des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des NLS ; et</p> <p>ii. % des principaux ports ayant des procédures de collecte, de traitement et</p>	<p>100 %</p> <p>100 %</p>		

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
		<p>d'élimination des NLS en place.</p> <p>c) Pour les eaux usées :</p> <p>i. % des principaux ports ayant établi des procédures de collecte et de traitement des eaux usées ; et</p> <p>ii. % des principaux ports ayant des procédures de collecte et de traitement des eaux usées en place.</p>	<p>100 %</p> <p>100 %</p>		
<p>1.9 Énergies alternatives / Nouvelles technologies</p>	<p>1.9.1 Suivre le développement international sur les techniques d'intervention en cas de déversement de carburant alternatif et fournir aux PC les directives et le renforcement des capacités nécessaires</p>	<p>Développement des techniques d'intervention partagées avec les PC</p>	<p>Sur approbation des documents concernés par l'OMI</p>	<p>À définir</p>	<p>haute</p>

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
1.10 Moyens de lutte	1.10.1 Disposer et maintenir des capacités d'intervention adéquates face à une pollution par hydrocarbures et/ou par des SNPD (aussi bien en ressources humaines qu'en équipement)	% des PC ayant effectué des évaluations nationales des capacités de lutte % de PC ayant des capacités de lutte adéquates contre la pollution par les hydrocarbures % de PC disposant de capacités de lutte adéquates contre les SNPD % de PC contribuant au parc d'équipements	Au moins 80 % Au moins 80 % Au moins 80 % 100 %	À définir	haute
	1.10.2 Mettre en place un ensemble de moyens de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et les SNPD au niveau sous-régional et régional	Groupe établi	Année à confirmer	À définir	faible
	1.10.3 Sensibiliser aux services de lutte contre la pollution de l'AESM disponibles en Méditerranée.	% de PC sensibilisées aux services	100 %	À définir	haute
1.11 Moyens de surveillance et de contrôle	1.11.1 Disposer et maintenir des capacités de surveillance et de contrôle adéquates	% de PC dotés de capacités de surveillance et de contrôle adéquates	Au moins 50%	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
		% de PC ayant accès à CleanSeaNet	100 %		
	1.11.2 Accroître la sensibilisation sur les Services d'observation de la Terre développés et proposés par l'AESM et sur les services de RPA de l'AESM pour la surveillance	% de PC sensibilisées aux services	100 %	À définir	moyenne
	1.11.3 Accroître la sensibilisation aux services de surveillance du trafic basés sur l'AIS proposés par l'AESM (p. ex. le SafeSeaNet Ecosystem Graphical User Interface (SEG)) et par les entités de coopération régionale (p. ex. le serveur AIS régional méditerranéen (MAREΣ)).	% de PC sensibilisées aux services	100 %	À définir	moyenne
	1.11.4 Configurer un système de communication d'urgence commun pour toute la Méditerranée	% de PC ayant accès au système commun	100 %	À définir	haute
PARTAGE DE L'INFORMATION ET DES CONNAISSANCES					
1.12 Normes / Directives	1.12.1 Promouvoir, diffuser et corriger les recommandations, principes et lignes directrices existants, afin d'en élaborer de nouveaux visant à faciliter la mise en œuvre du Protocole Prévention et situations critiques de 2002, MARPOL (Annexe I, Annexe II, Annexe III, Annexe IV), la Convention OPRC, le Protocole OPRC-SNPD, la Convention CLC, la Convention Bunker, et le Protocole SNPD de 2010	Nombre de lignes directrices révisées et/ou mises à jour Nombre de téléchargements de directives par an	À définir par le MTWG À définir par le MTWG	À définir	moyenne
	1.12.2 Examiner les directives régionales de soutien aux pays hôtes (un chapitre dédié peut également être inclus dans le Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle)	Date des directives développées / un chapitre dédié est inclus	Année à confirmer	À définir	moyenne

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
	<p>1.12.3 Appliquer les directives existantes et nouvelles, en particulier :</p> <p>a) Le Guide pour la lutte contre la pollution marine accidentelle en Méditerranée. (REMPEC, 2000)</p> <p>b) Les Lignes directrices pour l'utilisation des dispersants dans la lutte contre la pollution du milieu marin par les hydrocarbures en Méditerranée (REMPEC, 2011)</p> <p>c) Les Lignes directrices méditerranéennes sur l'évaluation des littoraux pollués par les hydrocarbures (REMPEC, 2009)</p> <p>d) Les Lignes directrices pour la gestion des déchets issus de déversements d'hydrocarbures en Méditerranée (REMPEC, 2012)</p> <p>e) L'importance des fiches de données de sécurité (REMPEC, 2001)</p> <p>f) Les équipements de protection individuelle et les dispositifs de surveillance pour les urgences chimiques maritimes (REMPEC, 2003)</p> <p>g) La Théorie et pratique d'utilisation d'écume dans le cadre d'opération de lutte contre des pollutions chimiques (REMPEC, 1992)</p> <p>h) Les risques associés aux déversements de gaz résultant d'accidents maritimes (REMPEC, 2018)</p> <p>i) Le Guide pratique pour les déversements de produits chimiques en mer (REMPEC, 2000)</p> <p>j) Le Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine (REMPEC, 2018)</p> <p>k) Le Manuel sur l'évaluation des littoraux pollués par les hydrocarbures (POSOW, 2013)</p>	% de PC ayant appliqué ces directives	100 %	À définir	moyenne

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
	<p>l) Le Manuel sur le nettoyage des littoraux pollués par les hydrocarbures (POSOW, 2013)</p> <p>m) Le Manuel sur la gestion des volontaires lors d'un déversement d'hydrocarbures (POSOW, 2013)</p> <p>n) Le Manuel sur la sauvegarde de la faune et la flore polluées par les hydrocarbures (POSOW, 2013)</p> <p>o) Le Manuel de gestion des déversements d'hydrocarbures (POSOW, 2016)</p> <p>p) Le Manuel d'aide aux pêcheurs dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures (POSOW, 2016)</p> <p>q) Le Manuel d'intervention contre les SNPD (2021)</p> <p>r) Le Manuel sur l'évaluation des risques de déversement d'hydrocarbures et des moyens de lutte (édition de 2010)</p> <p>s) Le Manuel de l'OMI/PNUE sur l'évaluation des dommages causés à l'environnement par les déversements d'hydrocarbures en mer et la restauration du milieu (édition de 2009)</p> <p>t) Les Directives pour la mise en œuvre d'un système de gestion des incidents (IMS) (édition de 2012)</p> <p>u) Les Directives pour une exploitation en toute sécurité des matériels de lutte contre la pollution par les hydrocarbures (2017)</p> <p>v) Les Directives pour la lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans les courants rapides (édition de 2013)</p> <p>w) La Biodépollution des déversements marins d'hydrocarbures (édition de 2004)</p> <p>x) Les Directives pour l'élaboration de plans d'urgence de bord contre la pollution des mers (édition de 2010)</p> <p>y) Les Directives de l'OMI/FAO sur la gestion de la sécurité des produits de la mer pendant et après le déversement d'hydrocarbures (édition de 2002)</p>				

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
	<p>z) Manuel sur la pollution chimique :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Section 1 – Évaluation des problèmes et modalités d'intervention (édition de 1999) ○ Section 2 – Recherche et récupération des marchandises emballées perdues en mer (édition de 2007) <p>aa) Le Guide pratique pour l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures dans les eaux tropicales (édition de 1997)</p> <p>bb) Le guide sur la mise en œuvre de la Convention OPRC et du Protocole OPRC-SNPD (édition de 2010)</p> <p>cc) Le Manuel de REMPEC de l'Accord de Bonn d'Helcom pour la lutte contre les SNPD marines</p> <p>dd) D'autres directives pertinentes disponibles, ainsi que tout document pertinent produit, incluant les leçons apprises des précédents accidents.</p>				

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
1.13 Outils d'aide à la prise de décision	<p>1.13.1 Améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus de prise de décision par la maintenance, la mise à jour, la mise à niveau, le développement et l'interconnexion d'outils techniques et d'aide à la décision, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Le Système de déclaration de la Convention de Barcelone (BCRS) b) Le Profil des pays du REMPEC c) Le Système d'information du MENELAS d) Le Système maritime intégré d'information et d'aide à la décision sur le transport des substances chimiques (MIDSIS-TROCS) e) Le Système d'information géographique intégré méditerranéen pour l'évaluation du risque et la lutte contre la pollution marine (MEDGIS-MAR) f) L'Outil d'aide à la décision relatif à la gestion des déchets issus de la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée (gestion des déchets) g) Le Système commun de communication et d'information d'urgence (CECIS) h) Le système de surveillance et d'information du trafic maritime SafeSeaNet de l'UE, couvrant les eaux de l'UE et ses environs i) Les données et images des satellites d'observation de la Terre (Services CleanSeaNet et Copernicus) j) THETIS-Med k) Le Groupe de travail méditerranéen des experts de l'AIS (MAREX) l) Le Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) 	<p>Nombre d'outils d'aide à la décision maintenus, mis à jour et mis à niveau</p> <p>Nombre d'outils d'aide à la décision développés</p>	<p>6</p> <p>À définir</p>	<p>À définir</p>	<p>moyenne</p>

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
	1.13.2 Mettre à jour les informations spécifiques aux pays sur l'outil d'aide à la décision existant et nouveau, notamment les BCRS, les profils de pays du REMPEC, le système d'information MENELAS, MEDGIS-MAR, la gestion des déchets et le CECIS.	% de PC ayant mis à jour les informations nationales pour chaque outil d'aide à la décision % de PC utilisant chaque outil d'aide à la décision	Au moins 80 % Au moins 80 %	À définir	haute
	1.13.3 Établir un système de notification au prochain port d'escale d'un navire sur l'état de sa rétention à bord des eaux de cale, des résidus d'hydrocarbures, des résidus de SNPD, des eaux usées, des ordures, des substances appauvrissant la couche d'ozone et des résidus d'épuration des gaz d'échappement ;	Date de mise en place	2030	À définir	faible
1.14 Obligations de surveillance et de déclaration	1.14.1 Assurer le respect des obligations de déclaration en vertu de la Convention de Barcelone et du Protocole Prévention situations critiques de 2002 en faisant état des mesures prises par le biais des BCRS et des bases de données de déclaration interreliées, telles que l'IMAP et le MEDGIS-MAR, notamment : a) Tous les incidents ; b) La présence, les caractéristiques et l'étendue des déversements d'hydrocarbures et de SNPD ; c) Informer immédiatement toutes les PC susceptibles d'être affectées par l'incident ; d) Continuer à observer la situation aussi longtemps que possible ; e) POLREP (POLWARN, POLINE et POLFAC) ; et f) Informations relatives aux rejets illicites sur le MEDGIS-MAR	% de PC ayant déclaré des mesures sur les BCRS	Au moins 80 %	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁰	Niveau de priorité
	1.14.2 Se conformer aux exigences de déclaration de l'OMI (SOLAS, MARPOL, OPRC-90 et le Protocole OPRC-SNPD), notamment : <ul style="list-style-type: none"> a) Le Système de déclaration obligatoire en vertu de MARPOL (MEPC/Circ.318) b) Le Programme d'évaluation des conditions c) Les Équipements de prévention de la pollution d) Les Points de contact e) Les Accidents et incidents maritimes f) Le Contrôle par l'État du port g) Les informations sur l'assistance pouvant être mises à disposition par d'autres États ; et h) Les Copies d'accords bilatéraux ou multilatéraux. 	% de PC conformes au GISIS de l'OMI et à d'autres exigences en matière de déclarations	Au moins 80 %	À définir	haute
	1.14.3 Mettre à jour le MEDGIS-MAR sur la base de l'inventaire national des équipements d'intervention	% de PC ayant partagé leurs équipements	Au moins 80 %	À définir	haute
	1.14.4 Uniformiser les procédures de déclaration	Nombre de systèmes de déclaration	1	À définir	moyenne
1.15 Recherche et développement	1.15.1 Aider les institutions régionales et l'industrie à d'identifier les domaines de recherche pour lesquels il est nécessaire d'améliorer les technologies et techniques de pointe en matière de prévention, de préparation et d'intervention en cas de pollution marine.	% de PC ayant partagé les résultats de leurs recherches	Au moins 80 %	À définir	moyenne
	1.15.2 Encourager les institutions scientifiques et techniques, ainsi que l'industrie, à participer activement aux activités et programmes de recherche et de développement liés à la prévention, à la préparation et à l'intervention en cas de pollution marine accidentelle, et à partager systématiquement les résultats de leurs recherches avec tous les États côtiers méditerranéens	% de PC ayant partagé les résultats de leurs recherches	Au moins 80 %	À définir	moyenne

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹²	Niveau de priorité
	<p>h) Le Cours type de l'OMI sur le rendement énergétique des navires en cours d'exploitation 4.05</p> <p>i) D'autres programmes de formation adéquats sur les émissions de GES, l'Indice nominal de rendement énergétique (EEDI), le Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) ;</p> <p>j) La mise en œuvre de l'application des instruments par l'État du pavillon (FSI) et du PSC (Med MoU et MoU de Paris)</p> <p>k) Le règlement MRV de l'UE (règlement 2015/757 du Parlement européen et du Conseil) relatif à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de dioxyde de carbone provenant des transports maritimes</p> <p>l) Les exigences de déclaration au THETIS MRV, permettant aux entreprises responsables de l'exploitation de gros navires utilisant des ports de l'UE de déclarer leurs émissions de CO₂ en vertu du règlement (UE) 2015/757 relatif à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de CO₂ provenant du transport maritime.</p>		<p>D'ici 2030, les PSCO de toutes les PC seront formés pour l'Annexe VI de MARPOL</p>		
	<p>2.2.2 Promouvoir les technologies et les actions pour améliorer l'efficacité énergétique dans le secteur maritime, en s'appuyant sur l'expérience des Centres de coopération de technologie maritime (MTCC)</p>	<p>% de PC sensibilisées aux nouvelles technologies et opérations</p>	<p>100 %</p>	<p>À définir</p>	<p>moyenne</p>

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien¹²	Niveau de priorité
	2.2.3 Utiliser la prestation de services de soutien à la transposition, la mise en œuvre et l'exécution suite à la ratification des conventions internationales offertes dans le cadre du projet SAFEMED.	% de PC utilisant ces services	100 %	À définir	haute
	2.2.4 Contribuer à la mise en place éventuelle de grands projets financés par des sources extérieures sous les auspices de l'OMI en soutien à la Stratégie initiale de l'OMI sur la réduction des émissions de GES des navires, tel que le projet en cours GreenVoyage2050 de l'OMI et de la Norvège, et leur mise en œuvre ultérieure en Méditerranée, le cas échéant	Nombre de PC contribuant	Au moins 2	À définir	faible
2.3 Opérations	2.3.1 Organiser des campagnes de surveillance des émissions des navires	Nombre de campagnes	1 par an	À définir	moyenne
INSTITUTION					
2.4 Gouvernance	2.4.1 Soutenir la mise en œuvre de la « Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires » (Res. MEPC.304(72))	% du PC mettant en œuvre la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires	100 %	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹²	Niveau de priorité
	2.4.2 Inclure l'application de l'Annexe VI de MARPOL dans le contexte de la mise en place des modalités de création et de fonctionnement possibles, y compris en termes de gouvernance et de financement d'un « Fonds bleu » régional	Modalités de création et de fonctionnement possibles, y compris en termes de gouvernance et de financement d'un "Fonds bleu" régional	Adoptée	À définir	haute
2.5 Ratification / Transposition	2.5.1 Ratifier et mettre en œuvre l'Annexe VI de MARPOL, assurer sa transposition dans le droit national et coopérer pour assurer le plein respect de ses dispositions	% de PC ayant ratifié, transposé et fait appliquer : MARPOL Annexe VI	100 %	À définir	haute
2.6 Mise en œuvre	2.6.1 Mettre en œuvre le Programme d'audit des États Membres de l'OMI (IMSAS), en utilisant le Code III comme norme d'audit et en suivant le Cadre et les Procédures du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, et mettre en œuvre des mesures correctives pour combler les lacunes identifiées	<p>% de PC ayant mis en œuvre le IMSAS et mis en œuvre des mesures correctives pour combler les lacunes identifiées</p> <p>% de navires conformes aux exigences de l'Annexe VI de MARPOL</p> <p>% des administrations des PC étant efficaces dans l'exercice de toutes leurs responsabilités et obligations en vertu de l'Annexe VI de MARPOL</p>	<p>100 %</p> <p>Au moins 80 %</p> <p>Au moins 80 %</p>	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹²	Niveau de priorité
	2.6.2 Se conformer aux exigences techniques et opérationnelles obligatoires qui s'appliquent aux navires de 400 GT et plus, c'est-à-dire l'EEDI, applicable aux nouveaux navires, qui fixe un niveau minimal d'efficacité énergétique pour les travaux entrepris (p. ex. émissions de CO ₂ par tonne mille) pour différents types et tailles de navires, et le SEEMP, applicable à tous les navires	% de navires transitant dans la région méditerranéenne construits en 2025 étant au moins 30 % plus économes en énergie que ceux construits en 2014	100 %	À définir	haute
2.7 Application	2.7.1 Définir l'assistance technique, les conseils et les connaissances appropriés nécessaires à la mise en place d'un cadre juridique national (règlements) pour la poursuite des contrevenants en cas d'infractions à l'Annexe VI de MARPOL, par l'intermédiaire du MENELAS	% de PC contribuant à la définition de l'assistance technique, des conseils et des connaissances appropriés nécessaires	Au moins 50 %	À définir	haute
	2.7.2 Mettre en place un cadre juridique national (règlements) comme base pour la poursuite des contrevenants pour les infractions à l'Annexe VI de MARPOL	% de PC ayant un cadre juridique en place	Au moins 80 %	À définir	haute
INFRASTRUCTURE					
2.8 Installations de réception portuaire	2.8.1 Fournir des installations de réception adéquates dans les ports méditerranéens permettant leur utilisation dès qu'elles sont disponibles, à un prix raisonnable et non dissuasif, pour les substances appauvrissant la couche d'ozone et les résidus d'épuration des gaz d'échappement	% des principaux ports ayant établi des procédures de collecte et de traitement pour les substances appauvrissant la couche d'ozone et les résidus d'épuration des gaz d'échappement	100 %	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien¹²	Niveau de priorité
		% des principaux ports ayant mis en place des procédures de collecte et de traitement pour ces substances et résidus	100 %		
2.9 Énergies alternatives / Nouvelles technologies	2.9.1 Promouvoir l'usage de carburants à zéro émission et mettre en place les installations associées	% d'installations adéquates disponibles en région méditerranéenne	100 %	À définir	moyenne
	2.9.2 Promouvoir une norme d'accostage à zéro émission	% de PC disposant d'une norme d'accostage à zéro émission en place	100 %	À définir	moyenne
	2.9.3 Fournir des alimentations électriques terrestre adéquates	% de PC ayant une alimentation électrique terrestre en place.	100 %	À définir	haute
2.10 Moyens de lutte	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
2.11 Moyens de surveillance et de contrôle	2.11 Disposer et maintenir des capacités de surveillance et de contrôle adéquates, y compris, si possible, l'accès aux Services d'avions pilotés à distance (RPA)	% de PC ayant des capacités de surveillance et de contrôle	100 %	À définir	haute

PARTAGE DE L'INFORMATION ET DES CONNAISSANCES

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹²	Niveau de priorité
2.12 Normes / Directives	2.12.1 Promouvoir, diffuser et réviser les recommandations, principes et lignes directrices existants, afin d'en élaborer de nouveaux visant à faciliter la mise en œuvre de l'Annexe VI de MARPOL	% de PC ayant téléchargé/reçu ces directives	100 %	À définir	moyenne
	2.12.2 Appliquer les directives existantes et nouvelles, en particulier : a) Volume n°1 du guide du GloMEEP sur les émissions provenant des navires : Évaluation rapide des émissions provenant des navires dans le contexte national b) Volume n°2 du guide du GloMEEP sur les émissions provenant des navires : Transposition de l'Annexe VI de MARPOL dans le droit national c) Volume n°3 du guide du GloMEEP sur les émissions provenant des navires : Élaboration de stratégies nationales pour la lutte contre les émissions provenant des navires d) Volume n°1 du guide du GloMEEP sur les émissions portuaires : Évaluation des émissions portuaires e) Volume n°2 du guide du GloMEEP sur les émissions portuaires : Élaboration de stratégies de réduction des émissions	% de PC ayant appliqué ces directives	100 %	À définir	moyenne

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹²	Niveau de priorité
	f) Directives de 2014 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs, version modifiée (résolution MEPC.245(66)) ; g) Directives de 2016 pour l'élaboration du plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) (résolution MEPC.282(70)) ; h) Directives de 2014 sur l'étude et la certification de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI), version modifiée (résolution MEPC.254(67)) ; i) Directives de 2013 pour le calcul des lignes de référence à utiliser avec l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) (résolution MEPC.231(65)) ; j) Directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs (MEPC.308(73)) ;				
	2.12.3 Élaborer des lignes directrices pour l'application des énergies alternatives	Lignes directrices élaborées	Année à confirmer	À définir	moyenne
2.13 Outils d'aide à la prise de décision	2.13.1 Accroître la sensibilisation à tous les outils d'aide à la prise de décision mis à la disposition des PC et de l'industrie, en particulier ceux développés au sein des projets GloMEEP et « Renforcement des capacités de l'industrie maritime pour l'atténuation du changement climatique – Le réseau mondial de MTCC (GMN) »	% de PC ayant accès à ce type d'outil % de PC utilisant chaque outil d'aide à la décision	100 % 100 %	À définir	moyenne
	2.13.2 Établir un système de notification au prochain port d'escale d'un navire relatif à l'état de sa rétention à bord de substances appauvrissant la couche d'ozone et des résidus d'épuration des gaz d'échappement ;	Date d'établissement	2030	À définir	faible

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹²	Niveau de priorité
2.14 Obligations de surveillance et de déclaration	2.14.1 Se conformer aux obligations de déclaration en vertu de l'Annexe VI du règlement 22 de MARPOL, en tenant compte des notes d'orientation énoncées dans les documents MEPC.320(74), MEPC.282(70), MEPC.292(71), MEPC.293(71),	% de PC ayant respecté l'obligation de déclaration	100 %	À définir	haute
2.15 Recherche et développement	2.15.1 Soutenir la recherche et le développement afin d'améliorer le rendement énergétique du transport maritime international	% de PC participant à des activités de recherche et de développement	50 %	À définir	moyenne
	2.15.2 Fournir une aide aux institutions régionales et à l'industrie dans l'identification des domaines de recherche dans lesquels il est nécessaire d'améliorer le rendement énergétique du transport maritime international	% de PC ayant partagé les résultats de leurs recherches	Au moins 80 %	À définir	moyenne
	2.15.3 Encourager les institutions scientifiques et techniques, ainsi que l'industrie, à participer activement aux activités et programmes de recherche et de développement liés au rendement énergétique du transport maritime international et à partager systématiquement les résultats de leurs recherches avec tous les États côtiers méditerranéens	% de PC ayant partagé les résultats de leurs recherches	Au moins 80 %	À définir	moyenne

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹²	Niveau de priorité
	2.15.4 Promouvoir et diffuser des études pertinentes sur le rendement énergétique du transport maritime international, notamment : a) L'étude des mesures de contrôle des émissions et du rendement énergétique pour les navires dans la zone portuaire b) L'étude sur les mesures de contrôle des émissions et de l'efficacité énergétique des navires dans la zone portuaire c) L'étude sur l'optimisation de la consommation d'énergie dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) d) Les études sur la faisabilité et l'utilisation des carburants à zéro émission (tels que l'hydrogène vert et l'ammoniac vert) pour le transport maritime e) L'enquête sur les mesures de contrôle appropriées (technologies de réduction) dans le but de réduire les émissions de carbone suie provenant du transport maritime international f) La troisième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre datant de 2014 g) La quatrième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre datant de 2020	% de PC étant au courant de ces études	100 %	À définir	moyenne
	2.15.5 Évaluer la contribution de l'industrie du transport maritime à l'acidification de la mer	Nombre de rapports prêts sur l'acidification de la mer	1 rapport prêt	À définir	moyenne

OSC 3 : Réduire et surveiller les émissions atmosphériques des navires à un niveau non nocif pour l'environnement marin et pour la santé de la population côtière de la Méditerranée

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹³	Niveau de priorité
PERSONNES					
3.1 Réseaux	3.1.1 Participer activement aux groupes de travail mondiaux et régionaux existants mis en place pour réduire les émissions de SOx et de NOx des navires, notamment les comités techniques d'experts SOx/NOx, le MENELAS, le Groupe de travail de l'OMI sur la réduction des émissions de GES des navires, le réseau mondial des centres de coopération de technologie maritime (MTCC) et des programmes des mers régionales (HELCOM, OSPAR, Accord de Bonn)	% de PC participant aux groupes de travail mondiaux et régionaux existants	Au moins 50 %	À définir	faible
3.2 Renforcement des capacités / Coopération technique	3.2.1 Accroître autant que possible le niveau de connaissances dans le domaine des exigences de la zone de contrôle des émissions de SOx et de NOx en vertu de l'Annexe VI de MARPOL en fournissant une assistance technique et des activités de renforcement des capacités	% de personnel formé	2 membres du personnel nouvellement formés par pays	À définir	haute
	3.2.2 Accroître autant que possible le niveau de connaissances dans le domaine des exigences SOx en vertu de la directive (UE) 2016/802 relative à la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et outils et des services adéquats développés par l'AESM (THETIS-EU / RPA) pour sa mise en œuvre	% de PC ayant eu connaissance de ces informations	100 %	À définir	haute
	3.2.3 Accroître la sensibilisation et l'utilisation, si nécessaire, des services mis à disposition par l'AESM en soutien à la transposition, la mise en œuvre et l'exécution suite à la ratification des conventions internationales dans le cadre du projet SAFEMED.	% de PC au courant de ces informations	100 %	À définir	haute

¹³ Cette colonne sera complétée lors de la première réunion du groupe de gestion et de mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien¹³	Niveau de priorité
	3.2.4 Accroître la sensibilisation et l'utilisation, si nécessaire, des services mis à disposition par l'AESM en vue d'étendre la coopération en lien avec la Directive 2002/59/ (version modifiée).	% de PC au courant de ces services	100 %	À définir	haute
	3.2.5 Accroître la sensibilisation / les connaissances sur l'acidification de la mer et son impact sur les écosystèmes marins.	Diffusion de rapport(s) sur l'impact de l'acidification de la mer	Au moins 1 rapport diffusé aux PC	À définir	moyenne
3.3 Opérations	3.3.1 Organiser des campagnes de surveillance des émissions des navires	Nombre de campagnes	1 par an	À définir	haute
	3.3.2 Contribuer à la mise en place éventuelle de grands projets financés par des sources extérieures sous les auspices de l'OMI en soutien à la Stratégie initiale de l'OMI sur la réduction des émissions de GES des navires, tel que le projet en cours GreenVoyage2050 de l'OMI et de la Norvège, et leur mise en œuvre ultérieure en Méditerranée, le cas échéant	Nombre de PC participantes	Au moins 2	À définir	faible
INSTITUTION					
3.4 Gouvernance	3.4.1 Soutenir la mise en œuvre de la « Décision IG. 24/8 relative à la Feuille de route pour une proposition de désignation éventuelle de la mer Méditerranée dans son ensemble en tant que zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre en vertu de l'Annexe VI de MARPOL, dans le cadre de la Convention de Barcelone.	État d'avancement de la mise en œuvre de la Décision IG. 24/8	Mis en œuvre à 100 %	À définir	haute
	3.4.2 Convenir d'une Feuille de route pour une proposition de désignation éventuelle de la mer Méditerranée dans son ensemble en tant que zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre en vertu de l'Annexe VI de MARPOL, dans le cadre de la Convention de Barcelone, et la mettre en œuvre	Feuille de route soumise	À définir	À définir	haute
	3.4.3 Inclure l'application de l'Annexe VI de MARPOL, dans le contexte de la mise en place des modalités de création et de fonctionnement	Modalités de création et de fonctionnement possibles, y compris	Adopté	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹³	Niveau de priorité
	possibles, y compris en termes de gouvernance et de financement d'un "Fonds bleu" régional	en termes de gouvernance et de financement d'un "Fonds bleu" régional			
3.5 Ratification / Transposition	3.5.1 Ratifier et mettre en œuvre l'Annexe VI de MARPOL, assurer sa transposition dans le droit national et coopérer pour assurer le plein respect de ses dispositions	% de PC ayant ratifié, transposé et fait appliquer l'Annexe VI de MARPOL	100 %	À définir	haute
3.6 Mise en œuvre	Mettre en œuvre le Programme d'audit des États Membres de l'OMI (IMSAS), en utilisant le Code III comme norme d'audit et en suivant le Cadre et les Procédures du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, et mettre en œuvre des mesures correctives pour combler les lacunes identifiées	<p>% de PC ayant mis en œuvre le IMSAS et mis en œuvre des mesures correctives pour combler les lacunes identifiées</p> <p>% de navires conformes aux exigences de l'Annexe VI de MARPOL</p> <p>% des administrations des PC étant efficaces dans l'exercice de toutes leurs responsabilités et obligations en vertu de l'Annexe VI de MARPOL</p>	<p>100 %</p> <p>100 %</p> <p>100 %</p>	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹³	Niveau de priorité
3.7 Application	3.7.1 Mettre en place un cadre juridique national (règlements) servant de base pour poursuivre les auteurs de déversements pour infraction à l'Annexe VI de MARPOL	% de PC ayant un cadre juridique en place	Au moins 80 %	À définir	haute
INFRASTRUCTURE					
3.8 Installations de réception portuaire	3.8.1 Fournir des installations de réception adéquates dans les ports méditerranéens permettant leur utilisation dès qu'elles sont disponibles, à un prix raisonnable et non dissuasif pour les navires les utilisant pour éliminer leurs résidus d'épuration	% des principaux ports ayant l'installation de réception portuaire requise pour les déchets d'épuration	100 %	À définir	haute
3.9 Énergies alternatives / Nouvelles technologies	3.9.1 Fournir des carburants à faible teneur en soufre pour le transport maritime international	Nombre de ports fournissant des installations adéquates de soutage d'oxydes à faible teneur en soufre dans la région méditerranéenne	Au moins un par pays	À définir	moyenne
	3.9.2 Introduire des installations de soutage alternatives et utiliser du gaz naturel liquéfié comme carburant pour le transport maritime international	Nombre de ports fournissant des installations adéquates de soutage de GNL dans la région méditerranéenne	Au moins un par pays	À définir	moyenne
	3.9.3 Fournir des alimentations électriques terrestre adéquates	Nombre de ports disposant d'une alimentation électrique terrestre.	Au moins un par pays	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien¹³	Niveau de priorité
3.10 Moyens de lutte	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
3.11 Moyens de surveillance et de contrôle	3.11.1 Posséder et maintenir des capacités de surveillance et de contrôle adéquates, y compris, si possible, l'accès aux services d'avions pilotés à distance	% de PC ayant des capacités de surveillance et de contrôle en place	100 %	À définir	haute
	3.11.2 Utiliser THETIS-MED, qui sert de plateforme pour enregistrer et échanger des informations sur les résultats des vérifications de conformité individuelles effectuées par les États membres, tel que prévu par la Directive (UE) 2016/802 relative à la réduction de la teneur en soufre des carburants marins.	% de PC utilisant THETIS-MED pour ces analyses	100 %	À définir	haute
	3.11.3 Dans le cadre des projets de coopération mis en œuvre par l'AESM, utiliser l'application maritime de l'AESM qui sert de plateforme pour l'échange d'informations AIS partagées par les Parties contractantes participantes au serveur régional AIS méditerranéen (MAREΣ).	% de PC utilisant cette application	100 %	À définir	haute
PARTAGE DE L'INFORMATION ET DES CONNAISSANCES					

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹³	Niveau de priorité
3.12 Normes / Directives	3.12.1 Promouvoir, diffuser et réviser les recommandations, principes et lignes directrices existants, afin d'en élaborer de nouveaux visant à faciliter la mise en œuvre de l'Annexe VI de MARPOL.	% de PC ayant téléchargé/reçu ces directives	100 %	À définir	moyenne
	3.12.2 Appliquer les directives existantes et nouvelles, en particulier : <ul style="list-style-type: none"> a) Volume n°1 du guide du GloMEEP sur les émissions provenant des navires : Évaluation rapide des émissions provenant des navires dans le contexte national b) Volume n°2 du guide du GloMEEP sur les émissions provenant des navires : Transposition de l'Annexe VI de MARPOL dans le droit national c) Volume n°3 du guide du GloMEEP sur les émissions provenant des navires : Élaboration de stratégies nationales pour la lutte contre les émissions provenant des navires d) Volume n°1 du guide du GloMEEP sur les émissions portuaires : Évaluation des émissions portuaires e) Volume n°2 du guide du GloMEEP sur les émissions portuaires : Élaboration de stratégies de réduction des émissions f) Directives de 2015 sur les systèmes de nettoyage des gaz d'échappement (MEPC.259(68)) ; g) Directives de 2019 pour le contrôle des navires par l'État du port en vertu de l'Annexe VI du MARPOL, chapitre 3 (MEPC.321(74)) ; 	% de PC ayant appliqué ces directives	100 %	À définir	moyenne

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹³	Niveau de priorité
	h) Directives de 2019 pour l'application uniforme de la teneur limite en soufre de 0,5 % conformément à l'Annexe VI de MARPOL (MEPC.320(74))				
3.13 Outils d'aide à la prise de décision	3.13.1 Accroître la sensibilisation à tous les outils d'aide à la prise de décision disponibles pour les PC et l'industrie	% de PC ayant accès à ces outils % de PC utilisant chaque outil d'aide à la décision	100 % 100 %	À définir	moyenne
3.14 Obligations de surveillance et de déclaration	3.14.1 Se conformer à toutes les obligations de déclaration en vertu de l'Annexe VI du MARPOL, réglementations 11, 18, d'après le contenu de MEPC.320(74), MEPC.1/Circ.880	% de PC à avoir respecté l'obligation de déclaration	100 %	À définir	haute
	3.14.2 Mettre en place des systèmes de surveillance dans leurs ports et dans la région côtière	% de PC ayant des systèmes de surveillance en place dans les principaux ports de la Méditerranée	100 %	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹³	Niveau de priorité
	3.14.3 Fournir des renseignements sur la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de SOx et de NOx	% de PC ayant partagé des informations pertinentes	50 %	À définir	haute
3.15 Recherche et développement	3.15.1 Encourager les PC à participer à la recherche et au développement ainsi qu'aux études menées au niveau régional, national et international (au sein de l'OMI)	% de PC participant à des activités de recherche et de développement pertinentes	50 %	À définir	moyenne

OSC 4 : Prévenir et réduire l'entrée de déchets (notamment les déchets plastiques) dans le milieu marin par les navires, afin de limiter l'impact environnemental, sanitaire et socio-économique des déchets marins en Méditerranée

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁴	Niveau de priorité
PERSONNES					
4.1 Réseaux	4.1.1 Contribuer aux travaux des organismes et institutions des Nations Unies, ainsi que des instances internationales actives dans le domaine des déchets plastiques marins issus de la navigation, notamment le <ul style="list-style-type: none"> a) Groupe de travail de l'OMI sur les déchets plastiques marins b) L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), par l'intermédiaire du Groupe de travail mixte ad hoc FAO/OMI sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) et les questions connexes (GTC) ; parties prenantes privées (paquebots de croisière, etc.) c) Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP) ; d) Partenariat mondial sur les déchets marins (GPML) ; e) Processus consultatif officieux ouvert à tous des Nations Unies sur les océans et le droit de la mer (ICP) ; et f) Assemblée des Nations Unies pour l'environnement (ANUE) ; et g) Groupe d'experts du PNUE h) Groupe technique de lutte contre les déchets marins DCSMM 	% de PC participant aux groupes de travail internationaux concernés	Au moins 50 %	À définir	faible

¹⁴ Cette colonne sera complétée lors de la première réunion du groupe de gestion et de mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁴	Niveau de priorité
	4.1.2 Mettre des informations à la disposition de l'ANUE par l'intermédiaire de l'OMI ou du PNUE/PAM, le cas échéant	Nombre de mises à jour fournies	1 par an	À définir	moyenne
4.2 Renforcement des capacités / Coopération technique	4.2.1 Mettre en œuvre des activités ciblées de coopération technique et de renforcement des capacités en Méditerranée afin de traiter les questions de mise en œuvre liées au Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée, au Plan d'action de l'OMI pour traiter les déchets plastiques marins provenant de navires, en particulier dans le cadre du projet « Marine Litter-MED II » (par exemple, l'intensification et la mise en œuvre de projets pilotes de mesures connexes du Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée) et au Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI, le cas échéant ;	Nombre de membres du personnel formés	2 membres du personnel nouvellement formés par pays et par discipline d'enseignement	À définir	haute
	4.2.2 Promouvoir la collaboration entre les opérateurs du secteur privé, en particulier les compagnies de croisières, pour lutter contre leur utilisation du plastique à usage unique (p. ex. dans leurs services d'hospitalité, leurs produits de toilette)	Nombre de compagnies prenant des mesures pour lutter contre le plastique à usage unique	5	À définir	faible
	4.2.3 Contribuer aux ajustements éventuels du cours type de l'OMI « Sensibilisation au milieu marin 1.38 » pour lutter spécifiquement contre les déchets plastiques marins et promouvoir son utilisation en Méditerranée.	% de PC contribuant	50 %	À définir	faible

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien¹⁴	Niveau de priorité
	4.2.4 Contribuer à la mise en place éventuelle de grands projets financés par des sources extérieures sous les auspices de l'OMI à l'appui du Plan d'action de l'OMI pour la lutte contre les déchets plastiques marins provenant des navires, tel que le projet de partenariat OMI-FAO-Norvège GloLitter et leur mise en œuvre ultérieure en Méditerranée, le cas échéant	Nombre de CP contributantes	Au moins 3	À définir	faible
	4.2.5 Accroître la sensibilisation et l'utilisation, si nécessaire, des services mis à disposition par l'AESM à l'appui de la transposition, de la mise en œuvre et de l'application après la ratification des Conventions internationales proposées dans le cadre du projet SAFEMED.	% de PC au courant de ces services	100 %	À définir	haute
	4.2.6 Accroître la sensibilisation et l'utilisation, si nécessaire, des services développés et mis à disposition par l'AESM dans le but d'étendre la coopération dans le domaine de la directive 2002/59/CE – VTMISS (telle que modifiée).	% de PC au courant de ces services	100 %	À définir	haute
4.3 Opérations	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
INSTITUTION					
4.4 Gouvernance	4.4.1 Renforcer la capacité des différents États côtiers à lutter efficacement contre la pollution par les déchets plastiques marins.	% de PC ayant la capacité de lutter efficacement contre la pollution par les déchets plastiques marins	100 %	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁴	Niveau de priorité
	4.5.2 Transposition et mise en oeuvre des résolutions/dispositions de l'ANUE qui y sont liées				
	4.5.3 Mettre en œuvre des réglementations nationales habilitant les autorités maritimes à exiger, si elles le jugent nécessaire, que les capitaines de navires déchargent les déchets dans les installations de réception portuaires désignées avant la navigation	% de PC ayant mis en œuvre les réglementations nationales	Au moins 80 %	À définir	haute
4.6 Mise en œuvre	4.6.1 Mettre en œuvre le Programme d'audit des États Membres de l'OMI (IMSAS), en utilisant le Code III comme norme d'audit et en suivant le Cadre et les Procédures du Programme d'audit des États Membres de l'OMI et mettre en oeuvre des mesures correctives pour combler les lacunes identifiées	% de PC ayant mis en œuvre le IMSAS et mis en oeuvre des mesures correctives pour combler les lacunes identifiées	100 %	À définir	haute
	4.6.2 Encourager les Parties contractantes à mettre en œuvre les mesures pertinentes prévues dans le Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée, conformément aux calendriers, en utilisant les directives opérationnelles sur la mise à disposition d'installations de réception portuaires et dépôt des déchets générés par les navires en Méditerranée (Décision IG.24/11, Annexe III), ainsi que le document d'orientation pour déterminer l'application de droits d'un montant raisonnable pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application d'un régime sans redevance spéciale en Méditerranée (Décision IG.24/11, Annexe IV), et le partage des meilleures pratiques et des enseignements tirés de ce processus en Méditerranée	% de navires conformes aux exigences de l'Annexe V de MARPOL % de PC mettant en œuvre des obligations pertinentes au titre du Plan régional sur la gestion des	100 % 100 %	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁴	Niveau de priorité
		déchets marins en Méditerranée			
	4.6.3 Aider les Parties contractantes à mettre en œuvre efficacement leur obligation de fournir des installations adéquates aux ports et aux terminaux pour la réception des ordures, comme l'exige le règlement 8 de l'Annexe V de MARPOL	% des administrations des PC étant efficaces dans l'exercice de toutes leurs responsabilités et obligations en vertu de l'Annexe V de MARPOL	100 %	À définir	haute
	4.6.4 Explorer et mettre en œuvre (dans la mesure du possible) des moyens de faire payer à un coût raisonnable l'utilisation des installations de réception portuaires, ou, si possible, appliquer un régime sans redevance spéciale (y compris les dispositions concernant les déchets pêchés passivement et le droit de livraison).	Nombre de ports ayant un régime sans redevance spéciale en place	1 par pays	À définir	haute
	4.6.5 Encourager les Parties contractantes à devenir membres de la GGGI et à promouvoir des actions nationales contre les engins de pêche fantômes, notamment en améliorant les régimes de responsabilité des producteurs.	% de PC faisant partie de la GGGI	80 %	À définir	haute
4.7 Application	4.7.1 Contribuer à l'élaboration de possibles mécanismes de l'OMI pour renforcer l'application des exigences de l'Annexe V de MARPOL en matière de livraison des ordures aux installations de réception, ainsi que leur mise en œuvre en Méditerranée ;	% de PC contribuant	50 %	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁴	Niveau de priorité
	4.7.2 Mettre en place un cadre juridique national (règlements) servant de base pour poursuivre les auteurs de déversements pour infraction à l'Annexe V de MARPOL	% de PC ayant un cadre juridique en place	Au moins 80 %	À définir	haute
	4.7.3 Appliquer des critères pour un niveau minimal commun d'amendes pour chaque infraction prévue à l'Annexe V de MARPOL	% de PC appliquant un niveau minimal commun d'amendes	Au moins 80 %	À définir	haute
	4.7.4 Effectuer des inspections FSI pour s'assurer que les navires immatriculés, y compris les bateaux de plaisance et de pêche, sont conformes aux exigences de l'Annexe V de MARPOL et à toute autre réglementation nationale ;	Nombre d'inspections, de déficiences constatées et de navires détenus	100 % de conformité	À définir	haute
	4.7.5 Améliorer l'efficacité du protocole d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port (PSC) dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen) et faciliter la coopération entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen	Nombre d'inspections conjointes concentrées	1 par an	À définir	haute
INFRASTRUCTURE					
4.8 Installations de réception portuaire	4.8.1 Contribuer au développement d'outils de l'OMI pour soutenir la mise en œuvre des dépenses associées aux installations de réception portuaire, en tenant compte de la nécessité de ne pas dissuader leur utilisation, des avantages potentiels des incitations financières ne prévoyant pas de frais supplémentaires en fonction du volume et de l'identification des types de déchets pouvant être réduits, réutilisés ou recyclés grâce à des programmes d'identification des revenus liés aux déchets ;	Nombre de ports ayant mis en place des installations pour la collecte des ordures ainsi que des procédures d'élimination ;	Au moins un par pays	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁴	Niveau de priorité
	4.8.2 Fournir des installations de réception adéquates dans les ports méditerranéens, permettant leur utilisation dès qu'elles sont disponibles à un prix devant être raisonnable et sans effet dissuasif pour les navires qui les utilisent pour l'élimination de déchets	Nombre de ports ayant mis en place des procédures de collecte et d'élimination des déchets	Au moins un par pays	À définir	haute
	4.8.3 Contribuer à l'établissement d'une éventuelle exigence de l'OMI concernant les installations de réception portuaire	% de PC contribuant	50 %	À définir	haute
	4.8.4. Prévoir une collecte séparée des déchets plastiques provenant des navires, y compris les engins de pêche	% de PC ayant prévu une collecte séparée	50 %	À définir	haute
	4.8.5 Fournir une assistance aux Parties contractantes pour gérer efficacement les déchets marins accidentellement recueillis lors d'activités de pêche (appelée « <i>Fishing for Litter</i> », la « pêche aux déchets marins ») ainsi que dans la gestion des engins de pêche endommagés, en fournissant une assistance pour la réaliser des installations de réception portuaire adéquates et une coopération entre les parties prenantes	% de PC ayant sollicité l'assistance	50 %	À définir	haute
4.9 Énergies alternatives / Nouvelles technologies	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
4.10 Moyens de lutte	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
4.11 Moyens de surveillance et de contrôle	4.11.1 Aider les PC à mettre en place des systèmes de surveillance et de contrôle, y compris des procédures et des systèmes dans le port et sur la côte (surveillance aérienne par RPA)	% de PC ayant un système de surveillance et de contrôle en place	Au moins 80 %	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁴	Niveau de priorité
	4.11.2 Effectuer des inspections via les FSI et PSC pour s'assurer que les navires et embarcations sont conformes à l'Annexe V de MARPOL	Nombre d'inspections / détentions	Pas de détentions	À définir	haute
PARTAGE DE L'INFORMATION ET DES CONNAISSANCES					
4.12 Normes / Directives	<p>4.12.1 Promouvoir, diffuser et réviser les recommandations, principes et lignes directrices existants afin d'en élaborer de nouveaux visant à faciliter la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL :</p> <p>a) Plan d'action de l'OMI visant à traiter les déchets de plastique marin provenant des navires (Rés. MEPC.310(73)) ;</p> <p>b) Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (Rés.MEPC.295(71))</p> <p>c) Lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée (Décision IG 17/9) ;</p> <p>d) Lignes directrices opérationnelles sur les dispositions relatives à la mise à disposition d'installations de réception portuaires et au dépôt des déchets générés par les navires en Méditerranée (Décision IG.24/11, Annexe III) ; et</p> <p>e) Document d'orientation permettant de déterminer l'application de redevances d'un montant raisonnable pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du « régime sans redevance spéciale » en Méditerranée (Décision IG.24/11, Annexe IV).</p>	% de PC ayant téléchargé/reçu ces directives	100 %	À définir	moyenne
	4.12.2 Contribuer à l'examen par l'OMI de l'application des affiches, des plans de gestion des ordures et de la tenue des registres des ordures dans l'Annexe V de MARPOL en Méditerranée.	% de PC contribuant	50 %	À définir	moyenne
	4.12.3 Soutenir et promouvoir le recours aux Directives volontaires sur le marquage des engins de pêche de la FAO	% de PC utilisant ces directives	100 %	À définir	moyenne

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁴	Niveau de priorité
	4.12.4 Promouvoir l'utilisation, par les autorités portuaires et les opérateurs du secteur privé, des lignes directrices de politique nationale pour lutter contre l'utilisation du plastique à usage unique développées dans le cadre de la Convention de Barcelone.	% de PC utilisant ces lignes directrices	100 %	À définir	moyenne
4.13 Outils d'aide à la prise de décision	4.13.1 Accroître la sensibilisation à tous les outils d'aide à la décision mis à la disposition des PC et de l'industrie	% de PC ayant accès à ces outils % de PC utilisant chaque outil d'aide à la décision	100 % 100 %	À définir	moyenne
4.14 Obligations de surveillance et de déclaration	4.14.1 Se conformer aux obligations de déclaration en vertu de la Convention de Londres, du Protocole de Londres, de l'Annexe V de MARPOL et, sur une base régionale, du Protocole « immersions », tout en appliquant le contenu de MEPC.1/Circ834/Rev1 ; MEPC.295(71), MEPC.310(73)	% de PC ayant respecté l'obligation de déclaration	100 %	À définir	haute
	4.14.2 Établir un système de surveillance unique et uniforme dans les ports et la région côtière, en liaison avec le PNUE/PAM du Programme intégré de surveillance et d'évaluation (IMAP)	% de PC ayant des systèmes de surveillance en place dans les principaux ports de la Méditerranée	50 %	À définir	haute
	4.14.3 Fournir des informations sur la surveillance, la déclaration et la vérification du niveau de déchets plastiques marins dans les ports ainsi que dans les eaux côtières et partager leurs expériences ainsi que leurs meilleures pratiques ;	% de PC ayant partagé des informations pertinentes	50 %	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien¹⁴	Niveau de priorité
4.15 Recherche et développement	4.15.1 Encourager les PC et les organisations internationales ou régionales compétentes ayant mené des recherches scientifiques sur les déchets marins en Méditerranée à partager les résultats de ces recherches, y compris toute information sur les zones contaminées par les déchets plastiques marins provenant de navires en Méditerranée	% de PC participant à ces études	50 %	À définir	moyenne
	4.15.2 Encourager les PC à contribuer, en entreprenant des études au niveau national, à l'étude de l'OMI sur les déchets plastiques marins ainsi qu'à d'autres études et projets à portée régionale ou sous-régionale, tels que ceux financés par l'UE, y compris les macro et microplastiques, à partir de tous les navires, bateaux de plaisance et bateaux de pêche	% de PC contributantes	50 %	À définir	moyenne
	4.15.3 Inviter les PC et les organisations régionales ou internationales compétentes à entreprendre des études pour mieux comprendre les microplastiques des navires en Méditerranée.	% de PC / d'organisations internationales contributantes	50 %	À définir	faible

OSC 5 : Éliminer l'introduction d'espèces non indigènes introduites par les activités de navigation

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁵	Niveau de priorité
PERSONNES					
5.1 Réseaux	5.1.1 Contribuer aux travaux des organes et institutions des Nations Unies, ainsi que des forums internationaux, qui sont actifs dans le domaine de la prévention des risques biotechnologiques, notamment : <ul style="list-style-type: none"> a) l'OMI (Comité de protection du milieu marin ; Groupes de travail du Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR-WGs); Groupe consultatif relatif aux eaux de ballast et à l'encrassement biologique) b) le Centre d'activités régional pour les aires spécialement protégées (SPA/RAC) ; et c) l'AESM 	% de PC participant aux groupes de travail internationaux concernés	Au moins 50 %	À définir	faible
5.2 Renforcement des capacités / Coopération technique	5.2.1 Mettre en œuvre des activités ciblées de coopération technique et de renforcement des capacités en Méditerranée, pour aborder les questions de mise en œuvre liées à la biosécurité, à savoir la mise en œuvre effective de : <ul style="list-style-type: none"> a) La Stratégie méditerranéenne pour la gestion des eaux de ballast des navires, y compris son Plan d'action et son Calendrier (la « Stratégie méditerranéenne BWM ») b) La Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM) ; c) La Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (Convention AFS) ; et d) Les Directives de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert 	Nombre de membres du personnel nouvellement formés par discipline	1 personne nouvellement formée par pays et par discipline	À définir	haute

¹⁵ Cette colonne sera complétée lors de la première réunion du groupe de gestion et de mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien¹⁵	Niveau de priorité
	d'espèces aquatiques envahissantes (lignes directrices sur l'encrassement biologique) et les pratiques exemplaires connexes				
	5.2.2 Contribuer à l'établissement éventuel de grands projets financés par des sources extérieures sous les auspices de l'OMI à l'appui de la Convention BWM, de la Convention AFS ou des directives sur l'encrassement biologique, tels que les partenariats GloFouling en cours entre le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et l'OMI, ainsi que leur mise en œuvre ultérieure en Méditerranée, le cas échéant	Nombre de PC contributantes	Au moins 2	À définir	moyenne
	5.2.3 Accroître la sensibilisation et l'utilisation, si nécessaire, des services mis à disposition par l'AESM à l'appui de la transposition, de la mise en œuvre et de l'application suite à la ratification des Conventions internationales proposées dans le cadre du projet SAFEMED.	% de PC au courant de ces services	100 %	À définir	haute
	5.2.4 Accroître la sensibilisation et l'utilisation, si nécessaire, des services mis à disposition par l'AESM en vue d'étendre la coopération en lien avec la Directive 2002/59/CE – VTMIS (version modifiée).	% de PC au courant de ces services	100 %	À définir	haute
5.3 Opérations	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
INSTITUTION					
5.4 Gouvernance	5.4.1 Mettre en œuvre la Stratégie méditerranéenne BWM	% de PC ayant mis en œuvre la Stratégie méditerranéenne	100 %	À définir	haute
5.5 Ratification / Transposition	5.5.1 Ratifier et transposer la Convention BWM ainsi que la Convention AFS	% des PC ayant ratifié, transposé et fait appliquer la Convention BWM et la Convention AFS	100 %	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien¹⁵	Niveau de priorité
5.6 Mise en œuvre	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
5.7 Application	5.7.1 Mettre en place un système solide de conformité, de surveillance et d'application de la loi (CME) dans la région méditerranéenne ;	Date d'établissement du CME	À définir	À définir	haute
	5.7.2 Mettre en place un cadre juridique national (règlements) servant de base pour la poursuite des auteurs de déversements pour infraction à la Convention BWM et de la Convention AFS	% de PC ayant un cadre juridique en place	Au moins 100 %	À définir	haute
	5.7.3 Appliquer des critères pour un niveau minimal commun d'amendes pour chaque infraction prévue par la Convention BWM et par la Convention AFS	% de PC appliquant un niveau minimal commun d'amendes	Au moins 80 %	À définir	haute
	5.7.4 Le FSI doit s'assurer que les navires immatriculés, y compris les bateaux de plaisance et de pêche, respectent les exigences de la Convention BWM et de la Convention AFS ainsi que toutes les autres règles et réglementations nationales ;	Nombre d'inspections, de déficiences constatées et de navires détenus	100 % de conformité	À définir	haute
	5.7.5 Améliorer l'efficacité du MoU méditerranéen et faciliter la coopération entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen	Nombre de réunions	1 par an	À définir	haute
INFRASTRUCTURE					
5.8 Installations de réception portuaire	5.8.1 Fournir des installations de réception adéquates dans les ports méditerranéens, permettant leur utilisation dès qu'elles sont disponibles à un prix devant être raisonnable et non dissuasif pour leur utilisation en vue de l'élimination des eaux de ballast et des sédiments.	% des principaux ports et terminaux où le nettoyage ou la réparation des citernes de ballast sont conformes aux dispositions de la Convention BWM	100 %	À définir	haute
5.9 Énergies alternatives /	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁵	Niveau de priorité
Nouvelles technologies					
5.10 Moyens de lutte	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
5.11 Moyens de surveillance et de contrôle	5.11.1 Essais opérationnels et accessibles sur l'eau de ballast dans les laboratoires nationaux	% de PC disposant d'équipements de test	80 %	À définir	haute
	5.11.2 Développer une base de données regroupant les nouvelles introductions d'espèces non indigènes enregistrées dans la Méditerranée via les eaux de ballast	Base de données établie	Année à confirmer	À définir	moyenne
PARTAGE DES INFORMATIONS ET DES CONNAISSANCES					
5.12 Normes / Directives	<p>5.12.1 Promouvoir, diffuser et réviser les recommandations, principes et lignes directrices existants, afin d'en élaborer de nouvelles visant à faciliter la mise en œuvre de la Convention BWM et de la Convention AFS, notamment :</p> <p>a) Directives en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes en tant qu'encrassement biologique (encrassement de la coque) pour les embarcations de plaisance (MEPC.1/Circ.792) ;</p> <p>b) Lignes directrices pour l'évaluation des directives de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes (MEPC.1/Circ.811) ;</p> <p>c) Lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée (Décision IG 17/9) ;</p> <p>d) Gestion des eaux de ballast - Guide pour les meilleures pratiques d'échantillonnage (AESM, 2019) ;</p>	% de PC ayant téléchargé/reçu ces directives	100 %	À définir	moyenne

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁵	Niveau de priorité
	<p>e) Lignes directrices pour les installations de réception des sédiments (G1) (MEPC.152(55)) ;</p> <p>f) Lignes directrices pour l'échantillonnage des eaux de ballast (G2) (MEPC.173(58)) ;</p> <p>g) Lignes directrices pour la conformité équivalente de la gestion des eaux de ballast (G3) (MEPC.123(53)) ;</p> <p>h) Lignes directrices pour la gestion des eaux de ballast et le développement de plans de gestion des eaux de ballast (G4) (MEPC.127(53)) ;</p> <p>i) Lignes directrices pour les installations de réception des eaux de ballast (G5) (MEPC.153(55)) ;</p> <p>j) Lignes directrices de 2017 sur l'échange des eaux de ballast (G6) (MEPC.288(71)) ;</p> <p>k) Lignes directrices de 2017 sur l'évaluation des risques dans le cadre de la Règle A-4 de la Convention BWM (G7) (MEPC.289(71)) ;</p> <p>l) Lignes directrices pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (G8) (MEPC.279(70)) ;</p> <p>m) Procédures pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast faisant usage de substances actives (G9) (MEPC.169(57)) ;</p> <p>n) Lignes directrices pour l'approbation et la supervision des prototypes de programmes technologiques de traitement des eaux de ballast (G10) (MEPC.140(54)) ;</p> <p>o) Lignes directrices sur les normes de conception et de construction de l'échange des eaux de ballast (G11) (MEPC.149(55)) ;</p> <p>p) Lignes directrices de 2012 sur la conception et la construction destinées à faciliter le contrôle des sédiments à bord des navires (G12) (MEPC.209.63)) ;</p> <p>q) Lignes directrices sur les mesures additionnelles concernant la conception et la construction visant à faciliter la gestion des eaux de</p>				

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁵	Niveau de priorité
	<p>ballast, y compris dans les situations d'urgence (G13) (MEPC.161(56)) ;</p> <p>r) Lignes directrices sur la désignation de zones dédiées à l'échange des eaux de ballast (G14) (MEPC.151(55)) ;</p> <p>s) La phase d'acquisition de l'expérience associée à la Convention BWM (MEPC.290(71)) ;</p> <p>t) Mise en œuvre de la Convention BWM (MEPC.287(71)) ;</p> <p>u) Lignes directrices pour le Contrôle par l'État du port dans le cadre de la Convention BWM (MEPC.252(67)) ;</p> <p>v) Signalement des informations sur les systèmes de management des eaux de ballast approuvés par type (MEPC.228(65)) ;</p> <p>w) Procédures pour l'approbation d'autres méthodes de gestion des eaux de ballast, dans le cadre de la Règle B-37 de la Convention BWM (MEPC.206(62)) ;</p> <p>x) Installation des systèmes de gestion des eaux de ballast sur les nouveaux navires, en accord avec les dates d'application présentées dans la Convention BWM (MEPC.188(60)) ;</p> <p>y) Application de la Convention BWM aux navires opérant dans des zones marines où l'échange des eaux de ballast n'est pas possible d'après les provisions B-4.1 et D-1 (BWM.2/Circ.63) ;</p> <p>z) Directive sur les mesures de contingences dans le cadre de la Convention BWM (BWM.2/Circ.62) ;</p> <p>aa) Directives sur les méthodologies pouvant être utilisées pour l'énumération des organismes viables pour les systèmes de gestion des eaux de ballast approuvés par type (BWM.2/Circ.61) ;</p> <p>bb) Directives pour de meilleures pratiques de gestion en matière de retrait du revêtement anti-salissant des navires, y compris les peintures de coques à base de tributylétain (AFS.3/Circ.3) ;</p>				

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁵	Niveau de priorité
	cc) Lignes directrices de 2010 pour l'Enquête et la certification des systèmes anti-salissures des navires (MEPC.195(61)).				
5.13 Outils d'aide à la prise de décision	5.13.1 Étudier les possibilités d'interaction et de capitalisation des outils d'aide à la décision disponibles aux niveaux méditerranéen et européen, notamment : a) Mettre en place un mécanisme méditerranéen en ligne pour l'échange d'informations sur les outils existants, y compris les espèces exotiques envahissantes marines méditerranéennes (MAMIAS) b) Utiliser l'évaluation des risques comme outil fiable pour faciliter la prise de décisions en matière de gestion des eaux de ballast et de procédures de conformité, de surveillance et d'application de la loi	% de PC ayant accès à ces outils % de PC utilisant chaque outil d'aide à la décision	100 % 50 %	À définir	moyenne
5.14 Obligations de surveillance et de déclaration	5.14.1 Respecter les obligations de déclaration en vertu de la Convention BWM et, sur une base régionale, en vertu de la Stratégie régionale concernant la gestion des eaux de ballast des navires et les espèces envahissantes (Décision IG20/11), tout en respectant le contenu des documents MEPC.289(71), MEPC.151(55), MEPC.152(55), MEPC.161(56), MEPC.228(65)	% de PC ayant respecté l'obligation de déclaration	50 %	À définir	haute
	5.14.2 Mettre en place un système d'enquête, de surveillance biologique et d'évaluation des risques pour les ports méditerranéens.	Système établi	Année à confirmer	À définir	moyenne
5.15 Recherche et développement	5.15.1 Participer aux initiatives de l'OMI et de l'industrie sur les nouvelles technologies et les études au niveau régional et national	% de PC participant à des études et initiatives connexes	50 %	À définir	moyenne

OSC 6 : Parvenir à une bonne gérance de la Méditerranée afin de la rendre sûre et exempte de pollution, avec une planification intégrée de l'espace marin et la désignation de zones spéciales, où l'activité maritime a un impact limité sur l'environnement marin

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁶	Niveau de priorité
PERSONNES					
6.1 Réseaux	<p>6.1.1 Participer activement aux réseaux et aux groupes, renforcer les synergies entre les réseaux concernés liés à l'aménagement du territoire marin et à la désignation de zones spéciales en Méditerranée, notamment par :</p> <p>a) Le Programme d'actions prioritaires / Centre d'activités régionales (PAP/CAR) pour d'autres mesures liées à la Planification spatiale maritime (MSP),</p> <p>b) Le Centre d'activités régionales pour les aires spécialement protégées (SPA/RAC) pour d'autres mesures liées aux aires marines protégées (AMP), aux aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne (ASPIM), aux aires marines d'importance écologique ou biologique (AMIEB)</p> <p>c) REMPEC, pour d'autres mesures relatives aux aires spéciales relevant de MARPOL et des aires marines particulièrement sensibles (PSSA)</p>	Nombre d'activités conjointes organisées	Au moins 2 activités conjointes organisées	À définir	faible
6.2 Renforcement des capacités / Coopération technique	<p>6.2.1 Mettre en œuvre des activités ciblées de coopération technique et de renforcement des capacités en Méditerranée, afin de traiter des questions de mise en œuvre liées à la désignation d'aires spéciales, à savoir :</p> <p>a) Les zones spéciales sous MARPOL</p> <p>b) Les PSSA</p> <p>c) Les Dispositifs de séparation du trafic (DST) et autres systèmes de routage des navires</p>	Nombre d'ateliers / séminaires organisés au niveau régional ou national	2 ou 3	À définir	haute

¹⁶ Cette colonne sera complétée lors de la première réunion du groupe de gestion et de mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁶	Niveau de priorité
	6.2.2 Accroître la sensibilisation et l'utilisation, si nécessaire, de cartes sur la densité du trafic développées et mises à disposition par l'AESM et visant à faciliter la planification spatiale marine et la désignation d'aires spéciales où l'activité maritime a ou n'a pas d'impact sur le milieu marin	% de PC au courant de ces services	100 %	À définir	haute
6.3 Opérations	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
INSTITUTION					
6.4 Gouvernance	6.4.1 Assurer la coordination avec les autorités compétentes nationales et en coopération et d'autres États côtiers méditerranéens, afin de parvenir à une Méditerranée sûre et exempte de pollution, avec planification spatiale marine intégrée et désignation d'aires spéciales où l'activité maritime a un impact limité sur l'environnement marin	% de PC agissant en coordination avec les autorités compétentes nationales % de PC concernées consultées	100 % 100 %	À définir	haute
	6.4.2 Dans la mesure du possible, et sans préjudice du droit souverain des États, en étroite collaboration avec les autorités nationales compétentes et en coopération avec d'autres États côtiers méditerranéens : a) Évaluer la faisabilité de la désignation de la région méditerranéenne en tant que zone spéciale au titre de l'Annexe IV de MARPOL Prévention de la pollution par les eaux usées des navires, et, le cas échéant, soumettre la proposition correspondante à l'OMI, ainsi qu'une évaluation de l'inclusion de l'eau noire et de l'eau grise ; b) Continuer à évaluer la faisabilité de la désignation de certaines zones de la Méditerranée en tant que PSSA, et soumettre les propositions correspondantes à l'OMI, le cas échéant ; c) Proposer à l'OMI, le cas échéant, des systèmes de routage appropriés supplémentaires en Méditerranée pour adoption éventuelle	État de l'évaluation État de l'évaluation	Terminée Terminée À définir	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁶	Niveau de priorité
	conformément au droit international ; d) Élaborer des plans pour gérer les navires en détresse, y compris les équipements et moyens appropriés, selon les besoins, et définir les modalités de réaction en fonction de leur nature et du risque encouru.	Nombre de propositions % de PC ayant élaboré des plans pour gérer les navires en détresse	100 %		
	6.4.3 Prendre en compte les recommandations en termes de gestion de la préservation de l'environnement telles que décrites dans la Résolution 7.12 de l'ACCOBAMS	% de PC ayant mis en place ces recommandations	70 %	À définir	haute
6.5 Ratification / Transposition	6.5.1 Assurer, par le biais de lois et de règlements nationaux appropriés et d'arrangements institutionnels, la bonne application, le contrôle de la conformité et l'application de la législation nationale des mesures de l'OMI relatives aux PSSA, aux systèmes de routage et aux zones spéciales en vertu de MARPOL	% de PC disposant de lois et de règlements nationaux et institutionnels	100 %	À définir	haute
6.6 Mise en œuvre	6.6.1 Élaborer un plan de travail national pour l'élaboration et la mise en œuvre des PSSA, des systèmes de routage et des zones spéciales en vertu de MARPOL	% de PC disposant d'un plan de travail national	100 %	À définir	haute
6.7 Application	6.7.1 Mettre en place un cadre juridique national (règlements) servant de base pour poursuivre les contrevenants en cas d'infractions aux exigences des mesures de routage, des PSSA et des zones spéciales en vertu de MARPOL	% de PC ayant un cadre juridique national en place	100 %	À définir	haute
	6.7.2 Mettre en place un programme de conformité efficace intégrant tous les éléments suivants :	La date du programme de conformité est fixée.	À définir	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁶	Niveau de priorité
	a) La surveillance de la conformité au moyen d'inspections, d'enquêtes et/ou d'examens de routine ; b) Des « patrouilles » de détection et de maintien de l'ordre ; c) Les procédures de déclaration et les mesures incitatives, y compris les mesures incitatives pour l'auto-déclaration ; d) Des enquêtes adéquates sur les violations signalées ou détectées autrement ; e) Un système de sanctions adéquates en cas de violations ; f) Des programmes d'éducation et de sensibilisation du public ; et g) La coopération et coordination avec les autres États.				
INFRASTRUCTURE					
6.8 Installations de réception portuaire	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
6.9 Énergies alternatives / Nouvelles technologies	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
6.10 Moyens de lutte	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
6.11 Moyens de surveillance et de contrôle	6.11.1 Mettre en place un système de surveillance et de contrôle robuste, comprenant l'installation de services de trafic maritime (VTS)	% de PC ayant établi un système de surveillance	100 %	À définir	haute

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁶	Niveau de priorité
	6.11.2 Renforcer la sûreté maritime, la sécurité maritime et la prévention/lutte contre la pollution marine en renforçant la coopération en matière d'AIS et en participant à des projets sur le partage approfondi des informations AIS à travers le MAREΣ.	% de PC participantes	100 %	À définir	haute
PARTAGE DES INFORMATIONS ET DES CONNAISSANCES					
6.12 Normes / Directives	6.12.1 Promouvoir, diffuser et réviser les recommandations, principes et lignes directrices existants, afin d'en élaborer de nouveaux visant à faciliter l'établissement et la gestion de zones spéciales et de systèmes de routage, y compris : a) Le Document d'orientation à l'intention des Parties contractantes à la Convention de Barcelone concernant l'identification et la désignation de zones maritimes particulièrement sensibles en relation avec les aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne b) Les Directives révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement sensibles (PSSA) (résolution A.982(24)) ; c) La Note d'orientation sur l'élaboration des propositions relatives aux systèmes de déclaration de routage des navires (MSC.1/Circ.1060, version modifiée) ; d) La Procédure de soumission de documents contenant des propositions d'établissement ou de modification des systèmes de routage ou de déclaration des navires (MSC.1-Circ.1608) ; et	% de PC ayant téléchargé / reçu ces directives	100 %	À définir	moyenne

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁶	Niveau de priorité
	<p>e) Les Lignes directrices révisées pour les services de trafic maritime, y compris les lignes directrices sur le recrutement, les qualifications et la formation des exploitants du service de trafic maritime (A.857(20)).</p>				
	<p>6.12.2 Examiner les recommandations de « l'atelier conjoint CBI-UICN-ACCOBAMS sur la manière dont les données et le processus utilisés pour identifier les zones de protection marine importantes (IMMA) peuvent aider à identifier les zones à haut risque de collision avec les navires » (6-7 avril 2019, Messénie, Grèce), telles que présentées dans l'Annexe de la Résolution 7.12 de l'ACCOBAMS, et plus particulièrement en ce qui concerne (i) le processus de désignation d'une PSSA par l'OMI à une échelle qui inclut la mer Méditerranée du Nord-Ouest, la pente et le canyon IMMA, et éventuellement le corridor espagnol, et (ii) les mesures de réduction des risques dans la tranchée hellénique.</p>	<p>% de PC au courant de ces recommandations</p>	<p>100 %</p>	<p>À définir</p>	<p>moyenne</p>
<p>6.13 Outils d'aide à la prise de décision</p>	<p>6.13.1 Accroître la sensibilisation à tous les outils d'aide à la décision mis à la disposition des PC et de l'industrie</p>	<p>% de PC ayant accès à ces outils % de PC utilisant chaque outil d'aide à la décision</p>	<p>100 % 100 %</p>	<p>À définir</p>	<p>moyenne</p>
<p>6.14 Obligations de surveillance et de déclaration</p>	<p>S/O</p>	<p>S/O</p>	<p>S/O</p>	<p>S/O</p>	<p>S/O</p>

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁶	Niveau de priorité
6.15 Recherche et développement	6.15.1 Effectuer les études requises pour une soumission à l'OMI répondant à tous les critères de désignation d'une zone particulière en tant que PSSA et zones spéciales en vertu de MARPOL	Nombre d'études réalisées par les PC intéressées	Au moins 1 / à définir	À définir	moyenne

OSC 7 : Identifier et comprendre collectivement les problèmes émergents liés à la pollution provenant des navires en Méditerranée, et définir les mesures nécessaires pour traiter les problèmes identifiés

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien ¹⁷	Niveau de priorité
PERSONNES					
7.1 Réseaux	7.1.1 Identification d'un réseau pertinent pour chaque problème au fur et à mesure de leur apparition, et participation active à ce réseau sur le problème identifié	% de PC participant activement à des réseaux liés à des problèmes émergents spécifiquement identifiés	50 %	À définir	faible
7.2 Renforcement des capacités / Coopération technique	7.2.1 Identification des besoins en formation et mise en œuvre ultérieure de la formation liée aux problèmes émergents au fur et à mesure qu'ils se présentent	Nombre de personnes formées pour chaque problème émergent	Nombre suffisant de personnel à former	À définir	haute
7.3 Opérations	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
INSTITUTION					

¹⁷ Cette colonne sera complétée lors de la première réunion du groupe de gestion et de mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien¹⁷	Niveau de priorité
7.4 Gouvernance	7.4.1 Inclure la discussion des « questions nouvelles et émergentes » en tant que point de l'ordre du jour de la Réunion de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).	Nombre de discussions tenues sur les questions nouvelles et émergentes potentielles	Une par an	À définir	haute
	7.4.2 Soumettre des propositions pour l'inclusion de nouvelles questions émergentes pour évaluer la nécessité d'une Stratégie et d'un Plan d'action révisés lors de la Réunion de la Stratégie méditerranéenne (2022-2031).	Nombre de soumissions	Autant que nécessaire	À définir	moyenne
7.5 Ratification / Transposition	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
7.6 Mise en œuvre	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
7.7 Application	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
INFRASTRUCTURE					
7.8 Installations de réception portuaire	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
7.9 Énergies alternatives / Nouvelles technologies	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
7.10 Moyens de lutte	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
7.11 Moyens de surveillance et de contrôle	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

Zone d'influence	Action	Indicateur	Objectif	Institution de soutien¹⁷	Niveau de priorité
PARTAGE DES INFORMATIONS ET DES CONNAISSANCES					
7.12 Normes / directives	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
7.13 Outils d'aide à la prise de décision	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
7.14 Obligations de surveillance et de déclaration	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
7.15 Recherche et développement	7.4.1 Soutenir et participer à des initiatives de recherche et de développement pour étudier les questions nouvelles et émergentes liées à la pollution des navires en Méditerranée.	Nombre de PC participantes	50 %	À définir	moyenne