



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

Deuxième réunion du réseau méditerranéen d'agents chargés
de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL
dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS)

REMPEC/WG.42/INF.3
Date : 9 novembre 2017

La Valette, Malte, 28-29 novembre 2017

Original : anglais

**STRATEGIE REGIONALE POUR LA PREVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION
MARINE PROVENANT DES NAVIRES (2016-2021)**

Note du Secrétariat

RÉSUMÉ

Résumé : Ce document présente la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), telle qu'adoptée par la dix-neuvième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (Athènes, Grèce, 9-12 février 2016).

Actions à prendre : Paragraphe 3

Documents de référence : UNEP(DEPI)/MED IG.22/28

Contexte

1 La dix-neuvième réunion ordinaire 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, qui s'est tenue à Athènes en Grèce du 9 au 12 février 2016, a adopté 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), qui figure en annexe à la décision IG.22/4 (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28).

2 La Stratégie régionale (2016-2021) est présentée en annexe au présent document.

Actions requises des participants à la réunion

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

ANNEXE

**Stratégie régionale
pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires
(2016-2021)**

(UNEP(DEPI)/MED IG.22/28)

PRÉAMBULE

Rien dans cette Stratégie ne portera préjudice au principe de souveraineté des États, aux principes de liberté, aux droits de navigation et au principe de passage inoffensif dans la mer territoriale.

En cas de contradiction entre la Stratégie et les législations nationales ou internationales, ces dernières prévaudront.

Pour toute information spécifique relative à des problématiques nationales, le Secrétariat doit demander l'autorisation du pays concerné avant publication de certains rapports.

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LA PRÉVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES (2016-2021)

1 REMPEC

Objectif et mission

1.1 L'objectif du REMPEC est de contribuer à prévenir et réduire la pollution par les navires et à lutter contre la pollution en cas de situation critique. À cet effet, la mission du REMPEC consiste à aider les Parties contractantes à s'acquitter de leurs obligations découlant des Articles 4(1), 6 et 9 de la Convention de Barcelone, du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, ci-après dénommé le « Protocole Situation critique de 1976 » et du Protocole Prévention et situation critique de 2002, ainsi qu'à mettre en œuvre la Stratégie régionale (2016-2021), adoptée par les Parties Contractantes en 2016 et dont les objectifs clés recourent ceux des stratégies méditerranéennes de premier plan (à savoir la Stratégie méditerranéenne de développement durable (SMDD), le Programme de travail sur six ans intégré au Programme des Nations Unies pour l'environnement/Plan d'action pour la Méditerranée (PNUE/PAM) pour la période 2016-2021 (Stratégie à moyen terme) et l'Approche écosystémique (EcAp)). Le Centre est également appelé à aider les Parties contractantes qui en font la demande à mobiliser l'aide régionale et internationale en cas de situation critique au titre du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, ci-après dénommé «le Protocole offshore».

Champ d'action et questions clés

1.2 En vertu du mandat du REMPEC, adopté par la Seizième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone (CdP16) (Marrakech, Maroc, 3-5 novembre 2009), les principaux domaines d'intervention du Centre en matière de prévention de la pollution du milieu marin par les navires et d'aide à la préparation à la lutte, à la lutte contre la pollution marine accidentelle et à la coopération en cas de situation critique consistent à :

- 1 renforcer les capacités des États côtiers méditerranéens en matière de prévention de la pollution du milieu marin par les navires et assurer la mise en œuvre, dans la région, des règles de prévention de la pollution par les navires internationalement reconnues afin de réduire, combattre et, dans toute la mesure du possible, éliminer la pollution du milieu marin liée aux activités maritimes, y compris la navigation de plaisance ;
- 2 développer la coopération régionale en matière de prévention de la pollution du milieu marin par les navires, et faciliter la coopération entre les États côtiers méditerranéens en vue de faire face à toute pollution accidentelle résultant ou pouvant résulter du rejet d'hydrocarbures ou autres substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) et qui nécessitent une intervention d'urgence ou toute autre mesure immédiate ;
- 3 aider les États côtiers de la Méditerranée qui le demandent à développer leurs capacités nationales pour répondre aux incidents de pollution marine ayant effectivement provoqué ou qui sont susceptibles de provoquer un déversement d'hydrocarbure ou de SNPD et en facilitant l'échange d'informations, la coopération technologique et la formation ;
- 4 fournir un cadre permettant un échange d'informations sur des questions opérationnelles, techniques, scientifiques, juridiques et financières et en encourageant un dialogue visant à permettre des actions coordonnées aux niveaux national, régional et mondial pour la mise en œuvre du Protocole Prévention et situation critique de 2002; et,

- 5 aider les États côtiers de la région méditerranéenne qui en font la demande à faire face à une situation critique, soit directement soit en obtenant une assistance des autres Parties ou, lorsque les possibilités d'assistance n'existent pas au sein de la région, en obtenant une aide internationale en dehors de la région.

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

2.1 La Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution provenant des navires (2016-2021) (la Stratégie régionale (2016-2021)) et ses objectifs généraux et spécifiques sont fondés sur la première version de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires, adoptée par la CdP14, en 2005. La révision a été menée en parallèle de la préparation de la Stratégie à moyen terme du PNUE/PAM, de l'élaboration de la Stratégie méditerranéenne de développement durable (SMDD) 2.0 (2016-2025) et de la mise en œuvre de l'EcAp au cours de l'exercice biennal 2014-2015, en tenant compte du cadre juridique, financier et institutionnel du système de Barcelone, notamment les dispositions du Protocole Prévention et situation critique de 2002 et du mandat du REMPEC en tant que centre régional chargé de la mise en œuvre dudit Protocole. La Stratégie régionale devrait par conséquent être considérée comme partie intégrante de la Stratégie à moyen terme du PNUE/PAM.

2.2 La révision est également fondée sur les conclusions du rapport de synthèse sur l'évaluation de la mise en œuvre de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution provenant des navires (2005-2015) (REMPEC/WG.36/4) menée par le REMPEC auprès des Parties contractantes durant l'été 2014, ainsi que sur les conclusions du rapport comparatif sur les stratégies / initiatives / plans d'action sectoriels méditerranéens, européens et internationaux en cours et existants sur la protection du milieu marin (REMPEC/WG.36/5), tous deux rédigés sous la direction du REMPEC.

2.3 Par ailleurs, de la même façon que pour la Stratégie précédente, la Stratégie régionale (2016-2021) a été élaborée dans le cadre des scénarii passés, présents et à venir escomptés caractérisant l'industrie maritime et la région méditerranéenne, dont en particulier :

- .1 le rôle accru des services de transport maritime dans un monde davantage interconnecté et globalisé et la nécessité qui en résulte de mieux garantir le respect des normes de transport maritime les plus rigoureuses notamment grâce à un renforcement de l'interaction aux niveaux mondial, régional, sous régional et national ;
- .2 les développements attendus dans le secteur du trafic maritime en Méditerranée, en particulier à travers le futur réseau transméditerranéen de transport (RTM-T) ;
- .3 les préoccupations accrues du grand public quant à l'impact des activités de la navigation mondiales tant sur la vie humaine en mer que sur le milieu marin ; et
- .4 les développements récents et attendus aux niveaux mondial et régional liés à la réglementation de la navigation qui nécessitent de nouvelles approches en matière de protection du milieu marin en Méditerranée ainsi qu'une approche commune quant à la question de la protection du milieu marin dans la région, dont le fer de lance est le REMPEC.

2.4 Compte tenu de ce qui précède, la coopération et la participation de l'industrie du transport et des secteurs privés concernés devraient se voir renforcées à travers leurs consultations et contributions techniques et financières lors de la mise en œuvre de la Stratégie régionale.

3 OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Considérations régionales (PNUE/PAM)

3.1 Tenant compte de la mission du REMPEC, du cadre juridique, financier et institutionnel du système de Barcelone, dont en particulier les dispositions du Protocole Prévention et situation critique de 2002 ainsi que des scénarios présents et à venir escomptés de l'industrie maritime et de la région méditerranéenne, les objectifs généraux de la Stratégie régionale sont triples, à savoir :

- .1 la prévention de la pollution provenant des navires¹;
- .2 la prévention des accidents maritimes ; et
- .3 la préparation à la lutte contre les incidents majeurs de pollution.

3.2 La rubrique 4 décrit les objectifs spécifiques qui, s'ils venaient à être réalisés, permettraient d'atteindre les objectifs généraux exposés ci-dessus. A chaque but spécifique, il est proposé des cibles précises devant également servir de critères d'évaluation du degré de réussite (ou non) des Parties contractantes dans leur poursuite de ces objectifs. Les objectifs de mise en œuvre sont présentés sous forme tabulaire en **Appendice 1**. Si le rôle du REMPEC consistera essentiellement, comme cela est le cas depuis la création du Centre, à aider les Parties contractantes à renforcer leurs capacités nationales et à faciliter la coopération régionale ou sous-régionale, le Secrétariat (REMPEC) sera également amené à mener à bien des tâches précises aux fins de la plupart des objectifs spécifiques de la Stratégie régionale. Pour chaque objectif spécifique, des résultats liés aux Parties contractantes et au Secrétariat sont définies comme suit :

Résultats liés aux Parties contractantes

- Actions par toutes les Parties contractantes pour mettre en œuvre la Stratégie régionale

Résultats liés au Secrétariat

- Soutien aux actions proposées par le Secrétariat telles que définies par la Résolution 7 adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des Etats côtiers de la région méditerranéenne sur la protection de la mer Méditerranée, tenue à Barcelone le 9 février 1976 et par la décision subséquente sur le mandat du REMPEC de la CdP16 (UNEP(DEPI)/MED IG.19/8, Annexe II, pages 45-58), Marrakech, 3-5 novembre 2009.

3.3 La Stratégie régionale n'impose pas de délais précis pour l'accomplissement des objectifs spécifiques mais stipule deux niveaux de priorités: les *priorités à court terme*, pour les objectifs que les Parties contractantes et le REMPEC devront atteindre avant fin 2018, et les *priorités à moyen terme*, pour les objectifs qui ne pourront être concrétisés qu'après cinq ans à compter de l'adoption de la Stratégie régionale, soit avant fin 2020. La finalité est que l'ensemble des Parties contractantes et le REMPEC parviennent à mettre en œuvre de la Stratégie régionale bien avant la fin de la Stratégie à moyen terme (2016-2021) du PNUE/PAM. L'**Appendice 1** précise le niveau de priorité de chaque objectif spécifique.

3.4 Le rapport comparatif mentionné au paragraphe 2.2 ci-avant souligne que plusieurs domaines d'activité liés aux objectifs spécifiques présentent d'importantes synergies avec le travail réalisé dans le cadre d'autres missions du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) et d'organisations régionales et internationales associées. Lorsque cela s'avère nécessaire, le travail du REMPEC dans le cadre de la Stratégie régionale devrait permettre d'établir des liens avec celui de ces autres entités et les encourager à coopérer. Les initiatives et travaux suivants devraient notamment être pris en compte :

¹ Tel que défini dans l'article 2.4 de la Convention MARPOL.

- 1 Au niveau méditerranéen : le Plan d'action pour la protection du milieu marin et le développement durable des zones côtières de la Méditerranée (PAM Phase II), le projet de Stratégie à moyen terme du PNUE/PAM (2016-2021), l'EcAp, la SMDD révisée, la Stratégie méditerranéenne BWM, le Plan régional pour la gestion des déchets en mer et le projet de Plan d'action pour le Protocole offshore ;
- 2 Au niveau européen : les Plans d'action de l'AESM pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution, le Mécanisme de protection civile de l'Union Européenne (EU), la Directive-cadre Stratégie pour le milieu marin et l'Initiative Horizon 2020 (H2020) ; et
- 3 Au niveau international : le système d'audit des États membres de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) (y compris le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III)) et les priorités du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI.

Stratégie à moyen terme 2016-2021 du PNUE/PAM

3.5 Il conviendrait de tenir compte des objectifs généraux suivants de la Stratégie à moyen terme (2016-2021) du PNUE/PAM, **dans la mesure où ils peuvent se rapporter aux navires**, dans la mise en œuvre des objectifs spécifiques associés de la Stratégie régionale:

- 1 prévenir et contrôler l'introduction de contaminants, les rejets et les déversements d'hydrocarbures, ainsi que l'eutrophisation d'origine humaine ;
- 2 prévenir les rejets de déchets en mer et réduire leur impact sur l'environnement côtier et le milieu marin ;
- 3 maîtriser le nombre d'espèces non-indigènes introduites par les activités humaines de manière à ne pas nuire à l'écosystème ;
- 4 préserver l'intégrité du fond marin, en particulier au niveau des habitats benthiques prioritaires ; et
- 5 améliorer la résistance de la région méditerranéenne aux effets des changements et de la variabilité du climat sur l'environnement côtier et le milieu marin.

3.6 La mise en œuvre des objectifs de la Stratégie régionale s'accéléra lorsque les Parties contractantes auront mis en place et appliqueront les mécanismes nationaux (cf. paragraphe 3.28 ci-après) et régionaux de gouvernance actualisés pour la mise en œuvre de la Convention de Barcelone et ses Protocoles et des Stratégies et Plans d'action adoptés.

3.7 Les résultats du Programme de travail stratégique sur cinq ans du PAM pour la période 2010-2014, étendue à 2015 par la CdP18, devront également être pris en compte, en particulier ceux relatifs à la prévention et au contrôle de la pollution, qui devront servir de point de repère dans le cadre de la Stratégie régionale, de même que ceux relatifs à l'établissement de mécanismes de signalement précoce des incidents de pollution (déversements d'hydrocarbures et de SNPD) et à la réduction du niveau de pollution du milieu marin et du littoral de la Méditerranée. Ces thèmes sont repris dans certains objectifs spécifiques de la Stratégie régionale. La Stratégie régionale couvre également les changements climatiques en préconisant l'adoption par les Parties contractantes de pratiques de navigation plus efficaces et propres, à terre et en mer, pour contribuer à limiter les effets des changements climatiques. Ce thème est abordé dans l'objectif spécifique 1 a) et 15 de la présente Stratégie.

Approche écosystémique (EcAp)

3.8 Suite à l'engagement des Parties contractantes d'appliquer progressivement l'EcAp à la gestion des activités humaines afin de contribuer concrètement à la diminution de leur impact sur les milieux marin et côtier de la Méditerranée, le Secrétariat du PNUE/PAM a été chargé d'élaborer un Programme de suivi de l'EcAp et d'intégrer l'EcAp aux activités globales du PNUE-PAM dans le contexte de la Convention de Barcelone. Les objectifs écologiques suivants ont été identifiés comme pertinents au regard de la présente Stratégie et pris en compte dans les objectifs spécifiques associés:

- 1 le nombre d'espèces non-indigènes introduites par les activités humaines doit être maîtrisé de manière à ne pas nuire à l'écosystème ;
- 2 les polluants ne doivent avoir aucun impact significatif sur les écosystèmes côtiers et marins, ni sur la santé humaine ;
- 3 les rejets de déchets en mer et sur les côtes ne doivent pas affecter les environnements marin et côtier ; et
- 4 la pollution sonore engendrée par les activités humaines ne doit pas avoir d'impact significatif sur les écosystèmes marins et côtiers.

3.9 Dans le cadre d'une analyse initiale des lacunes des mesures de la Convention de Barcelone mises en place pour parvenir à/maintenir un Bon état écologique (BEE) de la mer Méditerranée selon les principes de l'EcAp, le Secrétariat du PNUE/PAM a identifié des pistes de développement supplémentaire dans les domaines suivants, toutes traitées dans une certaine mesure par la Stratégie régionale:

- 1 la participation du public et l'interface science-politique ; l'objectif spécifique 18 de la Stratégie régionale vise à encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales aux efforts de recherche et de développement (R&D) et à faciliter le transfert de technologie ;
- 2 les espèces exogènes invasives, et plus particulièrement le système des Espèces marines exogènes invasives en Méditerranée (MAMIAS) ; l'objectif spécifique 1 b) ii) traite directement de cette problématique et de la Stratégie méditerranéenne BWM;
- 3 la pollution marine ; la plupart des objectifs spécifiques de la Stratégie régionale sont en lien direct avec ce thème ;
- 4 les déchets en mer ; les objectifs spécifiques 1, 5 et 6 de la Stratégie régionale visent la mise en œuvre de l'Annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) – Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires, la mise en place d'installations de réception portuaires et la gestion des déchets des navires ;
- 5 la pollution sonore engendrée par les activités maritimes ; l'objectif spécifique 13 est consacré à cette question.

Stratégie méditerranéenne de développement durable (SMDD)

3.10 Suite à la décision par la CdP18 de réviser la SMDD, la Commission méditerranéenne du développement durable (CMDDD), en consultation avec de nombreuses parties prenantes, a recommandé d'axer la SMDD révisée sur six thématiques alignées sur les objectifs mondiaux de développement durable, dont les trois suivantes, en lien avec la Stratégie régionale, ont été prises en compte dans les objectifs généraux et dans certains objectifs spécifiques de la Stratégie :

les mers et les littoraux (y compris les efforts pour parvenir à un bon état écologique des écosystèmes marin et côtier de la Méditerranée) ;

le climat (y compris les effets des changements climatiques sur les ressources naturelles et les secteurs socio-économiques et les solutions envisageables) ; et

la gouvernance (y compris le financement, les problématiques liées à la Convention d'Aarhus de type participation du public, et la coopération).

3.11 L'examen en cours de la SMDD, qui pourrait aboutir à l'élaboration d'une SMDD 2.0 (2016-2025), a permis d'identifier les pistes d'orientations stratégiques suivantes à envisager, *mutatis mutandis*, pour la Stratégie régionale:

- .1 renforcer la mise en œuvre et le respect des Protocoles de la Convention de Barcelone et autres initiatives et instruments réglementaires régionaux (par ex. EcAp) par des approches nationales (les objectifs généraux et certains objectifs spécifiques de la Stratégie le prévoient) ;
- .2 mettre en place des systèmes de partage des données intégrées de surveillance maritime et côtière à l'échelle infranationale, nationale et régionale (de nombreux objectifs spécifiques vont dans ce sens) ;
- .3 développer les connaissances scientifiques et les moyens techniques pour lutter contre les changements climatiques et améliorer les processus décisionnels à tous les niveaux (l'objectif spécifique 1 a) vise l'application des dispositions de l'Annexe VI de la Convention MARPOL relatives à l'efficacité énergétique des navires) ; et
- .4 renforcer les capacités des pouvoirs publics nationaux et locaux et des autres parties prenantes, y compris du secteur privé (ce vers quoi tendent les objectifs spécifiques 3 et 18).

Autres initiatives pertinentes dans le cadre du PAM

3.12 Parmi les initiatives et plans d'action régionaux cités au paragraphe 3.4.1 ci-dessus figurent la Stratégie méditerranéenne BWM, dont il est fait référence dans les objectifs spécifiques 1 b) et d), le Plan régional pour la gestion des déchets en mer, couvert par les objectifs spécifiques 5, 6 et 9, et le Plan d'action pour le Protocole Offshore, qui devrait être pris en compte dans la plupart des objectifs spécifiques, en particulier ceux relatifs à la prévention et au contrôle de la pollution marine par les navires. L'objectif spécifique 9 est par ailleurs entièrement consacré à la mise en œuvre des lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée.

Considérations européennes (UE)

Agence Europe pour la Sécurité Maritime (AESM)

3.13 Compte tenu des excellents résultats de leurs précédentes collaborations, il serait souhaitable que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et l'AESM continuent de coordonner leurs actions communes et renforcent cette coopération, au besoin, en particulier pour la mise en œuvre de certains objectifs spécifiques de la Stratégie régionale, qu'il serait bon d'harmoniser avec les stratégies et les plans d'action du PNUE/PAM, mais aussi avec les règles de l'UE relatives à la protection de l'environnement méditerranéen que l'AESM a mises en œuvre ou met actuellement en œuvre. En outre, les Parties contractantes non-membres de l'UE devraient s'efforcer d'aligner leurs lois et pratiques de sécurité et de sûreté maritimes, notamment celles relatives à la prévention et à la gestion

des incidents de pollution par les navires, sur celles des Etats côtiers méditerranéens voisins membres de l'UE.

3.14 Pour l'heure, l'AESM a élaboré trois Plans d'action pour la préparation et les interventions en cas de pollution : le premier pour les incidents de pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée le «Plan d'action hydrocarbures de l'AESM» qui qualifie la Méditerranée, et plus particulièrement la zone qui borde l'itinéraire emprunté par les pétroliers en provenance de la mer Noire, comme zone prioritaire des eaux européennes nécessitant des mesures particulières. Le deuxième plan d'action renvoie aux questions d'incidents de pollution par les SNDP, ci-après dénommé le «Plan d'action SNDP de l'AESM». Enfin, le dernier Plan d'action en question traite des aspects de lutte aux pollutions marines provenant des installations pétrolières et gazières, ci-après dénommé le «Plan d'action Offshore de l'AESM». Certaines des mesures préconisées par les Plans d'action de l'AESM et les objectifs de la Stratégie régionale se recoupent. Il est donc essentiel que toutes les mesures pertinentes des Plans d'action jugées applicables à la région méditerranéenne, en particulier celles que l'AESM peut mener en collaboration avec des tiers et des acteurs régionaux, soient prises en compte dans la Stratégie régionale. Les objectifs spécifiques 7, 17, 18, 19, 20, 21 et 22 font référence à ces Plans d'action.

Mécanisme de protection civile de l'Union Européenne (UE)

3.15 Le Mécanisme de protection civile de l'UE facilite la coopération dans le domaine de la protection civile afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de prévention, de préparation à la lutte, et de lutte contre les catastrophes d'origine naturelle ou humaine, y compris les urgences environnementales maritimes. La Stratégie régionale de 2016-2021 devrait tirer parti des aspects pertinents dudit Mécanisme de protection civile, et refléter ceci à travers des actions appropriées par le REMPEC relatives aux objectifs spécifiques 19, 20, 21 et 22.

Directive-cadre Stratégie pour le milieu marin de l'Union Européenne (UE)

3.16 La Directive-cadre Stratégie pour le milieu marin (2008/56/CE) définit le cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin. Elle stipule que les États membres qui partagent une région ou une sous-région doivent coopérer pour assurer la cohérence et la coordination des mesures de concrétisation des objectifs de la Directive dans la région ou la sous-région maritime concernée. Les États membres sont tenus d'employer les structures de coopération institutionnelle régionales existantes pour ce faire, y compris celles prévues par les Conventions des mers régionales, et de tout mettre en œuvre pour coordonner leurs actions avec les pays tiers sous la souveraineté ou la juridiction desquels sont placées des eaux de la même région ou sous-région maritime. Les États membres doivent également se fonder, dans la mesure du possible, sur les programmes et activités pertinents existants élaborés dans le cadre de structures issues des Conventions des mers régionales. Il serait donc souhaitable de tenir compte des dispositions applicables de la Directive susmentionnée dans la mise en œuvre de la Stratégie régionale.

Initiative H2020

3.17 L'Initiative Horizon 2020 est un programme-cadre qui définit un ensemble de règles, de stratégies et de plans d'action centrés sur l'excellence scientifique, le leadership industriel et la résolution des défis sociétaux, tels que le renforcement de la protection maritime. Elle vise à améliorer la qualité de vie des quelque 420 millions de citoyens que comptent les pays bordant la Méditerranée, dont les ministres compétents ont consenti à renforcer leurs dispositifs de prévention de la pollution conformément à l'Initiative et à traiter les problèmes émergents et associés, tels que les déchets dangereux et les déchets en mer, ainsi qu'à renforcer les synergies avec la Convention de Barcelone et à prendre des mesures fortes pour garantir la mise en œuvre et l'application de règles alignées sur les objectifs de l'Initiative H2020, selon les principes de l'EcAp, en renforçant leurs capacités au besoin.

3.18 La seconde phase de l'Initiative H2020 (2015-2020) partage de nombreux objectifs communs avec la Stratégie régionale. Les règles, stratégies et plans d'action envisagés dans cette seconde phase devraient par conséquent être pris en compte dans la mise en œuvre de la Stratégie.

Considérations internationales (OMI)

Priorités du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI

3.19 Les thèmes prioritaires suivants, en lien avec la protection du milieu marin et qu'intégrera et financera le PICT de l'OMI pour l'exercice biennal 2016-2017, devraient demeurer parmi les préoccupations principales du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) dans les années à venir :

- 1 aider les pays à mettre en œuvre la Convention MARPOL et, plus spécifiquement, dans la mise à disposition d'installations de réception portuaires, à délimiter des Zones spéciales et des Zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs), à mettre en place des dispositifs de traitement des déchets et à appliquer de manière uniforme les dispositions de l'Annexe VI relatives aux mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique des navires ;
- 2 aider les pays à mettre en œuvre la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC de 1990) 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 de 2000) et améliorer la coopération régionale en matière de préparation, de lutte et de coopération, ainsi que mettre en œuvre les régimes juridiques internationaux de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages liés à la pollution par les hydrocarbures et SNPD adéquats ;
- 3 renforcer les capacités régionales et nationales et encourager la coopération régionale en vue de la ratification et de la mise en œuvre de la Convention de Hong Kong pour le recyclage des navires, de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWB) et les lignes directrices relatives à l'encrassement biologique des navires ; et
- 4 aider les pays à ratifier et à mettre en œuvre le Protocole de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets.

3.20 Tous les thèmes prioritaires susmentionnés sont en lien direct avec plusieurs des objectifs spécifiques de la Stratégie et doivent donc être pris en compte dans les actions préconisées pour atteindre lesdits objectifs. Ils sont par conséquent représentés dans les objectifs spécifiques 1, 5, 12, 15, 20, 21 et 22.

3.21 Tel que mentionné au paragraphe 3.19 ci-avant, l'OMI peut être tenue par les Gouvernements de ses membres de prêter assistance à la mise en œuvre et à la concrétisation des objectifs en lien avec les thèmes prioritaires du PICT de l'OMI susmentionnés après approbation du Comité de la coopération technique de l'Organisation. Le Secrétariat a pour objectif général d'étudier les possibilités d'assistance à la mise en œuvre des objectifs spécifiques concernés.

Programme d'audit des États membres de l'OMI

3.22 Suite à la mise en œuvre du Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI (VIMSAS), l'Assemblée de l'OMI a adopté en 2009 le Code III ayant valeur de nouvelle référence pour les audits et force obligatoire en vertu des conventions internationales applicables, ainsi qu'un Cadre et des procédures révisés pour le Programme d'audit des États membres de l'OMI (IMSAS), en

2013. Dans le même temps, l'Assemblée a appelé les Gouvernements à continuer de se porter volontaires et de se tenir à disposition pour les audits au titre des instruments obligatoires de l'OMI précédemment visés par le VIMSAS et a fait adopter les amendements aux conventions nécessaires pour rendre le Code III obligatoire à compter de la date d'entrée en vigueur du nouvel IMSAS, envisagée pour 2016. Ces développements significatifs ont été pris en compte dans l'objectif spécifique 3 de la Stratégie régionale.

Mise en œuvre de la Stratégie

3.23 La mise en œuvre pleine et effective de la Stratégie régionale dépendra, entre autres, de trois facteurs:

- 1 la volonté politique des Parties contractantes;
- 2 la capacité du REMPEC à répondre aux demandes des Parties contractantes dans la préparation de document, tels que les lignes directrices et autres documents habilitants, et dans la coordination et l'organisation des activités; et
- 3 la disponibilité de ressources humaines et financières adéquates.

3.24 Tout d'abord, la volonté politique des Parties contractantes d'agir en faveur de la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires s'est déjà illustrée avec l'adoption de plusieurs instruments issus du cadre de la Convention de Barcelone, en particulier le Protocole Prévention et Situation critique de 2002. Toutefois, de nombreuses Parties contractantes n'ont pas atteint la plupart des objectifs spécifiques fixés par la Stratégie régionale (2005-2015). Il apparaît donc évident que des actions concrètes supplémentaires s'imposent pour donner plein effet aux engagements politiques et juridiques qu'implique l'adoption du Protocole et de ses stratégies et plans d'action associés. Les nombreux incidents de pollution dans la région inciteront à coup sûr les gouvernements à recentrer leurs efforts sur ces problèmes.

3.25 Deuxièmement, il est important d'accorder au REMPEC les ressources humaines et les équipements dont il a besoin pour mener à bien sa mission d'assistance des Parties contractantes au renforcement de leurs capacités nationales et de coordination de la coopération régionale. Pour s'acquitter de son mandat, le REMPEC devra pouvoir compter sur du personnel dédié durant la période de déploiement de la Stratégie régionale. Le Centre traverse une situation financière délicate. En détachant du personnel formé sur des périodes limitées (par ex. deux ans), les Parties contractantes permettraient au Centre d'exercer son mandat au titre de la Stratégie régionale de manière efficace et conforme au calendrier fixé. Ces détachements permettraient également audit personnel de mieux connaître et comprendre le régime du PNUE/PAM et, plus particulièrement, les activités du REMPEC.

3.26 Troisièmement, dans nombre de cas, l'absence d'application et de mise en œuvre des actions préconisées est la conséquence de l'insuffisance des ressources humaines et financières affectées à ces activités dans les Administrations. Pour garantir la réalisation des objectifs de la Stratégie régionale, il est essentiel que toutes les Parties contractantes s'assurent que les pouvoirs publics, y compris les autorités maritimes nationales et les autorités de protection du milieu marin, prennent la mesure de l'importance des problématiques traitées par le Protocole Prévention et Situation critique de 2002 et des stratégies et plans d'action associés, et allouent des ressources suffisantes pour mener à bien les actions nécessaires. À cette fin, il est possible d'envisager la recherche de certains fonds auprès des agences spécialisées du système des Nations unies (par ex. l'OMI) pour réaliser des activités qui contribueront également à remplir les missions de ces organisations et agences. L'Union européenne pourrait également soutenir les projets qui satisfont ses objectifs au travers de ses différents mécanismes de financement.

3.27 Enfin, le partenariat euro-méditerranéen pourrait permettre au REMPEC de s'impliquer dans la mise en œuvre de projets visant à réduire l'écart entre les règles et réglementations nationales des

pays méditerranéens non-membres de l'UE et le cadre juridique de l'UE afin de garantir une application uniforme, efficace et cohérente du cadre réglementaire international en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution provenant des navires en Méditerranée. La liste des lois de l'UE et des conventions internationales (OMI) pertinentes applicables figure en **Appendice 2**.

Plan d'Action National (PAN)

3.28 Aux motifs susmentionnés des nombreux manquements aux objectifs spécifiques de la Stratégie régionale (2005-2015) observés à l'échelle nationale s'ajoute l'absence d'un PAN spécifique et correctement structuré, qui aurait aidé les autorités compétentes à respecter leurs obligations de manière coordonnée et dans les délais, et à obtenir les fonds nécessaires à cette fin. Un nouveau sous-objectif spécifique a par conséquent été intégré à l'objectif spécifique 3: veiller à ce que les Administrations maritimes compétentes imposent l'élaboration, avec le soutien du REMPEC, de PAN qui définissent les actions à mettre en place dans chaque pays pour mettre en œuvre de la Stratégie régionale et les autres obligations imposées par les instruments régionaux et internationaux. Cette initiative faciliterait également la coordination entre les PAN et les efforts de l'OMI pour identifier les écarts de conformité aux instruments de l'OMI, notamment l'IMSAS de l'OMI et le Code III, élaborer des plans d'assistance aux pays en développement en développant une réglementation maritime nationale axée sur les problématiques traitées par l'OMI et, enfin, définir un plan d'action pour remédier aux manquements identifiés.

4. OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

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

4.1.1 Outre la Convention de Barcelone et ses Protocoles applicables, plusieurs conventions internationales traitent de la prévention et de la lutte contre la pollution provenant des navires. La plus importante est la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) et ses six annexes. D'autres conventions pertinentes, essentiellement celles adoptées sous l'égide de l'OMI, sont citées à l'**Appendice 2** de la présente Stratégie régionale. Des lacunes persistent encore en ce qui concerne la ratification, par les États de la Méditerranée, des conventions internationales pertinentes. Pour poser les bases juridiques nécessaires aux États côtiers afin de prévenir et lutter contre la pollution de la Méditerranée par les navires, il est donc recommandé à tous les pays méditerranéens qui ne l'ont pas déjà fait de ratifier et d'assurer simultanément la mise en œuvre et l'application de ces conventions selon les priorités ci-dessous. Dans le cadre de son mandat, le REMPEC fournira aux pays qui en font la demande conseils et assistance à cet égard.

4.1.2 Concernant l'adoption de la Stratégie méditerranéenne BWM, ainsi que du Plan d'action et du Calendrier associés, les efforts des Parties contractantes engagées dans la ratification de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004 devront être coordonnés avec la mise en œuvre de la Stratégie BWM. À cet égard, le REMPEC devrait contribuer dans une large mesure à la coordination des efforts de mise en œuvre du Plan d'action de la Stratégie BWM, ainsi que du Projet de Partenariat GloBallast, dont il est l'Organisation régionale coordonnatrice (ORC), en collaboration avec le Centre d'activités régionales pour les Aires spécialement protégées (CAR/ASP).

4.1.3 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Mesures nécessaires prises pour ratifier et mettre en œuvre, à *court terme*, la Convention MARPOL et ses six annexes, pour assurer leur transposition dans le droit national, en particulier l'Annexe V révisée (Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires) et l'Annexe VI (Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère

par les navires) et ses amendements, et pour coopérer par l'intermédiaire du REMPEC afin de garantir l'application de toutes leurs dispositions ;

- b) Mesures nécessaires prises pour ratifier et mettre en œuvre, à *court terme*, les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI et pour assurer dans le même temps leur transposition dans le droit national, ainsi que l'application de toutes leurs dispositions, en particulier, sans s'y limiter :
- i) la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires de 2001 ;
 - ii) la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004, y compris les lignes directrices associées et autres recommandations connexes, en coordination avec la mise en œuvre de la Stratégie BWB ;
 - iii) la Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires de 2009 ;
 - iv) la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 ;
 - v) la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 2001 ;
 - vi) la Convention de 1992 portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;
 - vii) le Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;
 - viii) le Protocole de 2010 modifiant la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ;
 - ix) la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 ;
 - x) la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) et son Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances dangereuses (Protocole OPRC-HNS de 2000) ; et
 - xi) le Protocole de Londres de 1996 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières².

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- c) Conseils et assistance fournis aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande en vue de respecter les priorités arrêtées dans les sous-paragraphes (a) et (b) ci-dessus.
- d) Assistance fournie aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande pour ratifier et mettre en œuvre la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast

² Tout travail entrepris par l'OMI relatif au Protocole de Londres devrait être harmonisé avec le Protocole de la Convention de Barcelone relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs sous la responsabilité du MEDPOL.

et sédiments des navires de 2004, en parallèle avec la Stratégie méditerranéenne BWM et du Projet de Partenariat GloBallast dans la région méditerranéenne, en collaboration avec le CAR/ASP ; et

- e) Assistance fournie afin d'atteindre les objectifs susmentionnés en vertu du PICT de l'OMI.

4.2 Contrôle et gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire le transfert d'espèces aquatiques envahissantes

4.2.1 La question du transfert d'espèces aquatiques invasives par les eaux de ballast des navires est traitée par la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004. Néanmoins, des études démontrent que l'encrassement biologique des navires est également un vecteur important de transfert de ces mêmes organismes. L'encrassement biologique des navires peut permettre à des espèces aquatiques envahissantes, potentiellement dangereuses pour l'homme, la faune et la flore, les activités économiques et culturelles et le milieu aquatique en général, de s'introduire en Méditerranée. Si la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires de 2001 énonce des mesures pour prévenir les impacts négatifs de l'utilisation de systèmes antisalissure et de leurs composés biocides, celles-ci ne visent pas à prévenir le transfert d'espèces aquatiques envahissantes.

4.2.2 Les dangers potentiels des espèces aquatiques envahissantes introduites par l'encrassement biologique des navires ayant été reconnus par l'OMI, mais aussi par la Convention sur la diversité biologique (CBD), plusieurs Conventions des mers régionales du PNUE (par ex. la Convention de Barcelone), le Forum de coopération économique des pays d'Asie-Pacifique (APEC) et le Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement (PROE), le MEPC de l'OMI a adopté les lignes directrices de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes et a invité dans le même temps les États membres à prendre des mesures d'urgence pour appliquer ces lignes directrices lors de l'adoption des mesures de réduction du risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par le biais de l'encrassement biologique.

4.2.3 Ces lignes directrices visent à uniformiser les méthodes de gestion de l'encrassement biologique à l'international. Les lignes directrices seront affinées au gré des progrès scientifiques et technologiques pour permettre une meilleure maîtrise du risque. Il est essentiel que les États du port, les États du pavillon, les États côtiers et les autres parties susceptibles de contribuer à l'atténuation des problèmes engendrés par l'encrassement biologique mettent tout en œuvre pour appliquer le mieux possible les lignes directrices. Dans le cadre de son mandat, le REMPEC fournira aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance à cet égard.

4.2.4 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Application, *à moyen terme*, des lignes directrices de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes lors de l'adoption des mesures de réduction du risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par le biais de l'encrassement biologique et toute expérience acquise au cours de cette mise en œuvre est rapportée à l'OMI ;
- b) Diffusion des lignes directrices aux acteurs de l'industrie maritime et à toute autre partie concernée, qui sont invités à coopérer à l'atténuation des risques concernés ; et

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- c) Conseils et assistance fournis aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande pour atteindre les objectifs visés aux alinéas (a) et (b) ci-avant.

4.3 Veiller à l'efficacité des administrations maritimes

4.3.1 Le succès de la mise en œuvre des instruments internationaux pertinents dépend beaucoup de la garantie que les navires se conforment, en tout temps, aux normes exigées. Ceci requiert bien sûr des États qu'ils disposent d'administrations maritimes capables de s'acquitter efficacement des obligations de l'État du pavillon, l'État du port et l'État côtier conformément aux recommandations et lignes directrices y relatives de l'OMI. À cette fin, l'Assemblée de l'OMI a adopté en 2013 des résolutions clés et des amendements au programme d'audit obligatoire de l'Organisation, posant les bases nécessaires à l'entrée en vigueur du programme en 2016. Le programme d'audit obligatoire devrait jouer un rôle central dans l'évaluation de l'efficacité des États membres à s'acquitter de leurs obligations et responsabilités en qualité d'États du pavillon, du port et côtiers en vertu des traités de l'OMI applicables, ainsi que dans l'organisation de l'accompagnement nécessaire à certains pays pour respecter l'ensemble de leurs obligations.

4.3.2 La même année, l'Assemblée a également adopté le Code III de l'OMI, un cadre de référence international permettant aux États de s'acquitter de leurs obligations et responsabilités en qualité d'États du pavillon, du port et/ou côtiers ; le Cadre et les Procédures pour l'IMSAS; la liste non exhaustive de 2013 répertoriant les obligations des États au titre du Code III et une résolution sur les dispositions de transition entre le programme volontaire et le programme obligatoire. Tous constituent des documents essentiels, dont l'application stricte garantirait une administration maritime à la fois efficace et rentable.

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

4.3.4 La mise en œuvre complète de la Stratégie régionale devrait également permettre d'évaluer l'efficacité des administrations maritimes. Un PAN spécifique et structuré définissant clairement les procédures et actions nécessaires pour permettre à chaque pays de mettre en œuvre la Stratégie garantirait, ou du moins faciliterait, la satisfaction des objectifs de la Stratégie, en collaboration avec le REMPEC. Cette initiative faciliterait également la coordination entre les PAN et les efforts de l'OMI pour identifier les défauts de conformité aux instruments de l'OMI, notamment l'IMSAS et le Code III, ainsi que l'élaboration par l'OMI des plans d'assistance aux pays en développement en établissant une réglementation maritime nationale axée sur les problématiques traitées par l'OMI et la définition d'un plan d'action pour remédier aux manquements identifiés. En d'autres termes, les PAN constitueraient un outil efficace pour évaluer les progrès de chaque pays, orienter leurs efforts de mise en œuvre au cas par cas et évaluer leurs capacités nationales afin d'identifier les améliorations éventuellement nécessaires.

4.3.5 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Préparation, à court terme, de PAN avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, afin de permettre l'évaluation des progrès accomplis, et d'orienter la mise en œuvre de la Stratégie

régionale au cas par cas et de mener une évaluation nationale des capacités et définir les améliorations éventuellement nécessaires ;

- b) Tous les Etats côtiers méditerranéens qui ne l'ont pas encore fait, ont amélioré, *à court terme*, la performance des administrations maritimes sur la base du PAN susmentionné, en autoévaluant les capacités nationales et l'efficacité à donner plein effet à la Convention MARPOL et aux autres conventions applicables en suivant les recommandations de la Résolution de l'OMI relative à l'auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon³ et les autres recommandations et lignes directrices de l'OMI applicables⁴ ;
- c) Tous les Etats côtiers méditerranéens qui ne l'ont pas encore fait, dans le cadre des efforts consentis pour protéger le milieu marin et dès que l'auto-évaluation susmentionnée au paragraphe a) a été réalisée et que toute amélioration a été entreprise, se sont soumis à l'IMSAS en se basant sur le Code III et sur le Cadre et les procédures pour le Programme d'audit des États membres de l'OMI, une fois ceux-ci pleinement institutionnalisés et ledit Code rendu obligatoire en vertu de la Convention MARPOL et des autres conventions applicables, prévu en 2016 ;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- d) Assistance fournie aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande pour l'élaboration du PAN mentionné à l'alinéa a) ci-avant pour pouvoir évaluer leurs progrès, orienter leurs efforts de mise en œuvre de la Stratégie régionale au cas par cas et évaluer leurs capacités nationales afin d'identifier les améliorations éventuellement nécessaires ;
- e) Assistance continue aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande pour l'amélioration de l'efficacité de leurs administrations maritimes à la lumière des avancées de l'OMI, en particulier de l'IMSAS ;
- f) Soutien fourni aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande afin de se préparer à se soumettre à l'IMSAS après avoir exploré les dispositifs d'assistance technique auxquels certains d'entre eux pourraient prétendre dans le cadre du PICT de l'OMI et d'autres initiatives ; et
- g) Amélioration continue des connaissances et l'expertise des agents chargés du contrôle par l'État du pavillon en mettant en place, par l'intermédiaire du REMPEC, un programme de formation aux instruments internationaux applicables, en particulier la Convention MARPOL, pour garantir la formation adéquate des inspecteurs sur les navires.

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

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

³ Résolution de l'Assemblée de l'OMI A.912(22) : Auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon.

⁴ L'édition 2013 de la publication de l'OMI intitulée « MARPOL : How to do it » contient des informations utiles sur cette question.

4.4.2 La directive 2009/16/CE de l'Union européenne précise la souscription au contrôle des pays membres de l'Union Européenne basée sur le profil de risque des navires. Des inspections peuvent être réalisées de manière prioritaire à la suite de plaintes déposées par toute personne ou entité présentant un intérêt légitime. De plus, la possibilité d'interdire certains navires des ports européens est prévue. Le MoU méditerranéen a arrêté un seuil de 15% d'inspections, mais cet objectif n'est pas encore atteint. En outre, une politique de détention différente est suivie.

4.4.3 L'UE s'est élargie à deux nouveaux membres du MoU méditerranéen, par conséquent soumis à la Directive de l'UE. Durant cette période, le REMPEC a joué un rôle fondamental dans l'amélioration de l'efficacité du MoU méditerranéen et de la coopération entre celui-ci et le MoU de Paris, rôle qu'il devrait continuer de jouer.

4.4.4 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Le mandat du REMPEC selon lequel le Centre doit, dans les circonstances où cela serait possible, proposer son assistance au MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du Port afin d'améliorer son effectivité et, si on lui en fait la demande, de faciliter la coordination entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen est maintenu ;
- b) Ressources et moyens nécessaires, permettant au MoU méditerranéen de fonctionner de façon efficace, sont mis à disposition, *à court terme*;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- c) Participation aux réunions du comité du MoU méditerranéen;
- d) Le Secrétariat est associé aux activités de formation du contrôle par l'Etat du port concernant les questions environnementales, y compris les conventions relatives aux systèmes anti-salissures et à la gestion des eaux de ballast lorsque cela est approprié, en collaboration avec les institutions de formation reconnues de la région ; et
- e) Le Secrétariat travaille en association avec les MoUs relatifs aux contrôles par l'Etat du port, et en particulier avec le MoU de Paris, sur l'organisation et l'analyse du suivi des campagnes d'inspections renforcées sur les défaillances liées à la convention MARPOL ;

4.5 Mise à disposition d'installations de réception portuaires

4.5.1 La Convention MARPOL exige des Parties qu'elles mettent en place des installations de réception portuaires pour les différents types de déchets et de résidus objets de ses diverses annexes. Cette stipulation est reprise dans le Protocole Prévention et Situation critique de 2002 et la législation européenne applicable. Par conséquent, tout manquement à mettre en place de telles installations constitue une violation des engagements internationaux et peut conduire les exploitants de navires peu scrupuleux à rejeter illégalement des substances interdites en mer. Des mesures s'imposent pour prévenir ces rejets dans les mers quasi-fermées, telles que la Méditerranée. Bien que ce constat ait été rappelé à de multiples reprises depuis l'adoption de la Convention MARPOL, certains États côtiers peinent encore, possiblement en raison des coûts perçus comme excessifs, à équiper leurs principaux ports des installations de réception préconisées par les annexes de la Convention MARPOL qu'ils ont ratifiées et par la législation européenne et régionale qui s'y rattache.

4.5.2 Plusieurs Parties contractantes font toujours face à un certain nombre de problèmes, liés à l'absence d'installations de réception portuaires adéquates en Méditerranée. Tout d'abord, l'absence d'orientations suffisantes sur les conditions techniques de la fourniture d'installations de réception adéquates pour les différents types de résidus de marchandises et de déchets provenant des navires est

toujours existante, bien que cette question ait été traitée en particulier par le projet MEDA⁵. Deuxièmement, l'élimination définitive des déchets dans des conditions écologiques satisfaisantes est problématique. Nous sommes ici devant un problème de gestion des déchets et, à ce titre, il est nécessaire de mettre au point des procédures appropriées entre l'autorité portuaire (qui n'a, généralement, aucune mission de traitement des déchets) et les autorités locales chargées du traitement des différents types de déchets (ex. : ordures de navire comparables aux déchets municipaux ; résidus d'hydrocarbures et boues qui peuvent être transférés aux raffineries pour recyclage ou aux utilisateurs qui les récupèrent comme fioul). Troisièmement, on ne peut manquer de parler du coût des installations de réception et de la nécessaire application, entre autres, du principe du 'pollueur-payeur', impliquant que ce sont les navires qui utilisent ces installations qui devraient payer pour de tels services. La Directive 2000/59/CE⁶ de l'UE définit les règles applicables aux États membres de l'UE en ce qui a trait à cette question et aux problématiques connexes. Au niveau international, les pays doivent se fonder sur la dernière édition du Manuel complet de l'OMI sur les installations de réception portuaires⁷, le Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires⁸, les Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets⁹ et les nouvelles exigences incorporées aux Annexes de la Convention MARPOL applicables depuis 2005, et en particulier la révision de l'Annexe V de MARPOL et les développements sur les catégorisations des déchets liés à la cargaison.

4.5.3 Au niveau régional, conformément aux objectifs et principes du Plan régional pour la gestion des déchets en mer adopté par les Parties contractantes 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), les Parties contractantes sont tenues par l'Article 9 du Plan régional pour la gestion des déchets en mer et par l'Article 14 du Protocole Prévention et Situation critique de 2002 de mettre en place d'ici à 2017, dans la mesure du possible, des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, selon le cas, un « régime sans redevance spécifique ». Les Parties contractantes sont également tenues de prendre les mesures nécessaires pour communiquer aux navires utilisant leurs ports des informations à jour sur leurs obligations au titre de l'Annexe V de la Convention MARPOL et de la législation applicable.

4.5.4 Conformément à l'Article 10 du Plan régional pour la gestion des déchets en mer, les Parties contractantes s'engagent à mettre en place, d'ici à 2019 dans la mesure du possible, un système de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, selon le cas, un « régime sans redevance spécifique », en consultation avec les organisations régionales et internationales compétentes, si elles utilisent des installations de réception portuaires pour mettre en œuvre les mesures visées à l'Article 10.

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

⁵ Projet MEDA sur les installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navire, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures (MED.B7.4100.97.0415.8).

⁶ Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

⁷ Validation par le MEPC 68 attendue en 2015, avec le nouveau titre « Installations de réception portuaires : Comment procéder ».

⁸ Circulaire MEPC.1/Circ.671/Rév.1.

⁹ Résolution MEPC.83(44)..

des installations portuaires en Méditerranée, les États côtiers méditerranéens devraient se pencher sur cette question.

4.5.6 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Fourniture d'installations de réception adéquates dans leurs ports, *à court terme*, sauf disposition contraire ou si les mesures préalables appropriées n'ont pas encore été prises et que des procédures de facturation des prestations desdites installations ont été envisagées, permettant leur utilisation dès leur mise en place moyennant des frais suffisamment raisonnables pour ne pas dissuader les exploitants de les utiliser ;
- b) En ce qui concerne les ordures de navire, *à court terme* :
 - i. tous les principaux ports ont mis en place des installations de collecte des ordures de navire et des procédures et règles régissant leur élimination; et
 - ii les procédures de collecte et d'élimination des ordures de navire sont en place dans tous les principaux ports.
- c) En ce qui concerne les déchets contenant des hydrocarbures, *à court terme*:
 - i tous les principaux ports ont mis en place des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des résidus d'hydrocarbures et des eaux de ballast sales; et
 - ii. les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des résidus d'hydrocarbures et des eaux de ballast sales sont en place dans tous les principaux ports.
- d) En ce qui concerne les substances liquides nocives, *à court terme*:
 - i. tous les principaux ports qui traitent des substances liquides nocives ont mis en place des procédures de collecte, de traitement et d'élimination desdites substances; et
 - ii. les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des substances liquides nocives sont en place dans tous les principaux ports.
- e) En ce qui concerne les eaux usées, *à court terme*:
 - i. tous les principaux ports ont mis en place des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées; et
 - ii. les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux usées sont en place dans tous les principaux ports.
- f) En ce qui concerne les substances qui appauvrissent la couche d'ozone et les résidus de l'épuration des gaz d'échappement, *à moyen terme* :
 - i. tous les principaux ports ont mis en place des procédures de collecte et de traitement des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et des résidus de l'épuration des gaz d'échappement; et
 - ii. des procédures de collecte et de traitement desdites substances et desdits résidus sont en place dans tous leurs principaux ports.

- g) En ce qui concerne les eaux de ballast et les sédiments, à *court terme* :
- i. tous les principaux ports et terminaux procédant au nettoyage ou à la réparation de citernes de ballast ont pris des mesures pour se conformer aux dispositions de la Convention sur les eaux de ballast de 2004 d'ici sa date d'entrée en vigueur, ou le plus tôt possible par la suite.

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- h) Conseils clairs donnés aux États riverains de la Méditerranée qui en font la demande, relatifs à, entre autres, l'évaluation du type, des spécifications, et de la capacité de l'équipement nécessaire à avoir dans les principaux ports afin de traiter efficacement les déchets d'exploitation et mélanges des navires. Cette assistance peut également couvrir les aspects de préparation de lignes directrices ou de modèle de formulaire de plan d'opérations. Tout cela devrait être basé sur des travaux déjà réalisés dans ce domaine et de la dernière édition du Manuel complet de l'OMI sur les installations de réception portuaires, ainsi que du Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires et des nouvelles exigences incorporées depuis 2005 aux instruments obligatoires pertinents, afin d'aider les Parties contractantes à atteindre cet objectif ; et
- i) Contribution à la mise en œuvre du Plan régional pour la gestion des déchets en mer, au besoin, dans la préparation du conseil mentionné au sous-paragraphe h) ci-dessus, en particulier l'élaboration des lignes directrices spécifiques à la fixation de prix raisonnables pour les prestations des installations de réception portuaires ou, selon le cas, à l'application d'un régime sans redevance spéciale, en consultation avec les diverses institutions et initiatives régionales et internationales compétentes.

4.6 Livraison des déchets provenant des navires

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

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

4.6.3 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Mise en place, à *court terme*, et si les mesures appropriées n'ont pas déjà été prises, d'un système de notification au prochain port d'escale des navires faisant état de la présence à bord d'eaux de cale, de résidus d'hydrocarbures, de résidus de SNPD, d'eaux usées, d'ordures, de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et de résidus d'épuration des gaz d'échappement ;

- b) Mise en œuvre par tous les Etats côtiers méditerranéens, à *court terme*, des réglementations nationales donnant pouvoir aux autorités maritimes d'exiger, des Capitaines de navires, lorsqu'elles le jugent nécessaire, de décharger les déchets qui sont à bord dans des installations de réception portuaires désignées avant de lever l'ancre ; et

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- c) Conseils sur le sujet fournis aux Parties contractantes qui en font la demande, associés si possible à ceux préconisés par l'objectif spécifique relatif à la mise en place des installations de réception portuaires, et qui tiennent compte, selon le cas, du Plan régional pour la gestion des déchets en mer.

4.7 Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites

4.7.1 En dépit de la Stratégie régionale (2005-2015), qui appelle à la mise en place d'ici 2010, pour cet objectif spécifique, de systèmes et procédures de contrôle et de surveillance étatiques, sauf pour quelques États côtiers méditerranéens dont la législation prévoit déjà la surveillance aérienne des eaux territoriales, on continue de constater globalement dans les eaux méditerranéennes l'insuffisance des activités de contrôle et de surveillance nécessaires à l'application efficace de la Convention MARPOL. Ce manque de surveillance ne cesse d'encourager des exploitants de navires sans scrupules à venir effectuer des déversements illicites sans crainte d'être surpris.

4.7.2 Si elles entendent donner un sens au protocole Prévention et Situation Critique de 2002, l'ensemble des Parties contractantes devraient s'engager dans un système régulier de surveillance aérienne nationale. La tâche de surveillance pourrait être partagée en autorisant les aéronefs d'un État voisin à survoler les eaux sous juridiction d'un autre État en conformité avec la convention MARPOL. Il existe en Méditerranée diverses régions où une telle coopération sous-régionale est possible. Néanmoins, la surveillance aérienne devrait être toujours complétée par des patrouilles maritimes.

4.7.3 Outre la surveillance par avions et patrouilleurs, il faudrait renforcer la coopération et l'échange d'informations obtenues par satellite en vue d'améliorer la détection des déversements illicites dans toute la région méditerranéenne. L'extension à toutes les Parties contractantes de la Convention de Barcelone des services CleanSeaNet proposés par l'AESM à tous les États membres de l'UE et dont l'accès a récemment été ouvert aux pays bénéficiaires du troisième projet de Coopération Euro-méditerranéenne sur la Sécurité Maritime et la Prévention de la Pollution provenant des Navires (Safemed III) (soit l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, l'Autorité palestinienne et la Tunisie) et au REMPEC, devra être envisagée en coopération avec le REMPEC.

4.7.4 Le REMPEC, de son côté, est à l'origine de deux projets portant sur cette question : le Projet MARCOAST de Service d'information sur le milieu marin et côtier et le Projet AESOP de Surveillance aérienne et satellite de la pollution opérationnelle en mer Adriatique, mis en place entre 2007 et 2009. Le REMPEC a aussi organisé de nombreuses activités, notamment l'opération de surveillance coordonnée aérienne des rejets des navires en Méditerranée (OSCAR-MED) contre les déversements des navires en octobre 2009 et juin 2013. Avec le soutien continu du REMPEC, il convient d'intensifier et de mener régulièrement ce genre d'opérations sur l'ensemble de la région, en coordination avec les mesures prises pour la mise en œuvre des poursuites judiciaires applicables aux contrevenants aux interdictions de déversement (pour plus de détails, voir l'Objectif spécifique 8).

4.7.5 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Mise en place, à court terme, et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, de systèmes et procédures pour le contrôle et la surveillance nationale et sous régionale, y compris, lorsque cela est faisable, une surveillance aérienne¹⁰ régulière individuelle et coordonnée des eaux soumises à la juridiction des Parties contractantes si les parties en

¹⁰ Surveillance aérienne: fait uniquement référence aux contrôles et à la surveillance des rejets illicites en aéronefs conduits en accord avec les États concernés

conviennent et compte rendu des résultats obtenus aux réunions habituelles des correspondants du REMPEC ;

- b) Mise en place, à court terme, de systèmes sous régionaux, y compris les procédures de survol des eaux¹¹ soumises à la juridiction d'un État voisin, si les Parties voisines en conviennent, pour la surveillance aérienne des zones de la Méditerranée sensibles du point de vue environnemental et/ou à risque élevé ;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- c) Analyse, autant que faire se peut, à travers une consultation directe des Parties contractantes, des raisons motivant le peu de respect de cet objectif par nombre des Parties contractantes ;
- d) Organisation et participation continues, dans la mesure des fonds et des ressources humaines disponibles, à toutes nouvelles activités relatives à cette question dans lesquelles le Centre devrait être impliqué, en tirant profit de l'expérience acquise au fil des activités menées en faveur du contrôle et de la surveillance étatiques ;
- e) Facilitation de l'organisation d'opérations de surveillance aérienne coordonnées ou individuelles contre les rejets illicites de polluants ;
- f) La continuation des services CleanSeaNet fournis par l'AESM accessibles à toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui ne sont pas Etats membres de l'UE, actuellement dans le cadre du projet SAFEMED III, jusqu'à l'horizon 2021 et au-delà; a été examinée, et
- g) Coopération avec d'autres Accords régionaux et avec l'AESM lors de la mise en œuvre des requêtes ci-dessus.

4.8 Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites¹²

4.8.1 Bien que de nombreux Etats côtiers méditerranéens aient ratifié la convention MARPOL, ils n'ont pas tous élaboré un cadre juridique national pour appliquer de façon effective cette convention et notamment, un cadre général pour appliquer les dispositions et poursuivre les contrevenants. Cependant, il est entendu que les pays n'ayant pas encore pris les mesures requises, sont en train de procéder à l'adoption des législations nationales en questions.

4.8.2 En dépit de la complexité du sujet, beaucoup de progrès ont été réalisés dans le cadre de l'Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses (Accord de Bonn) et de la Commission pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique - Commission d'Helsinki (HELCOM) traitant de ces questions en Mer du Nord et en Mer Baltique, ainsi que dans les parties de la Méditerranée couvertes par le Plan Lion et l'accord RAMOGE, et d'autres Etats côtiers méditerranéens pourraient tirer des bénéfices importants de cette expérience.

4.8.3 Le REMPEC a apporté son aide aux pays méditerranéens dans l'établissement d'un cadre légal adéquat pour la transposition dans les législations nationales des dispositions de la Convention MARPOL relatives aux rejets illicites. Une évaluation de la situation concernant la mise en œuvre de

¹¹ Survol des eaux: fait uniquement référence aux contrôles et à la surveillance des rejets illicites en aéronefs conduits en accord avec les Etats concernés

¹² Il est fait ici référence à la Résolution de l'Assemblée de l'OMI A.787 (19), telle qu'amendée par la Résolution A.882 (21). La publication de l'OMI intitulée « MARPOL – How to do it » contient des informations utiles sur les questions relatives à la poursuite des contrevenants et à la détection de la pollution et à la lutte.

l'Annexe I MARPOL a été réalisée dans les pays méditerranéens non membres de l'UE. Le Centre a par ailleurs concentré ses efforts sur le renforcement des connaissances du personnel juridique, des procureurs et magistrats, et sur la promotion de la coopération judiciaire et la définition de possibles procédures communes, pour aboutir à l'établissement d'un Réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL en Méditerranée dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS), dont les termes de référence ont été adoptés lors de la CdP 18.

4.8.4 Bien que la réalisation de cette tâche dans le cadre de la Stratégie régionale (2005-2015) ait fait l'objet de bien des efforts, certaines Parties contractantes n'ont pas encore pris de mesures relatives à cette question. Par conséquent, les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Tous les Etats côtiers méditerranéens se sont assurés, *à court terme*, de l'existence d'un cadre juridique national (législation) comme base des poursuites contre les auteurs de rejets illicites, pour des violations à la convention MARPOL ou de tout cadre juridique national qui la met en œuvre ;
- b) Participation active, *à court terme*, au MENELAS et conformément à ses termes de référence ;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- c) Soutien continu aux Parties contractantes, tenant le rôle de secrétaire du MENELAS, et rapports sur ses activités soumis aux Parties contractantes lors de chaque réunion ordinaire ;
- d) Maintien du système d'informations du MENELAS ; et
- e) Collaboration avec le secrétariat du PNUE/PAM pour une exploitation accrue d'éventuelles synergies dans le cadre des Mers régionales, notamment le Réseau des Enquêteurs et des Procureurs de la mer du Nord (NSN), le Réseau des Procureurs sur la Criminalité environnementale de la mer Baltique (ENPRO) et l'AESM dans le cadre du MENELAS.

4.9 Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance

4.9.1 Suite aux travaux préparatoires sur le développement d'un instrument juridique régional traitant de la prévention de la pollution provenant des activités de plaisance en Méditerranée, en collaboration avec l'INDEMER (Institut de Droit Economique de la Mer), aux résultats de la CdP 13 à la Convention de Barcelone et la réunion d'experts nationaux sur la faisabilité d'un instrument juridique régional sur la prévention de la pollution provenant des activités de plaisance en Méditerranée qui s'est tenue à Monaco en 2004, une série de Principes devant servir de cadre pour le développement par le REMPEC de lignes directrices sur la prévention de la pollution provenant des activités de plaisance en Méditerranée a été adoptée.

4.9.2 En vertu de la Stratégie régionale (2005-2015), les Gouvernements contractants se sont engagés à préparer et appliquer les lignes directrices ci-dessus ainsi que les dispositions applicables de la Convention MARPOL. En conséquence, le REMPEC, en étroite collaboration avec l'OMI, a développé les lignes directrices en question, adoptées ensuite lors de la CdP 15 et renommées lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée¹³. Leur objectif est d'aider les gouvernements à rédiger, améliorer et adopter des lois nationales et à prendre les mesures qui s'imposent pour la mise en œuvre des réglementations internationales et régionales applicables à la prévention de la pollution du milieu marin par la navigation de plaisance. Elles s'adressent également aux utilisateurs de navires de plaisance et aux exploitants de marinas avec le souci de les encourager à adopter des pratiques environnementales

¹³ Décision du PNUE/PAM IG 17/9

adéquates et à se conformer aux exigences applicables, et doivent aussi servir de support dans les activités de planification et de développement des performances environnementales des marinas.

4.9.3 En outre, les Parties contractantes engagées dans la mise en œuvre des lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée devront aussi consulter le Plan régional de gestion des débris marins, le cas échéant.

4.9.4 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes :

- a) Mise en œuvre, à *court terme*, des lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée, en conjonction avec les dispositions applicables de la Convention MARPOL et avec le Plan régional de gestion des débris marins ;
- b) Mesures prises pour mettre en œuvre lesdites lignes directrices communiquées au Secrétariat;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- c) Assistance fournie aux Etats côtiers méditerranéens pour la mise en œuvre des lignes directrices évoquées au sous-paragraphe a) ci-dessus, en prenant en considération les dispositions applicables de la Convention MARPOL et du Plan régional de gestion des débris marins ; et
- d) Consignation dans un registre de tous les rapports soumis par les Parties contractantes en vertu du sous-paragraphe b) ci-dessus et soumission régulière des rapports de synthèse lors des réunions des Parties contractantes.

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

4.10.1 L'acheminement des navires a pour objectif d'améliorer la sécurité de navigation, et par là même la prévention de la pollution marine par les navires, dans des zones convergentes et des zones dans lesquelles la densité du trafic est considérable ou dans lesquelles la liberté de mouvement des navires est limitée par un espace maritime restreint, la présence d'obstacles à la navigation, des eaux peu profondes ou des conditions météorologiques défavorables. Des dispositifs de séparation du trafic (DSTs) et autres systèmes d'acheminement des navires sont à présent implantés dans la plupart des zones de navigation les plus encombrées du monde, et le nombre de collisions et d'échouages s'en trouve souvent réduit de manière spectaculaire.

4.10.2 La responsabilité de l'OMI dans l'acheminement des navires est inscrite au Chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS), qui reconnaît l'Organisation comme le seul organisme international habilité à établir un tel système. Outre les dispositifs de séparation du trafic, il existe d'autres mesures d'acheminement adoptées par l'OMI pour améliorer la sécurité en mer : itinéraires à double sens, routes recommandées, itinéraires en eaux profondes, zones de précaution et zones à éviter.

4.10.3 Des systèmes d'organisation du trafic maritime ont déjà été mis en place en Méditerranée. Cependant, il serait judicieux de créer des systèmes supplémentaires, au moins dans les passages étroits et dans les zones côtières les plus vulnérables

4.10.4 L'établissement d'un réseau d'autoroutes marines/maritimes qui prendrait la suite du réseau de voies de navigation physiques et de DSTs, pourrait à terme soutenir différents aspects de la perspective intégrée des affaires marines et maritimes du bassin méditerranéen, en vue d'établir un aménagement du territoire maritime tenant compte entre autres de la nécessité d'éviter certaines zones

comme les Aires protégées et les Aires spécialement protégées de la Méditerranée ; le contrôle et l'investigation des cas de rejets illicites de navires ; une meilleure réactivité en situation d'urgence, y compris pour les opérations de recherches et de sauvetage, le remorquage d'urgence et la lutte contre la pollution ; et enfin l'organisation de la coexistence d'activités maritimes multiples. Compte tenu de l'entrée en vigueur en juillet 2014 de la Directive 2014/89/EU du Parlement Européen et du Conseil chargé de l'établissement d'un cadre pour l'aménagement du territoire maritime, qui devrait être transposé, d'ici 2016, par les États membres de l'UE en vue de l'établissement de leurs Plans d'aménagement du territoire maritime d'ici 2021, et sachant que la Directive exige que les États membres de l'UE partageant un espace maritime coopèrent pour assurer la cohérence et la coordination de leurs plans d'aménagement à travers la région marine, certaines composantes du PNUE/PAM dont le Programme d'actions prioritaires/Centre d'activité régionale (CAR/PAP), le CAR/ASP et le REMPEC ont un rôle crucial à jouer dans l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime dans la région méditerranéenne, dans l'éventualité où toutes les Parties contractantes choisiraient de suivre cette voie.

4.10.5 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Systèmes d'organisation du trafic appropriés supplémentaires en Méditerranée proposés à l'OMI, le cas échéant, pour adoption possible en conformité avec le droit international ;
- b) Mise en place, lorsque les circonstances s'y prêtent, et sans que cela porte atteinte au droit souverain des États, de Plans d'aménagement du territoire maritime sous leur juridiction envisagée en étroite collaboration avec les autorités nationales compétentes concernées et en coopération avec les autres États côtiers méditerranéens afin d'assurer la cohérence et la coordination de leurs Plans d'aménagement du territoire maritime à travers la région méditerranéenne ;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- c) Assistance fournie aux Parties contractantes qui en font la demande, individuellement ou collectivement, pour l'identification d'aires maritimes susceptibles de nécessiter la mise en place d'un système d'acheminement et pour la préparation de la documentation requise pour amorcer la procédure auprès de l'OMI ; et
- d) Soutien fourni, en étroite coopération avec les autres composantes du PAM, aux Parties contractantes qui en font la demande dans leurs efforts vers l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime.

4.11 Un meilleur contrôle du trafic maritime

4.11.1 Selon le chapitre V de la Convention SOLAS sur la sécurité de la navigation, en particulier la réglementation 12, les VTS (*Vessel Traffic Services*) contribuent à la sécurité en mer, à la sécurité et à l'efficacité de la navigation, et protègent l'environnement marin, les aires costales adjacentes, les sites d'exploitation et les installations offshore des éventuels effets négatifs du trafic maritime. Les Gouvernements contractants de la Convention SOLAS se chargent d'organiser l'établissement de VTS aux endroits où, selon eux, le volume de trafic ou le degré de risque le justifient, conformément aux lignes directrices développées par l'Organisation, sans que cela ne porte atteinte aux droits et aux devoirs des Gouvernements soumis à la législation internationale ou aux régimes légaux des détroits utilisés pour la navigation internationale et les couloirs archipélagiques.

4.11.2 Des systèmes de contrôle du trafic maritime, y compris les VTS, existent déjà dans certaines régions de la Méditerranée. Des incidents ont déjà eu lieu, par le passé, où des États côtiers ont perdu la trace de navires susceptibles de poser un risque de pollution. Il y a donc peut-être lieu d'établir des

systèmes supplémentaires de contrôle du trafic maritime en Méditerranée afin de mettre en œuvre effectivement le protocole Prévention et Situation Critique de 2002.

4.11.3 Des efforts considérables ont été déployés dans le cadre du Projet SafeMed II pour renforcer les capacités de prévention des accidents maritimes des États côtiers méditerranéens, notamment en matière de gestion des VTS. Un vaste programme de formation financé par le Projet SafeMed II a été organisé en 2012 à l'intention des opérateurs VTS certifiés par l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), des superviseurs VTS et des instructeurs de formation continue VTS, permettant ainsi à plus de 120 représentants officiels issus de la région méditerranéenne de recevoir une formation en gestion du trafic maritime. Toujours dans le cadre du Projet SafeMed II, un Atelier régional sur l'identification et le suivi des navires à longue distance (LRIT) a eu lieu en 2012, en coopération avec l'AESM et l'OMI, dans le but, notamment, de familiariser les candidats méditerranéens avec les impératifs juridiques et techniques des opérations LRIT. Le Projet SafeMed III, qui a officiellement débuté en Juin 2013 pour une durée de 36 mois et est fondé sur les aboutissements des Projets Safemed I et II afin de consolider ces résultats.

4.11.4 Au niveau européen, la nécessité de superviser constamment les mouvements des navires a amené l'Union européenne à adopter la Directive 2002/59/CE¹⁴ prévoyant un système général de suivi du trafic des navires et d'information basé sur les exigences de l'OMI. Au regard du besoin d'améliorer la surveillance des navires en Méditerranée, en particulier ceux présentant un risque pour le milieu marin, il convient que les États côtiers méditerranéens exploitent pleinement le potentiel du Système européen, lequel comprend le projet actuel système de suivi du trafic des navires et d'information SafeSeaNet. À cet égard, tous les efforts devraient viser à identifier les possibilités pouvant exister en vertu du mécanisme de partenariat euro-méditerranéen pour le développement et l'établissement d'une infrastructure *ad hoc*.

4.11.5 D'autre part, du fait de l'élimination totale des pétroliers monocoques transportant des hydrocarbures et autres SNPD, le risque de pollution grave qui existait lorsque ces navires étaient autorisés à opérer a considérablement diminué.

4.11.6 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Les zones méditerranéennes où le contrôle du trafic maritime pourrait être amélioré en mettant en place un régime basé sur l'utilisation de Systèmes d'Identification Automatique (AIS), en combinaison avec les VTS et les systèmes de compte rendus obligatoire des navires, sont identifiées et les procédures d'approbation sont finalisées le plus tôt possible par la suite;
- b) Amélioration de manière continue de la coopération technique entre centres VTS des pays voisins et, selon le besoin, informations échangées sur les navires en utilisant l'AIS et autres systèmes connexes dans la zone de surveillance commune ; et

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- c) L'aide financière internationale requise pour la mise en place du régime mentionné au sous-paragraphe a) ci-dessus, prenant également en compte, le cas échéant, d'éventuelles synergies avec les actions entreprises pour l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime mentionnés à l'Objectif spécifique 10, est négociée, *à court terme*, avec les organisations et agences concernées au nom des Parties contractantes qui en font la demande.

¹⁴ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.

4.12 Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs)

4.12.1 La Convention MARPOL assigne à certaines zones maritimes l'appellation de « zones spéciales » lorsque, pour des raisons techniques relatives à leurs conditions océanographiques et écologiques et au trafic maritime qu'elles subissent, l'adoption de méthodes systématiques particulières pour la prévention de la pollution marine s'y impose. En vertu de la Convention, ces zones spéciales bénéficient d'un niveau de protection plus élevé que le reste de la mer. La mer Méditerranée a été classée Zone spéciale par les Annexes I (hydrocarbures) et V (débris) de MARPOL.

4.12.2 Les Parties contractantes ont aussi la possibilité d'identifier les zones maritimes nécessitant une protection supplémentaire contre la navigation internationale et de demander que celles-ci soient classées ZMPVs. Pour ce faire, on applique les lignes directrices révisées pour l'identification et la désignation de Zones Maritimes Particulièrement Vulnérables¹⁵. Ces lignes directrices comprennent les critères permettant à une zone d'être classée ZMPV à condition de remplir un certain nombre de critères, notamment : critère écologique, comme par exemple un écosystème unique ou rare, la diversité de l'écosystème ou la vulnérabilité aux dégradations causées par des phénomènes naturels ou des activités humaines ; critères sociaux, économiques et culturels, comme par exemple l'importance de la valeur divertissante ou touristique de la zone ; critères scientifiques et éducationnels enfin, comme par exemple la recherche biologique ou la valeur historique. Lorsqu'une zone est classée ZMPV, certaines mesures protectives sont utilisées pour y contrôler les activités maritimes, mesures d'acheminement par exemple, y compris des DSTs et des zones à éviter ; l'application stricte des exigences MARPOL de déchargement et d'équipement applicables aux navires, pétroliers notamment ; l'installation de VTS, etc. Cet ensemble de mesures protectives devient obligatoire en vertu des conventions internationales pertinentes (SOLAS, MARPOL, etc.) et s'applique de ce fait à la navigation internationale.

4.12.3 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Les zones maritimes dans leur juridiction nécessitant la protection dont bénéficient les zones classées ZMPV sont déterminées, à *moyen terme*, avec le soutien du REMPEC et du CAR/ASP, et si tel est le cas, la procédure de demande de classement auprès de l'OMI est amorcée ;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- b) Initiation, à la demande des Parties contractantes et en conjonction avec le CAR/ASP, de la procédure d'identification des zones qui, après examen par les correspondants du REMPEC, pourraient faire l'objet d'un classement ZMPV en tenant compte également, le cas échéant, d'éventuelles synergies avec des actions entreprises pour l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime mentionnés à l'objectif spécifique 10 ;
- c) Assistance fournie, en coopération avec l'OMI, aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande, pour mener les études pertinentes nécessaires et préparer les demandes éventuelles relatives, qui seront soumises à l'OMI pour la désignation de ZMPVs, dans le strict respect des lignes directrices pertinentes de l'OMI¹⁶; et
- d) Possibilité d'obtenir une aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI explorée.

¹⁵ Résolution A.982(24) de l'OMI.

¹⁶ Idem.

4.13 Réduction des nuisances sonores dues aux navires

4.13.1 Suite à l'engagement des Parties contractantes d'appliquer progressivement l'EcAp à la gestion des activités humaines dans le but d'initier de réels changements dans l'environnement marin et côtier méditerranéen, le Secrétariat du PNUE/PAM a été mandaté pour préparer un Programme de contrôle de l'EcAp, et pour intégrer l'EcAp au travail du PNUE-PAM/de la Convention de Barcelone. La réduction des nuisances sonores causées par les activités humaines était l'un des objectifs écologiques.

4.13.2 Cependant, les États membres de l'OMI ont fait remarquer au fil des années qu'il se pouvait qu'une part significative des nuisances sonores sous-marines générées par l'activité humaine soit liée à la navigation commerciale. La communauté internationale reconnaît que les nuisances sonores sous-marines générées par les navires commerciaux puissent avoir des conséquences négatives à court et à long terme sur la vie marine, en particulier sur les mammifères marins. En conséquence, le Comité de protection de l'environnement marin de l'OMI (MEPC), dans le but d'offrir des recommandations sur la réduction des nuisances sonores sous-marines générées par la navigation commerciale, a approuvé les lignes directrices pour la réduction de ces nuisances sonores afin de faire face à leur impact négatif sur la vie marine¹⁷ et a invité les Gouvernements membres à se référer aux lignes directrices du 7 avril 2014.

4.13.3 Ces lignes directrices non obligatoires sont destinées à apporter des conseils d'ordre général sur la réduction des nuisances sonores sous-marines aux concepteurs, armateurs et opérateurs de navires, et se concentrent sur les sources primaires de nuisances sonores sous-marines : hélices, forme de la coque, machines à bord et aspects de fonctionnement. De ce fait, elles n'imposent aux Gouvernements de ne prendre aucune mesure en dehors de celle d'attirer l'attention des parties concernées sur ces conseils.

4.13.4 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Sensibilisation, à *moyen terme*, des concepteurs et armateurs de navires de chaque pays, ainsi que les opérateurs de navires battant leur pavillon pour les encourager à mettre en place des stratégies de réduction des nuisances sonores à bord de leurs navires, à travers la diffusion des conseils présentés par les lignes directrices de l'OMI pour la réduction de la pollution sonore sous-marine générée par la navigation commerciale, afin de faire face à son impact négatif sur la vie marine ; et

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- b) Conseils et assistance fournis aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande pour réaliser l'objectif mentionné au sous-paragraphe (a) ci-dessus.

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

4.14.1 En 2003, la 23^{ème} Assemblée de l'OMI, consciente de la possibilité que des navires en mer se trouvent en détresse pour la sauvegarde des vies humaines et la protection de l'environnement marin, et reconnaissant la nécessité et l'importance de guider les capitaines et/ou des sauveteurs de navires en détresse, a adopté les lignes directrices sur les lieux de refuge des navires en détresse¹⁸. De cette manière, l'Assemblée de l'OMI a reconnu la nécessité de mesurer à la fois la prérogative d'un navire en détresse cherchant un lieu de refuge et la prérogative d'un État côtier de protéger son littoral, et le

¹⁷ Circulaire MEPC.1/Circ. 833.

¹⁸ Résolution A.949 (23) de l'OMI.

fait que l'existence d'un cadre commun pouvant aider les États côtiers à désigner des lieux de refuge pour les navires en détresse et à réagir efficacement aux demandes de cette nature représenterait une avancée concrète en termes de sécurité maritime et de protection de l'environnement marin.

4.14.2 Les lignes directrices de l'OMI visent à fournir aux capitaines, armateurs, équipes de sauvetage et aux Gouvernements membres, un cadre leur permettant d'intervenir efficacement et de telle sorte que, quelle que soit la situation, les efforts du Capitaine et de l'armateur du navire et ceux des autorités publiques soient complémentaires. Une seconde résolution de l'Assemblée, portant sur la création d'une structure de Services d'assistance maritime¹⁹ qui serait un centre de collecte des différents rapports et notifications requis par les nombreux instruments de l'OMI, a également été adoptée par l'Assemblée de l'OMI en décembre 2003. À l'échelle européenne, la Directive 2009/17/CE modifiant la Directive 2002/59/CE, qui établit un Système communautaire de contrôle et d'information sur le trafic des navires, oblige les États membres de l'UE à dresser des plans d'accueil, si nécessaire, de navires en détresse dans leurs ports ou tout autre lieu protégé dans les meilleures conditions possibles, afin de limiter les conséquences des accidents survenant en mer dans les eaux placées sous leur juridiction.

4.14.3 Étant donné que la désignation de lieux de refuge associée à des plans nationaux de gestion des navires en détresse représente un outil précieux de protection du littoral contre les effets dévastateurs qu'aurait un accident de navigation à proximité de la côte sur l'environnement côtier de n'importe quel État, il pourrait s'avérer utile pour les États côtiers méditerranéens d'envisager plus avant les modalités d'établissement de lieux de refuge dans la région méditerranéenne, y compris la préparation, par exemple, de lignes directrices sur les équipements supplémentaires nécessaires dans ces lieux de refuge pour permettre le transfert du fret dans des conditions sûres pour l'environnement.

4.14.4 C'est à cet effet que le REMPEC a préparé les lignes directrices concernant le processus décisionnel d'autorisation d'accès à un lieu de refuge pour les navires nécessitant assistance, adoptées en 2008 lors de la CdP 15.

4.14.5 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Identification, à court terme, à l'échelle nationale, des procédures appropriées décrites par les lignes directrices de l'OMI et les lignes directrices européennes pertinentes, complétées par les lignes directrices et principes préparés par le REMPEC, afin de faciliter la prise de décisions au moment de désigner un lieu de refuge pour les navires en détresse ;
- b) Tous les États côtiers méditerranéens ont formulé des plans traitant des navires en détresse, y compris l'équipement et les moyens appropriés, en tant que de besoin, et ont défini les modalités de l'intervention en fonction de sa nature et du risque encouru ; et

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- c) Assistance continue fournie aux pays qui la demandent, pour définir des procédures et formuler des plans comme spécifié dans les sous paragraphes a) et b) précédents et réunir des fonds provenant, entre autres, du PICT de l'OMI.

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

¹⁹ Résolution A.950 (23) de l'OMI.

4.15.1 L'Annexe VI de la Convention MARPOL, adoptée par le Protocole de 1997, dans sa version modifiée de 2011²⁰, régit la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires de manière générale, et établit en particulier des limites plus strictes sur les émissions d'oxydes de soufre (SOx), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules de gaz d'échappement des navires, et introduit un nouveau chapitre 4 présentant la législation sur l'économie d'énergie pour les navires. En ce qui concerne les SOx, la règle 14 prévoit que la teneur en soufre du fuel-oil ne doit pas excéder 3,50 % m/m, jusqu'au 1^{er} janvier 2020, date à laquelle la limite sera abaissée à 0,50 % m/m en fonction du résultat d'un bilan, dont l'échéance est fixée en 2018, sur la disponibilité du fuel-oil requis. Toutefois, dans les zones de contrôle des émissions de SOx (SOx ECA), qui nécessitent un niveau plus élevé de protection en raison, par exemple, de la présence d'activités de navigation lourdes à proximité de zones habitées ou du risque d'acidification d'une zone marine particulière, la limite est actuellement fixée à 0,10 % m/m à compter du 1^{er} janvier 2015. À ce jour, la Mer du Nord, la Baltique, la zone d'Amérique du Nord et la zone de Mer des Caraïbes des États-Unis ont été classées ECA en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL. En plus des exigences de l'Annexe VI de la Convention MARPOL dans sa version modifiée, l'Union européenne impose des limites sur le soufre sous la Directive 1999/32/CE telle que modifiée.

4.15.2 L'application des propositions ci-dessus entraîne des responsabilités supplémentaires mais aussi des bénéfices en termes de santé humaine pour les pays méditerranéens et, de ce fait, la ratification de la Convention MARPOL en général et de son Annexe VI en particulier doivent représenter une priorité pour les Parties contractantes, comme le souligne l'Objectif 1. Toutefois, sachant que la ratification de l'Annexe VI de la Convention MARPOL par toutes les Parties contractantes risque de prendre du temps, et que d'imposer le régime strict de la nouvelle Annexe VI pour les ECA à l'ensemble de la mer Méditerranée ne serait pas un objectif réaliste d'ici la fin de la période de la Stratégie régionale 2016 – 2021, il semble recommandé de commencer plutôt par examiner la possibilité de classer certaines zones spécifiques de la mer Méditerranée en SOx ECAs, en s'inspirant de l'étude déjà entreprise dans le cadre du Projet SafeMed I relatif à la « Désignation de la mer Méditerranée comme SOx ECA en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL - Directives et procédures concernant le processus de ratification de l'Annexe VI et travaux de préparation requis pour soumettre à l'OMI une demande de désignation de la mer Méditerranée comme SOx ECA ».

4.15.3 En outre, des mesures destinées à améliorer les économies d'énergie de la navigation internationale ont été adoptées par les Parties pour l'Annexe VI de la Convention MARPOL lors de la résolution MEPC 62 en juillet 2011 et ont pris effet le 1^{er} janvier 2013. Ces règles portant sur les économies d'énergie des navires s'appliquent aux navires de commerce international d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonnes, et rendent obligatoire l'Indice d'efficacité énergétique (EEDI) pour les nouveaux navires, et le Plan de gestion de l'efficacité énergétique des navires (SEEMP) pour tous les navires.

4.15.4 L'OMI a adopté des lignes directrices pour soutenir la mise en œuvre des mesures obligatoires destinées à augmenter l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la navigation internationale, ouvrant ainsi la voie à la mise en œuvre des règles sur l'EEDI et le SEEMP par les Administrations et l'industrie.

4.15.5 Suite à l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013 du nouveau chapitre 4 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL, le MEPC 66 (avril 2014) a envisagé des mesures d'efficacité énergétique supplémentaires pour les navires et a discuté des diverses propositions d'établissement d'un cadre pour la collecte et le rapport de données sur la consommation en carburants des navires. Bien que MEPC 67 (octobre 2014) ait accepté, sur le principe, de développer un système de collecte des données pour les navires, il reste à développer un langage complet pour un système prêt à l'emploi de collecte des données sur la consommation en carburants, pour une application volontaire ou obligatoire.

²⁰ Résolution MEPC.203(62).

4.15.6 Afin de réaliser l'objectif spécifique d'envisager le classement par l'OMI de la mer Méditerranée en tout ou partie en SO_x ECA en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL, et d'appliquer efficacement les mesures d'efficacité énergétique existantes, les résultats escomptés sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

Options liées aux Parties Contractantes

- a) Établir un comité technique d'experts nommé par les Parties contractantes travaillant par correspondance qui réalisera une étude de faisabilité technique et économique pour examiner s'il est opportun, à l'heure actuelle, d'élaborer une feuille de route pour la préparation d'une proposition à l'Organisation maritime internationale (OMI) visant à classer en tant que SOx ECA certaines zones de la mer Méditerranée exigeant une protection environnementale spécifique, et explorera d'autres étapes éventuelles;
- b) Une fois une décision prise et l'Annexe VI de la Convention MARPOL ratifiée, une proposition visant à classer en SOx ECA la ou les zone(s) de la mer Méditerranée identifiée(s) au sous-paragraphe a) ci-dessus est soumise à l'OMI, *à moyen terme* ;
- c) Participation aux débats pertinents de l'OMI sur d'éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique pour la navigation internationale, en particulier sur le développement d'un système de collecte des données sur la consommation en carburant des navires, entre autres en informant le Secrétariat de l'existence de systèmes de collecte de données et de rapports sur ces dernières pour la consommation en carburant des navires ;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- d) Préparation, *à court terme*, d'une étude portant sur la participation des Parties contractantes, destinée à évaluer la faisabilité des alternatives évoquées au sous-paragraphe a) ci-dessus ;
- e) Assistance fournie aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande, individuellement ou collectivement, pour présenter à l'OMI une proposition de classement en SOx ECA de la ou des zone(s) de la mer Méditerranée identifiée(s) au sous-paragraphe a) ci-dessus ;
- f) Informations pertinentes fournies aux Parties contractantes qui en font la demande sur les éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique de la navigation internationale;
- g) Évaluation des systèmes existants de collecte de données et de rapports sur la consommation en carburants des navires de la région méditerranéenne et de mener des études pilotes sur les activités volontaires de « Collecte de données et de préparation de rapports » ; et
- h) Possibilité d'obtenir de l'assistance aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI explorée.

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

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

4.16.2 La Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et son Protocole de 1973 traitant de la pollution marine par des substances autres que les hydrocarbures, confère aux États signataires le pouvoir « d'intervenir » pour empêcher un incident polluant, y compris en imposant une assistance remorquage au besoin. En ce qui concerne l'équipement dont les navires devraient disposer à bord, la Règle II-1/3-4 de la Convention SOLAS exige de tous les navires qu'ils disposent d'une procédure de remorquage d'urgence adaptée. La résolution associée MSC.35 (63) et la circulaire MSC.1/Circ.1255, entre autres, s'appliquent aussi. Les procédures de remorquage d'urgence doivent également être considérées comme un élément de l'état de préparation requis par le Code international de gestion de la sécurité (ISM).

4.16.3 Nonobstant ce qui précède, disposer d'une capacité de remorquage d'urgence adéquate pour venir en aide aux navires en détresse dans la Méditerranée, en particulier en présence d'accords de partage entre des États côtiers voisins, revêt une importance cruciale dans la lutte contre des pertes humaines majeures et/ou une forte pollution. Actuellement, il existe au moins trois accords régionaux sur les recherches et le sauvetage, un dans l'ouest et deux dans le nord-ouest de la Méditerranée, qui comprennent la mise en commun des capacités de remorquage. À cet égard, le REMPEC, en réponse au mandat qui lui a été confié en vertu de la Stratégie régionale (2005-2015), a préparé dans le cadre du Projet SAFEMED²¹ des Accords de remorquage d'urgence dans la mer Méditerranée qui représentent un outil indispensable pour permettre aux États côtiers de s'acquitter de leurs obligations en situation de détresse.

4.16.4 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Accords avec les États côtiers voisins envisagés, à *court terme*, dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, qui leur permettraient de mettre en commun les équipements de remorquage d'urgence et les stratégies d'aide aux navires en détresse dans la Méditerranée, en se référant au besoin aux lignes directrices relatives au remorquage d'urgence ;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- b) Assistance fournie aux Parties contractantes qui en font la demande pour la préparation et la mise en œuvre des accords mentionnés au sous-paragraphe a) ci-dessus ; et
- c) Évaluation de la capacité des États riverains de la Méditerranée en termes de capacités de remorquage d'urgence, et soutien aux Parties contractantes qui en font la demande.

4.17 Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, sous le contrôle direct des États côtiers méditerranéens

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

²¹ MED.2005/109-573 financé par la Commission européenne en vertu d'un contrat OMI/CE.

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

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

4.17.3 Il est important de partager les informations relatives aux manières de financer l'équipement d'intervention en cas de pollution par hydrocarbures, particulièrement dans le cas des États côtiers qui peuvent manquer des fonds considérables nécessaires à l'achat et à l'entretien des équipements adaptés. Dans la mesure où la préparation et la lutte contre la pollution marine doivent être le souci constant de tous les États côtiers, et au vu des difficultés que certains États éprouvent à financer des équipements coûteux, et parfois périssables, pour la lutte contre la pollution par hydrocarbures ou SNPD, il est important que chaque Partie contractante, après avoir déterminé la meilleure manière de financer l'acquisition d'équipements et de navires pour la lutte contre la pollution contrôlés par l'État, partage ces informations, via le REMPEC, avec les autres Etats côtiers méditerranéens.

4.17.4 Les leçons tirées de l'incident de la plate-forme Deepwater Horizon ont mis en évidence l'importance d'entretenir à l'échelle nationale et régionale un inventaire des moyens disponibles pour accélérer le processus d'identification des équipements et des ressources humaines pouvant être prêtés à un tiers en cas d'urgence. Bien qu'on admette que l'inventaire existant de la capacité d'intervention dans la région ne soit pas assez détaillé pour fournir immédiatement des informations précises, l'inventaire du REMPEC a été passé en revue par le Groupe de travail technique méditerranéen (MTWG) dans le contexte du Projet du Système méditerranéen d'aide à la décision pour la sécurité maritime (MEDESS-4MS) pour améliorer l'accès à l'information à la suite d'un accident. Au niveau européen, la structure de l'inventaire européen des équipements d'intervention intégré au Système commun de communication et d'information d'urgence (CECIS) a été également passée en revue, et au niveau international, l'OMI développe actuellement des lignes directrices sur l'Offre d'assistance internationale, qui offrent entre autres des recommandations sur les inventaires de ressources matérielles. Sachant que la maintenance d'inventaires multiples peut s'avérer fastidieuse pour les Parties contractantes, en particulier celles qui s'associent à divers Accords régionaux, il faut s'efforcer de leur faciliter la tâche de mise à jour de ces inventaires.

4.17.5 Si de nombreux efforts se sont concentrés sur les équipements pour la lutte en cas de pollution par hydrocarbures, les équipements pour la lutte en cas de pollution par SNPD en revanche demeurent pratiquement inexistantes et représentent une gageure. Il faut mettre l'accent sur la Stratégie régionale pour évaluer la capacité de lutte en cas de pollution par SNPD, sur le modèle des efforts fournis par l'AESM dans ce domaine.

4.17.6 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Informations concernant leurs pratiques nationales respectives pour le financement de l'acquisition d'équipements pour la lutte contre les déversements de produits polluants partagées ou échangées, à court terme, en vue d'assister les Etats riverains de la Méditerranée dans l'identification des méthodes de financement existantes pour l'acquisition dudit équipement;

- b) Mise en place, à *moyen terme*, de réserves nationales publiques et privées d'équipements pré-positionnés pour la lutte contre les pollutions par hydrocarbures et SNPD et maintien à jour de leur inventaire au niveau national et régional par l'intermédiaire du REMPEC ;

Prestation liées au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- c) Assistance fournie aux Etats qui le demandent pour l'identification du niveau minimal requis concernant les équipements pré-positionnés pour la lutte contre les déversements, qui sont contrôlé par l'Etat ;
- d) Diffusion aux Parties contractantes des informations concernant les possibilités offertes pour le financement de l'acquisition de ces équipements, et assistance continue fournie à cet égard, le cas échéant ;
- e) Maintien du SIR et inventaire des équipements pré-positionnés pour la lutte mis à jour; et
- f) Eventuelles synergies entre le SIR avec le CECIS pour faciliter l'accès à l'information à tout moment et particulièrement en cas d'urgence, et faciliter la mise à jour de ces bases de données grâce à un système interconnecté.

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

4.18.1 Le protocole Prévention et Situation Critique de 2002 de la convention de Barcelone souligne qu'il est nécessaire de procéder à un échange d'informations en matière de R&D de nouvelles technologies. La convention OPRC de 1990 et son protocole OPRC-SNPD de 2000 appellent explicitement les Parties à ces instruments juridiques internationaux à participer activement aux efforts de R&D.

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

4.18.3 D'autre part, il ressort des contacts directs avec les personnes participant à des réunions et des cours de formation organisés par le REMPEC, que les institutions scientifiques, techniques et éducatives et les opérateurs du secteur du transport maritime, en mer Méditerranée, sont impliqués dans des activités de R&D touchant à des domaines divers intéressant la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle. La tâche d'encourager les institutions et l'industrie à prendre une part active aux activités et programmes OPRC et OPRC-HNS R&D et d'en présenter les résultats lors de forums internationaux ne devrait pas peser trop lourdement sur les Administrations, mais les États concernés bénéficieraient incontestablement des résultats de ces activités et programmes.

4.18.4 En s'acquittant de son mandat en vertu de la Stratégie régionale (2005-2015) et pour mieux faire connaître les résultats des activités de R&D entreprises en Méditerranée, le REMPEC s'est efforcé d'encourager la participation d'instituts de recherche régionaux et de représentants de l'industrie aux événements organisés sur ces questions. Le REMPEC a également facilité la diffusion de ces résultats auprès des Parties contractantes via son réseau de correspondants. Le REMPEC s'est en particulier investi dans le Projet MEDESS-4MS destiné à renforcer la sécurité maritime en réduisant les risques et impacts associés aux déversements d'hydrocarbures. Par ailleurs, le REMPEC a signé un MoU avec le Réseau méditerranéen d'océanographie opérationnelle (MOON) portant sur un Accord de collaboration en cas d'intervention d'urgence pour la région méditerranéenne. Le Centre a participé à plusieurs ateliers régionaux, afin de donner un aperçu de la situation en mer Méditerranée.

4.18.5 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Les institutions techniques et scientifiques et l'industrie s'impliquent activement dans les activités et programmes de R&D liés à la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle;
- b) Les institutions et leurs industries nationales présentent les résultats de leurs activités et de leurs programmes de R&D dans les forums internationaux ;
- c) Les activités nationales de R&D sont présentées en utilisant la page créée par le REMPEC sur son site internet dans la section des Profils pays;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- d) Assistance continue fournie aux institutions et industries régionales afin d'identifier les domaines de recherche nécessitant un renforcement des technologies et des techniques de pointe utilisées pour la préparation à la lutte et la lutte en cas de déversement ;
- e) Assistance continue fournie pour la diffusion et l'échange des résultats des activités et des programmes nationaux de R&D à l'intérieur et à l'extérieur de la région méditerranéenne ;
- f) Participation des institutions de recherche nationales et régionales et des industries dans les forums internationaux pertinents en vue de faire mieux connaître les résultats des activités de R&D de la région méditerranéenne ; et
- g) Coopération avec d'autres Accords régionaux dans la mise en œuvre des requêtes ci-dessus.

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

4.19.1 L'issue positive ou non des mesures prises pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures et d'autres SNPD dépend, dans une large mesure, de la qualité et de la rapidité de la décision d'intervenir. D'autre part, l'échec d'un État côtier à prendre des mesures rapides contre l'imminence d'un incident grave de pollution marine dans ses eaux territoriales pourrait se traduire non seulement par une catastrophe écologique nationale, mais aussi par la destruction des côtes des pays voisins.

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

4.19.3 Fidèle à son mandat dans le cadre de la Stratégie régionale (2005-2015), le REMPEC s'est efforcé de travailler en coopération avec des institutions scientifiques régionales et des programmes et projets spécifiques dédiés à ces activités.

4.19.4 Le Projet MEDESS-4MS, cofinancé par le Fonds européen de développement régional (ERDF) et mis en application en coopération avec le REMPEC, fournit un outil permettant à tous les pays méditerranéens de comparer les modèles opérationnels de prévision des déversements les plus

appropriés pour une zone donnée de la région et d'évaluer l'impact potentiel d'un déversement sur les ressources socio-économiques et environnementales rassemblées dans un système d'informations géographique, comprenant entre autres des données mises à jour sur la capacité d'intervention nationale. En outre, des centres océano-météorologiques de six pays méditerranéens ont signé un accord avec le REMPEC via le Système mondial d'observation des océans du Réseau méditerranéen d'océanographie opérationnelle (MONGOOS, anciennement MOON) qui fournit sur demande des prévisions sur les déversements dans tous les pays méditerranéens.

4.19.5 Le Centre a par ailleurs développé et/ou mis à jour les outils suivants dans le cadre du MTWG, qui a aussi contribué, avec le Plan Bleu et le CAR/ASP à la collecte de données dans le cadre du Projet MEDESS-4MS mentionné ci-dessus, ou d'autres projets :

- un Système d'information géographique (SIG) sur les flux du transport maritime en mer Méditerranée ;
- un Système intégré d'information méditerranéen d'aide à la décision sur le transport des substances chimiques (MIDSIS-TROCS) ;
- un outil d'aide à la décision en matière de gestion des déchets ; et
- d'autres outils utilisés de longue date sont constamment mis à jour, notamment la Base de données Alertes et Accidents du REMPEC.

4.19.6 En ce qui concerne cette dernière, depuis sa mise en place, la Base de données Alertes et Accidents du REMPEC repose sur diverses sources d'informations comprenant entre autres les correspondants nationaux du REMPEC, le Centre de connaissance maritime de l'OMI, le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre), la presse locale, etc. Bien que le REMPEC s'efforce de vérifier et d'harmoniser les informations récoltées, le développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données s'impose et devra s'inscrire dans la lignée du Programme de contrôle de l'EcAp.

4.19.7 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Le développement et l'amélioration d'outils régionaux spécifiques d'aide à la décision sont stimulés en encourageant la participation active des programmes et institutions scientifiques nationaux, et en fournissant au REMPEC les ensembles de données pertinents et toute autre information éventuelle disponible dans les différents pays ;
- b) Participation active, à travers une approche menée par les pays, à la mise en application du programme de travail du MTWG défini par les réunions des correspondants du REMPEC ;
- c) Des instituts océano-météorologiques nationaux ont rejoint le MONGOOS et ont contribué à la maintenance des outils méditerranéens ci-dessus en mettant régulièrement à jour les données ;
- d) Contribution au développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données qui s'inscrit dans la continuité du Programme de contrôle de l'EcAp ;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- e) Révision et mise à jour continues des outils informatiques d'aide existant et développement de nouveaux outils informatiques d'aide à la décision à la disposition des autorités nationales compétentes des Parties contractantes, en tenant compte des initiatives nationales ou régionales dans ce domaine ;
- f) Coordination et mise en œuvre du programme de travail du MTWG facilitées ;

- g) Les éventuelles interactions et la mise en commun des outils d'aide à la décision disponibles au niveau méditerranéen et européen, y compris ceux développés par d'autres Accords régionaux ou dans le cadre d'autres initiatives régionales sont envisagés lors de la mise en œuvre des demandes ci-dessus ;
- h) Soutien apporté pour le développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte de données qui s'inscrivent dans la lignée du Programme de contrôle de l'EcAp ; et
- i) Intégration de tout développement sur les outils d'aide à la décision correspondant aux objectifs spécifiques 20, 21 et 22.

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

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

4.20.2 On considère qu'il est possible de garantir la durabilité requise dans le domaine de la formation à l'échelon national en formant un petit nombre de formateurs qualifiés dans chaque pays qui, à leur tour, pourraient continuer à assurer la formation nécessaire de leurs compatriotes. Il est fait particulièrement référence à la formation de personnel de lutte national au niveau d'intervenants directs et de personnel d'exécution chargé des opérations de nettoyage (niveau 1) et des superviseurs et commandants sur place (niveau 2). D'autre part, il est entendu que la formation de niveau 3 (administrateurs gouvernementaux et cadres supérieurs séniors) devra rester au niveau régional et continuer à être assurée et coordonnée par le REMPEC. De la même manière, les formations hautement spécialisées dans des domaines spécifiques à la préparation à la lutte et à l'intervention en cas de pollution du milieu marin devront également rester du ressort du Centre. La finalité à long terme de cet Objectif spécifique devrait, pour chaque Partie contractante, se traduire par la garantie d'une autosuffisance en matière de formation générale pour la lutte contre les déversements, ainsi qu'une formation continue des intervenants nationaux.

4.20.3 Depuis la création au début des années 1980 du programme de formation du REMPEC, plus de 3 500 personnes ont été formées grâce à des activités de formation correspondant à différents niveaux, toutes comprises dans le programme. En dépit de cette réalisation notable, un nombre important de personnes formées de cette manière ne travaillent plus pour leurs administrations nationales respectives (changement de poste, retraite ou autres), aussi la nécessité de reprendre les activités de formation est-elle régulièrement évoquée par les correspondants du REMPEC.

4.20.4 Pour s'acquitter de son mandat dans le cadre de la Stratégie régionale (2005-2015), le REMPEC organise régulièrement des formations couvrant différents sujets et visant une palette aussi variée que possible de participants. Le Centre a aussi organisé des réunions d'informations et de prise de décisions, portant en particulier sur :

- le projet Préparation à la gestion et au nettoyage des littoraux et de la faune pollués par les hydrocarbures (POSOW), qui comprend la formation des formateurs et le développement de matériel pédagogique approprié ;
- des formations régionales sur des questions hautement spécialisées comme par exemple les ateliers sur la capacité régionale de lutte et la coordination contre les déversements majeurs d'hydrocarbures en mer Méditerranée (MEDEXPOL) ; et

- des formations sur des questions précises comme l'utilisation de dispersants, la gestion des débris, l'évaluation des littoraux souillés, la prise en charge de la faune polluée, l'élaboration de modèles de dérive des hydrocarbures, l'évaluation des risques, etc.

4.20.5 Le Centre devra donc concentrer ses efforts sur la formation des formateurs et proposer des formations hautement spécialisées sur des questions précises, au niveau régional.

4.20.6 Une communication régulière, des exercices de simulation et de mise en situation réelle revêtent une importance cruciale, non seulement pour évaluer les connaissances acquises au cours des formations et tester la capacité d'intervention locale, nationale et régionale, mais également pour renforcer la coopération entre les autorités nationales compétentes, le REMPEC et les mécanismes d'intervention européens (c'est-à-dire l'AESM et le Mécanisme de protection civile de l'UE), et les secteurs privés.

4.20.7 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- Mise en place, à *court terme*, et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, de programmes de formation nationaux pour la lutte contre les incidents impliquant des hydrocarbures et autres SNPD, reposant entre autres sur les modèles de programmes de formation de l'OMI de niveaux 1 et 2, pour former respectivement le personnel d'exécution et de supervision en vue d'assurer une formation continue de ce personnel ;
- Diffusion des connaissances acquises durant les formations de formateurs et de reproduction de ces formations au niveau local et national ;
- Exercices réguliers menés pour tester leur capacité de lutte en coopération avec toutes les parties concernées et dans la mesure du possible en faisant participer les états côtiers voisins pour améliorer la coopération bilatérale et sous-régionale ;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- Assistance fournie aux Parties contractantes qui en font la demande pour développer et mettre en application leurs programmes de formation nationaux ;
- Organisation continue de cours de « formation de formateurs », s'inspirant en particulier des travaux menés dans le cadre des Projets POSOW ;
- Les cours de formation régionaux sur des questions spécifiques hautement spécialisées, sont régulièrement identifiées dans le cadre de réunions des correspondants du REMPEC ;
- Les modèles de formation appropriés mis à jour par le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR) de l'OMI ; les autres Accords régionaux et l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents sont pris en compte, lors de la préparation et du soutien à la mise en œuvre des programmes nationaux de formation ;
- Promotion de la tenue régulière d'exercices afin de tester la capacité de lutte nationale et sous-régionale en coopération avec toutes les parties concernées ; et
- Possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du Programme de coopération technique intégré de l'OMI est envisagée et des ressources et moyens externes, en provenance, entre autres, du secteur privé, et du Mécanisme de protection civile de l'UE, mobilisés.

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

4.21.1 Depuis 1987, diverses réunions ordinaires des Parties contractantes à la convention de Barcelone ont adopté toute une série de recommandations, principes et lignes directrices concernant la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle ainsi que la prévention de la pollution par les navires. Tous ces documents entendaient faciliter la mise en œuvre du protocole Prévention et situation critique de 2002.

4.21.2 Bon nombre de développements aux niveaux régional et mondial doivent être révisés, mis à jour ou amendés, conformément aux recommandations, principes et lignes directrices que les Parties contractantes ont adoptés par le passé. Ces développements portent notamment sur l'introduction de nouveaux instruments juridiques régionaux et mondiaux, le développement des technologies, une meilleure compréhension des questions liées à la pollution accidentelle par les hydrocarbures et autres SNPD et enfin sur l'expérience acquise à travers et les initiatives prises à la suite d'accidents de pollution majeurs récents. Ces recommandations, principes et lignes directrices doivent être constamment passés en revue afin d'être maintenus à jour et de rester pertinents.

4.21.3 En plus de maintenir les ressources évoquées ci-dessus à jour, le fait de permettre un mouvement transfrontalier d'équipements et de personnel spécialisés en cas d'urgence pourrait faire toute la différence dans l'intervention et la limitation des conséquences souvent désastreuses d'un incident de pollution grave. Les Parties contractantes devraient donc entreprendre de rationaliser leurs procédures nationales respectives pour l'entrée, la sortie et la circulation sur leur territoire de personnels et d'équipements spécialisés pouvant s'avérer nécessaires en cas d'urgence.

4.21.4 Pour s'acquitter de son mandat dans le cadre de la stratégie régionale (2005-2015), le REMPEC s'est efforcé de dresser dans la section des Profils Pays de son site Web les arrangements transfrontaliers existants au sujet desquels certains États ont fourni des informations. Les informations demeurent insuffisantes et de ce fait, les Parties contractantes devront, de toute urgence, fournir au Centre les informations requises. Par ailleurs, le REMPEC a révisé les lignes directrices pertinentes et en a produit de nouvelles, qui ont été adoptées, et travaille constamment au développement et à la mise à disposition des informations disponibles, dans la mesure du possible.

4.21.5 Cependant, les lignes directrices et Principes méditerranéens doivent être passés en revue conformément aux développements internationaux et européens les plus récents (c'est-à-dire les lignes directrices sur l'Offre d'assistance internationale (OMI) et le soutien de la nation d'accueil en vertu du Mécanisme de protection civile de l'UE). Dans le contexte du passage en revue des principes et lignes directrices méditerranéens, des procédures, des conditions et des synergies claires devront être établies et validées pour garantir une coordination efficace entre les services méditerranéens (Unité d'assistance méditerranéenne (MAU) : le Cedre (Centre de documentation, de R&D sur les pollutions accidentelles des eaux), l'ISPRA (Institut supérieur pour la protection et la recherche scientifique pour l'environnement en Italie), la FEDERCHIMICA (Fédération italienne de l'industrie chimique), la Fondation Sea Alarm, le MONGOOS, l'assistance régionale, le soutien de l'OMI, etc.) et les mécanismes européens d'intervention et d'assistance (soit le Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC), les services de lutte contre la pollution de l'AESM et le CECIS).

4.21.6 En vue d'atteindre l'objectif spécifique de révision des recommandations, principes et lignes directrices actuels et d'en développer de nouveaux pour faciliter la coopération internationale et l'assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002, les résultats escomptés sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Révision, à *court terme*, et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, des recommandations, principes et lignes directrices concernant la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle ainsi que la prévention de la pollution par les navires, qui ont été adoptés depuis 1987, en accordant une attention particulière à ceux qui visent à éliminer les obstacles possibles qui pourraient entraver l'assistance mutuelle ;
- b) Identification, à *court terme*, et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, de tous les principes, recommandations et lignes directrices devant être révisés, mis à jour et/ou amendés ;
- c) Indication, à *court terme*, et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, des recommandations, principes et lignes directrices supplémentaires devant être adoptés au niveau régional en vue de faciliter la mise en œuvre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002 dans le domaine de la coopération internationale et de l'assistance mutuelle ;
- d) Assistance mutuelle davantage facilitée en simplifiant, à *court terme*, et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, les procédures nationales respectives pour l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et équipement spécialisés pouvant être requis en cas d'urgence et le REMPEC est informé en conséquence ;
- e) L'utilisation du CECIS Pollution marine est envisagée afin de renforcer la coordination des demandes et des offres d'assistance internationale ;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- f) Elaboration, dès que les informations requises sont mises à disposition, d'un inventaire de leurs procédures nationales applicables concernant l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement pouvant être fournis dans le cadre d'une assistance mutuelle en cas d'urgence, et préparation des recommandations pour l'amélioration de ces procédures nationales qui pourraient entraver gravement une telle assistance ;
- g) Préparation, à *court terme*, en coopération avec les correspondants nationaux du REMPEC, des textes révisés, mis à jour et/ou amendés des recommandations, principes et lignes directrices à proposer pour adoption lors des réunions des Parties contractantes ;
- h) Développement, selon le besoin, en coopération avec les correspondants nationaux du REMPEC, de nouveaux principes, recommandations et lignes directrices, le cas échéant, et les proposer pour adoption aux réunions des Parties contractantes ;
- i) Coopération avec l'OMI, d'autres Accords régionaux, l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action et le Mécanisme de protection civile de l'UE lors de la mise en œuvre des tâches ci-dessus, en prenant en compte tout nouveau développement sur la coopération internationale et l'assistance mutuelle, comme indiqué dans l'avant dernier paragraphe de l'introduction du présent objectif spécifique ; et
- j) La possibilité d'obtenir de l'assistance aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI est explorée et des ressources et moyens externes en provenance, entre autres, du secteur privé et du Mécanisme de protection civile de l'UE sont mobilisés.

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

4.22.1 Le protocole Prévention et Situation Critique de 2002 à la convention de Barcelone ainsi que la convention OPRC de 1990 et son protocole OPRC-SNPD de 2000 reconnaissent l'importance des accords sous-régionaux, bilatéraux et multilatéraux visant une coopération dans la préparation et la lutte en cas de pollution marine accidentelle, comme outils indispensables pour renforcer les capacités nationales des États qui participent à de tels accords.

4.22.2 Dans la région méditerranéenne, les plans d'urgence sous-régionaux et les accords pour leur application constituent des mécanismes d'assistance mutuelle, reposant sur le cadre fourni par le protocole Prévention et Situation Critique de 2002. En facilitant la mise en œuvre du protocole, ces mécanismes permettent aux autorités nationales compétentes des Parties contractantes de coopérer étroitement en coordonnant et en intégrant leurs capacités nationales respectives, en vue d'intervenir efficacement lors d'incidents pour lesquels leurs capacités individuelles ne suffisent pas.

4.22.3 Afin de créer les conditions nécessaires pour aboutir au développement d'accords sous-régionaux, il est nécessaire que les États individuels mettent en place un plan national d'urgence et/ou un système de préparation et d'intervention, il s'agit là d'une exigence fondamentale de protection contre les conséquences potentiellement désastreuses d'un incident de pollution grave. Il est donc impératif que toutes les Parties contractantes disposent de ces plans et systèmes. À cet égard, le REMPEC, en vertu de son mandat dans le cadre de la Stratégie régionale (2005-2015), a accompagné un certain nombre de pays dans le développement de leurs plans d'urgence nationaux et a proposé son aide à trois pays qui n'ont pour l'instant aucun plan d'urgence national prêt à l'emploi.

4.22.4 Au niveau sous-régional, le REMPEC a constamment et activement aidé les Parties contractantes à préparer et à mettre en application leurs accords et plans d'urgence sous-régionaux, notamment le sud-est de la Méditerranée (Chypre, Égypte et Israël), le sud-ouest de la Méditerranée (Algérie, Maroc et Tunisie), et la Mer Adriatique (Croatie, Italie et Slovénie), et participé aux activités dans le cadre du RAMOGEPOL (France, Monaco et Italie) et du Plan Lyon (France et Espagne). Les accords et plans d'urgence sous-régionaux existants prévoient la coopération dans la prévention d'incidents maritimes, qui devrait permettre de réduire encore le risque de pollution marine accidentelle, et qui pourra être incluse dans les accords sous-régionaux à venir. Le Centre a également contribué à la mise en œuvre du Projet POSOW, impliquant la Croatie, Chypre, la France, la Grèce, l'Italie, Malte, la Slovénie et l'Espagne, et destiné à établir une synergie de coopération régionale à travers l'amélioration des connaissances et des capacités des opérateurs, professionnels et bénévoles, dans le domaine de la pollution marine ; le Centre est impliqué dans la seconde phase du projet, étendu à l'Algérie, à l'Égypte, au Liban, à la Libye, au Maroc, à la Tunisie et à la Turquie .

4.22.5 Lorsque tous les États côtiers de la Méditerranée auront mis en place leurs systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte, y compris par l'adoption de plans d'urgence nationaux, la voie sera tracée pour la conclusion d'accords sous-régionaux entre tous les pays de la région. La participation active de chaque pays à un ou plusieurs accords bilatéraux ou multilatéraux de ce type devrait renforcer de manière significative le niveau de préparation pour la lutte en cas d'incidents majeurs de pollution du milieu marin dans la région. Cependant, il pourrait s'avérer nécessaire d'évaluer les différences entre les plans devant à terme être reliés à d'autres via des accords bilatéraux et/ou sous-régionaux.

4.22.6 La plupart des plans d'urgence ayant été développés pour faire face aux déversements d'hydrocarbures, il pourrait s'avérer nécessaire de les mettre à jour pour y inclure les mesures d'intervention en cas de déversement de SNPD. En outre, compte-tenu des développements constants dans le domaine de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental et du fond marin et son sous-sol, et conformément à l'article 16 du Protocole Offshore qui applique, *mutatis mutandis*, les mesures prévues par le Protocole Prévention et Situation critique de 2002, les Plans d'urgence

nationaux des États côtiers méditerranéens impliqués dans des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières et gazières devront être révisés pour intégrer les activités offshore.

4.22.7 Les résultats escomptés sous cet objectif spécifique sont :

Résultats liés aux Parties contractantes

- a) Evaluation, préparation, ou révision et adoption, à *court terme*, si les mesures qui s'imposent n'ont pas déjà été prises, des plans d'urgence nationaux, et mise en place de systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte en cas de déversements d'hydrocarbures et de SNPD provenant de navires, ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures, dans le but de créer les conditions nécessaires pour le développement d'accords sous-régionaux ;
- b) Les accords sous-régionaux couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne sont négociés, conclus et mis en œuvre, y compris les plans d'urgence sous régionaux pertinents ;

Résultats liés au Secrétariat, selon la disponibilité des ressources

- c) Assistance continue fournie aux Parties contractantes qui n'ont pas encore adopté de plans d'urgence nationaux ou qui manifestent le besoin de réviser leurs plans d'urgence nationaux pour y intégrer des composants relatifs aux SNPD et/ou aux activités offshore, dans le développement ou la mise à jour et la mise en œuvre de systèmes de préparation à la lutte et de lutte nationaux ;
- d) Evaluation de plans d'urgence et de systèmes de lutte nationaux facilitée grâce à un procédé d'auto-évaluation ou d'évaluation par des pairs pour comparer leurs capacités nationales de lutte face aux risques existants de déversements d'hydrocarbures et de SNPD provenant de navires, ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures, et d'évaluer les différences entre les plans nationaux afin de définir les mesures appropriées pour assurer la compatibilité des arrangements opérationnels en vue de conclure des accords bilatéraux et/ou sous-régionaux ;
- e) Assistance continue fournie aux Parties contractantes qui le demandent à préparer ou réviser des plans d'urgence sous-régionaux et à rédiger des accords liés à leur application ;
- f) Conseils et matériel pouvant être mis à disposition par d'autres Accords régionaux sont utilisés lors de la mise en œuvre des tâches ci-dessus ;
- g) La possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI est envisagée et les ressources et moyens externes, entre autres, en provenance de donateurs externes, du secteur privé, et du Mécanisme de protection civile de l'UE sont mobilisés.

APPENDICE 1
Buts à atteindre

Note du Secrétariat: une «priorité à court terme» implique que la tâche en question soit menée à bien avant fin 2018, en opposition à une «priorité à moyen terme » qui devra, elle, être achevée avant fin 2020

A But des Parties contractantes

Objectif spécifique	But (critère de succès)	Degré de priorité
1. Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes qui sont relatives à la protection de l'environnement marin (voir Appendice 2)	a) Tous les Parties contractantes ont pris les mesures nécessaires en vue de ratifier et mis en œuvre la Convention MARPOL et ses six annexes, ont assuré leurs transpositions dans le droit national, en mettant particulièrement l'accent sur l'Annexe V (Prévention de la pollution par les ordures des navires) et Annexe VI (Réglementation pour la prévention de la pollution de l'air par les navires) telles que modifiées, et ont coopéré par l'intermédiaire du REMPEC pour garantir l'application de toutes leurs dispositions ;	Court terme
	b) Tous les Parties contractantes ont pris les mesures nécessaires en vue de ratifier et mis en œuvre les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI et se sont assurés dans le même temps de leur transposition dans le droit national, ainsi que l'application de toutes leurs dispositions ;	Court terme
2. Contrôle et gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire le transfert d'espèces aquatiques envahissantes.	a) Toutes les Parties contractantes ont appliqué les lignes directrices de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes et ont fait part à l'OMI de l'expérience acquise au cours de cette mise en œuvre ;	Moyen terme
	b) Toutes les Parties contractantes ont communiqué les lignes directrices aux acteurs de l'industrie maritime et à toute autre partie concernée ; et	Continue
3. Veiller à l'efficacité des administrations maritimes	a) Toutes les Parties contractantes ont élaboré un PAN leur permettant de pleinement mettre en œuvre de la Stratégie régionale en temps voulu et de manière exhaustive;	Court terme
	b) Tous les Etats côtiers méditerranéens se sont efforcés d'améliorer, sur la base du PAN, l'efficacité de leurs administrations maritimes conformément aux recommandations et lignes directrices de l'OMI applicables ;	Court terme
	c) Tous les Etats côtiers méditerranéens se préparent à se soumettre à l'IMSAS en se basant sur le Code III et sur le Cadre et les procédures pour le Programme d'audit;	Court terme
4. Renforcer le Memorandum d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'Etat du port dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen)	a) Toutes les Parties contractantes ont maintenu le mandat du REMPEC selon lequel le Centre doit, dans les circonstances où cela serait possible, proposer son assistance au MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du Port afin d'améliorer son effectivité et, si on lui en fait la demande, faciliter la coordination entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen ;	Continue
	b) Toutes les Parties contractantes ont rendu disponibles les ressources nécessaires ainsi que les moyens permettant au MoU méditerranéen de fonctionner de façon efficace ;	Court terme

Objectif spécifique	But (critère de succès)	Degré de priorité
5. Mise à disposition d'installations de réception portuaires	a) Toutes les Parties contractantes ont mis en place des installations de réception portuaires et évalué les procédures relatives au coût y afférent, permettant leur utilisation dès leur mise en place moyennant des frais suffisamment raisonnables pour ne pas dissuader les exploitants de les utiliser ; b) En ce qui concerne les ordures de navire: c) En ce qui concerne les déchets contenant des hydrocarbures: d) En ce qui concerne les substances liquides nocives : e) En ce qui concerne les eaux usées : f) En ce qui concerne les substances qui appauvrissent la couche d'ozone et les résidus de l'épuration des gaz d'échappement : g) En ce qui concerne les eaux de ballast et les sédiments:	Court terme Court terme Court terme Court terme Moyen terme Court terme
6. Livraison des déchets provenant des navires	a) Toutes les Parties contractantes ont mis en place un système de notification au prochain port d'escale des navires faisant état de la présence à bord d'eaux de cale, de résidus d'hydrocarbures, de résidus de SNPD, d'eaux usées, d'ordures, de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et de résidus d'épuration des gaz d'échappement ; b) Tous les Etats côtiers méditerranéens ont appliqué des réglementations nationales donnant pouvoir aux autorités maritimes d'exiger des Capitaines de navires, lorsqu'elles le jugent nécessaire, de décharger les déchets qui sont à bord dans des installations de réception portuaires désignées avant de lever l'ancre ; et	Court terme Court terme
7. Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites	a) Toutes les Parties contractantes ont établi des systèmes et procédures pour le contrôle et la surveillance nationale et sous régionale, y compris, lorsque cela est faisable, une surveillance aérienne régulière individuelle et coordonnée des eaux soumises à la juridiction des Parties contractantes, si les parties en conviennent, et ont rendu compte des résultats obtenus aux réunions habituelles des correspondants du REMPEC ; b) Toutes les Parties contractantes se sont efforcés d'établir des systèmes sous-régionaux, y compris les procédures de survol des eaux soumises à la juridiction d'un État voisin, si les Parties voisines en conviennent, pour la surveillance aérienne des zones de la Méditerranée sensibles du point de vue environnemental et/ou à risque élevé ;	Court terme Court terme
8. Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites	a) Tous les Etats côtiers méditerranéens se sont assurés de l'existence d'un cadre juridique national (législation) comme base des poursuites contre les auteurs de rejets illicites, pour des violations à la convention MARPOL ou de tout cadre juridique national qui la met en œuvre ; b) Toutes les Parties contractantes ont pris une part active au MENELAS, conformément à ses termes de référence ;	Court terme Court terme

Objectif spécifique	But (critère de succès)	Degré de priorité
9. Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance	a) Toutes les Parties contractantes ont mis en œuvre les lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée, en conjonction avec les dispositions applicables de la Convention MARPOL et avec le Plan régional de gestion des débris marins ; b) Toutes les Parties contractantes ont rendu compte des mesures qu'elles ont prises pour mettre en œuvre lesdites lignes directrices ;	Court terme Le cas échéant
10. Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime	a) Toutes les Parties contractantes ont proposé à l'OMI, là où cela s'avère nécessaire, des systèmes d'organisation du trafic appropriés supplémentaires en Méditerranée pour adoption possible en conformité avec le droit international ; b) Toutes les Parties contractantes ont envisagé d'établir, lorsque les circonstances s'y prêtent, et sans que cela porte atteinte au droit souverain des États, des Plans d'aménagement du territoire maritime sous leur juridiction, en s'assurant de leur cohérence et leur coordination à travers la région méditerranéenne ;	Si nécessaire Dans la mesure du possible
11. Un meilleur contrôle du trafic maritime	a) Toutes les Parties contractantes ont identifié les zones méditerranéennes où le contrôle du trafic maritime pourrait être amélioré en mettant en place un régime basé sur l'utilisation de AIS, en combinaison avec les VTS et les systèmes de compte rendus obligatoire des navires, et ont finalisé les procédures d'approbation le plus tôt possible par la suite; b) Toutes les Parties contractantes renforcent de manière continue la coopération technique entre centres VTS des pays voisins et, selon le besoin, échangent des informations sur les navires en utilisant l'AIS et autres systèmes connexes dans la zone de surveillance commune ; et	Court terme Continue
12. Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs)	a) Toutes les Parties contractantes ont déterminé, avec le soutien du REMPEC et du CAR/ASP, si certaines zones maritimes dans leur juridiction nécessitent la protection dont bénéficient les zones classées ZMPV et si tel est le cas, ont amorcé la procédure de demande de classement auprès de l'OMI ;	Moyen terme
13. Réduction des nuisances sonores dues aux navires	a) Toutes les Parties contractantes ont exhorté les concepteurs et armateurs de navires de chaque pays, ainsi que les opérateurs de navires battant leur pavillon de mettre en place des stratégies de réduction des nuisances sonores à bord de leurs navires, sur la base des lignes directrices de l'OMI pour la réduction de la pollution sonore sous-marine générée par la navigation commerciale, afin de faire face à son impact négatif sur la vie marine ; et	Moyen terme

Objectif spécifique	But (critère de succès)	Degré de priorité
14. Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle	a) Toutes les Parties contractantes ont identifié les procédures appropriées décrites par les lignes directrices de l'OMI et les lignes directrices européennes pertinentes, complétées par les lignes directrices et principes préparés par le REMPEC, afin de faciliter la prise de décisions au moment de désigner un lieu de refuge pour les navires en détresse ; b) Tous les Etats côtiers méditerranéens ont formulé des plans traitant des navires en détresse, y compris l'équipement et les moyens appropriés, en tant que de besoin, et définissent les modalités de l'intervention en fonction de sa nature et du risque encouru ; et	Court terme Moyen terme
15. Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée en tout ou partie comme une zone de contrôle des émissions de SOx en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et d'appliquer efficacement les mesures d'économie d'énergie existantes	a) Toutes les Parties contractantes ont établi un comité technique d'experts nommés par les Parties Contractantes en vue d'entreprendre une étude de faisabilité technique et économique afin d'examiner s'il est opportun, à l'heure actuelle, d'élaborer une feuille de route aux fins de la préparation de la soumission à l'Organisation maritime internationale d'une proposition visant à classer en tant que SOx ECA certaines zones de la Méditerranée exigeant une protection environnementale spécifique, et d'explorer d'autres mesures éventuelles; b) Les Parties contractantes, une fois une décision prise et l'Annexe VI de la Convention MARPOL ratifiée, ont soumis à l'OMI une proposition visant à classer en SOx ECA la ou les zone(s) de la mer Méditerranée ; c) Toutes les Parties contractantes ont pris part aux débats pertinents de l'OMI sur d'éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique pour la navigation internationale;	Court terme Moyen terme Si nécessaire
16. Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée afin d'aider les navires, y compris les pétroliers en difficulté	a) Toutes les Parties contractantes ont envisagé des accords avec les pays côtiers voisins afin de leur permettre de partager les équipements de remorquage et les accords pour aider les navires en détresse en Méditerranée, en se référant, le cas échéant des lignes directrices méditerranéennes relatives au remorquage d'urgence ;	Court terme
17. Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, sous le contrôle direct des Etats côtiers méditerranéens	a) Toutes les Parties contractantes ont partagé ou échangé des informations concernant leurs pratiques nationales respectives pour le financement de l'acquisition d'équipements pour la lutte contre les déversements de produits polluants en vue d'assister les Etats riverains de la Méditerranée dans l'identification des méthodes de financement existantes pour l'acquisition dudit équipement ; b) Toutes les Parties contractantes ont établi des réserves nationales publiques et privées d'équipements pré-positionnés pour la lutte contre les pollutions par hydrocarbures et SNPD et ont maintenu à jour leur inventaire au niveau national et régional par l'intermédiaire du REMPEC ;	Court terme Moyen terme

Objectif spécifique	But (critère de succès)	Degré de priorité
18. Encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de recherche et de développement et faciliter le transfert des technologies.	<ul style="list-style-type: none"> a) Les institutions techniques et scientifiques respectives et l'industrie ont activement participé aux activités et programmes de R&D liés à la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle; b) Les institutions et leurs industries nationales respectives ont présenté les résultats de leurs activités et de leurs programmes de R&D dans les forums internationaux ; c) Les activités nationales de R&D ont été présentées grâce à la page créée par le REMPEC sur son site internet dans la section des Profils pays ; 	<p>Continue</p> <p>Continue</p> <p>Continue</p>
19. Améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus décisionnel en cas d'incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision.	<ul style="list-style-type: none"> a) Toutes les Parties contractantes ont stimulé le développement et l'amélioration d'outils régionaux spécifiques d'aide à la décision en encourageant la participation active des programmes et institutions scientifiques nationaux, et en fournissant au REMPEC les ensembles de données pertinents et toute autre information éventuelle disponible dans les différents pays ; b) Toutes les Parties contractantes ont participé activement, à travers une approche menée par les pays, à la mise en application du programme de travail du MTWG défini par les réunions des correspondants du REMPEC ; c) Les instituts océano-météorologiques nationaux ont rejoint le MONGOOS et à contribuer à la maintenance des outils méditerranéens ci-dessus en mettant régulièrement à jour les données ; d) Toutes les Parties contractantes ont contribué au développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données, qui s'inscrit dans la continuité du Programme de surveillance de l'EcAp ; 	<p>Continue</p> <p>Si nécessaire</p> <p>Continue</p> <p>Si nécessaire</p>
20. Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nuisibles.	<ul style="list-style-type: none"> a) Toutes les Parties contractantes ont mis en place des programmes de formation nationaux pour la lutte contre les incidents impliquant des hydrocarbures et autres SNPD, reposant entre autres sur les modèles de programmes de formation de l'OMI de niveaux 1 et 2, pour former respectivement le personnel d'exécution et de supervision en vue d'assurer une formation continue de ce personnel ; b) Toutes les Parties contractantes ont diffusé les connaissances acquises durant les formations de formateurs et reproduit ces formations au niveau local et national ; c) Toutes les Parties contractantes ont organisé régulièrement des exercices pour tester leur capacité nationale de lutte en coopération avec toutes les parties concernées et dans la mesure du possible en impliquant les états côtiers voisins pour améliorer la coopération bilatérale et sous régionale ; 	<p>Court terme</p> <p>Continue</p> <p>Continue</p>

Objectif spécifique	But (critère de succès)	Degré de priorité
<p>21. Réviser les recommandations, principes et lignes directrices actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002.</p>	<p>a) Toutes les Parties contractantes ont participé à la révision des recommandations, principes et lignes directrices existant concernant la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle ainsi que la prévention de la pollution par les navires;</p> <p>b) Toutes les Parties contractantes ont identifié tous les principes, recommandations et lignes directrices devant être révisés, mis à jour et/ou amendés ;</p> <p>c) Toutes les Parties contractantes ont indiqué les recommandations, principes et lignes directrices supplémentaires devant être adoptés au niveau régional en vue de faciliter la mise en œuvre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002 dans le domaine de la coopération internationale et de l'assistance mutuelle ;</p> <p>d) Toutes les Parties contractantes ont facilité leurs procédures nationales respectives pour l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement spécialisés pouvant être requis en cas d'urgence;</p> <p>e) Toutes les Parties contractantes ont envisagé l'utilisation du CECIS Pollution marine afin de renforcer la coordination des demandes et des offres d'assistance internationale ;</p>	<p>Court terme</p> <p>Court terme</p> <p>Court terme</p> <p>Court terme</p>
<p>22. Renforcer la capacité de chaque État côtier individuel à répondre efficacement aux incidents de pollution du milieu marin à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional.</p>	<p>a) Toutes les Parties contractantes ont évalué, préparé et adopté les plans d'urgence nationaux, et établi des systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte en cas de déversements d'hydrocarbures et de SNPD provenant de navires, ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures;</p> <p>b) Toutes les Parties contractantes ont négocié, conclu et mis en œuvre des accords sous-régionaux couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne incluant les plans d'urgence sous régionaux pertinents ;</p>	<p>Court terme</p> <p>Court terme</p>

B But du Secrétariat (REMPEC)

Note du Secrétariat: Un niveau de priorité n'a pas été assigné aux demandes adressées au Secrétariat (REMPEC) dans la mesure où la plupart d'entre elles ne peuvent être effectuées qu'une fois la demande correspondante ait été reçue de la part des Parties contractantes et, par conséquent, ont le même niveau de priorité que celui des Parties. En général, il est supposé que les tâches confiées au Secrétariat seront traitées dans les plus brefs délais, à condition que les ressources humaines et financières nécessaires soient mises à dispositions.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
1. Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes qui sont relatives à la protection de l'environnement marin (voir Appendice 2)	<ul style="list-style-type: none"> c) et d) Le REMPEC a fourni aux Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance en vue de ratifier et mettre en œuvre les Conventions internationales arrêtées dans les sous-paragraphes (a) et (b) ci-dessus (cf partie A relative aux engagements des Parties contractantes) ; et e) Le REMPEC a apporté son soutien au PICT de l'OMI pour atteindre les objectifs susmentionnés.
2. Contrôle et gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire le transfert d'espèces aquatiques envahissantes	<ul style="list-style-type: none"> c) Le REMPEC a fourni aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande conseils et assistance pour atteindre les objectifs visés aux alinéas (a) et (b) ci-avant (cf partie A relative aux engagements des Parties contractantes).
3. Veiller à l'efficacité des administrations maritimes	<ul style="list-style-type: none"> d) Le REMPEC a aidé les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à élaborer le PAN permettant d'évaluer leurs progrès, d'orienter leurs efforts de mise en œuvre de la Stratégie régionale au cas par cas et d'évaluer leurs capacités nationales afin d'identifier les améliorations éventuellement nécessaires ; e) Le REMPEC a aidé les États côtiers méditerranéens qui en font la demande à améliorer l'efficacité de leurs administrations maritimes à la lumière des avancées de l'OMI, en particulier de l'IMSAS ; f) Le REMPEC a aidé les États côtiers méditerranéens à se préparer à se soumettre à l'IMSAS après avoir exploré les dispositifs d'assistance technique auxquels certains d'entre eux pourraient prétendre dans le cadre du PICT de l'OMI et d'autres initiatives ; et g) Le REMPEC a contribué à approfondir les connaissances et l'expertise des agents chargés du contrôle par l'État du pavillon en mettant en place un programme de formation aux instruments internationaux applicables, en particulier la Convention MARPOL, pour garantir la formation adéquate des inspecteurs sur les navires.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
4. Renforcer le Mémorandum d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen)	<ul style="list-style-type: none"> c) Le REMPEC a participé au comité du MoU méditerranéen; d) Le REMPEC s'est associé aux activités de formation du contrôle par l'Etat du port concernant les questions environnementales, y compris les conventions relatives aux systèmes anti-salissures et à la gestion des eaux de ballast lorsque cela est approprié, en collaboration avec les institutions de formation reconnues de la région ; et e) Le REMPEC a travaillé en association avec les MoUs relatifs aux contrôles par l'État du port, sur l'organisation et l'analyse du suivi des campagnes d'inspections renforcées sur les défaillances liées à la convention MARPOL.
5. Mise à disposition d'installations de réception portuaires	<ul style="list-style-type: none"> h) Le REMPEC a donné des conseils bien structurés relatifs à, entre autres, l'évaluation du type, des spécifications, et de la capacité de l'équipement nécessaire à avoir dans les principaux ports afin de traiter efficacement les déchets d'exploitation et mélanges des navires. Cette assistance peut également couvrir les aspects de préparation de lignes directrices ou de modèle de formulaire de plan d'opérations. Tout cela devrait être basé sur des travaux déjà réalisés dans ce domaine et de la dernière édition du Manuel complet de l'OMI sur les installations de réception portuaires, ainsi que du Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires et des nouvelles exigences incorporées depuis 2005 aux instruments obligatoires pertinents, afin d'aider les Parties contractantes à atteindre cet objectif ; et i) Le REMPEC a contribué à la mise en œuvre du Plan régional pour la gestion des déchets en mer, au besoin, pour la préparation des conseils mentionnés au sous-paragraphe h) ci-dessus, en particulier à travers l'élaboration des lignes directrices spécifiques portant sur la fixation de prix raisonnables pour les prestations des installations de réception portuaires ou, selon le cas, l'application d'un régime sans redevance spéciale, en consultation avec les diverses institutions et initiatives régionales et internationales compétentes.
6. Livraison des déchets provenant des navires	<ul style="list-style-type: none"> c) Le REMPEC a fourni des conseils à ce sujet.
7. Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites	<ul style="list-style-type: none"> c) Le REMPEC a analysé, autant que faire se peut, à travers une consultation directe des Parties contractantes, les raisons motivant le faible respect de cet objectif par un nombre de Parties contractantes; d) Le REMPEC a organisé et a pris part à toutes nouvelles activités relatives à cette question dans lesquelles le Centre est impliqué; e) Le REMPEC a facilité l'organisation d'opérations de surveillance aérienne coordonnées ou individuelles contre les rejets illicites de polluants ; f) Le REMPEC a exploré le maintien des services CleanSeaNet fournis par l'AESM qui sont accessibles à toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui ne sont pas Etats membres de l'UE, actuellement dans le cadre du projet SAFEMED III, jusqu'à l'horizon 2021 et au-delà; et g) Le REMPEC a coopéré avec d'autres Accords régionaux et avec l'AESM.
8. Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites	<ul style="list-style-type: none"> c) Le REMPEC a soutenu les Parties contractantes, et a rempli le rôle de secrétaire du MENELAS, et a fourni aux Parties contractantes le rapport de ses activités lors de chaque réunion ordinaire ; d) Le REMPEC a maintenu le système d'informations du MENELAS ; et e) Le REMPEC a collaboré avec le secrétariat du PNUE/PAM à une exploitation accrue d'éventuelles synergies dans le cadre des Mers régionales.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
9. Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance	<ul style="list-style-type: none"> c) Le REMPEC a soutenu les Etats côtiers méditerranéens dans la mise en œuvre des lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée ; et d) Le REMPEC tient un registre de tous les rapports soumis par les Parties contractantes et soumet régulièrement des rapports de synthèse lors des réunions des Parties contractantes.
10. Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime	<ul style="list-style-type: none"> c) Le REMPEC a aidé les Parties contractantes qui en font la demande, individuellement ou collectivement, dans l'identification d'aires maritimes susceptibles de nécessiter la mise en place d'un système d'acheminement et dans la préparation de la documentation requise pour amorcer la procédure auprès de l'OMI ; et d) Le REMPEC a soutenu les Parties contractantes dans leurs efforts vers l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime.
11. Un meilleur contrôle du trafic maritime	<ul style="list-style-type: none"> c) Le REMPEC a négocié avec les organisations et agences concernées au nom des Parties contractantes, l'aide financière internationale nécessaire à l'établissement du régime mentionné au sous-paragraphe a) de cet objectif spécifique.
12. Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs)	<ul style="list-style-type: none"> b) Le REMPEC a amorcé la procédure d'identification des zones qui, après examen par les correspondants du REMPEC, pourraient faire l'objet d'un classement ZMPV en tenant compte également, le cas échéant, d'éventuelles synergies avec des actions entreprises pour l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime mentionnés à l'objectif spécifique 10 ; c) Le REMPEC a soutenu les États côtiers méditerranéens dans la conduite d'études pertinentes nécessaires et la préparation des demandes éventuelles relatives, qui seront soumises à l'OMI pour la désignation de ZMPVs; et d) Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir une aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI.
13. Réduction des nuisances sonores dues aux navires	<ul style="list-style-type: none"> b) Le REMPEC a fourni aux États côtiers méditerranéens l'aide et les conseils dont ils ont besoin pour réaliser cet objectif spécifique.
14. Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle	<ul style="list-style-type: none"> c) Le REMPEC a fourni son assistance aux pays pour définir des procédures et formuler des plans comme spécifié dans cet objectif spécifique et les a aidé à réunir des fonds provenant, entre autres, du PICT de l'OMI.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
<p>15. Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée en tout ou partie comme une zone de contrôle des émissions de SOx en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et d'appliquer efficacement les mesures d'économie d'énergie existantes</p>	<p>d) Le REMPEC a soutenu la préparation d'une étude du comité technique, destinée à évaluer la faisabilité des alternatives évoquées au sous-paragraphe a) de cet objectif spécifique ;</p> <p>e) Le REMPEC a aidé les États côtiers méditerranéens, individuellement ou collectivement, à présenter à l'OMI une proposition de classement en SOx ECA la ou des zone(s) de la mer Méditerranée;</p> <p>f) Le REMPEC a apporté aux Parties contractantes des informations pertinentes sur les éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique de la navigation internationale ;</p> <p>g) Le REMPEC a évalué les systèmes existants de collecte de données et de rapports sur la consommation en carburants des navires de la région méditerranéenne et de mener des études pilotes sur les activités volontaires de « Collecte de données et de préparation de rapports » ; et</p> <p>h) Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir de l'assistance aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI.</p>
<p>16. Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée afin d'aider les navires, y compris les pétroliers en difficulté</p>	<p>b) Le REMPEC a assisté les Parties contractantes qui en font la demande dans la préparation et la mise en œuvre des accords mentionnés au sous-paragraphe a) de cet objectif spécifique ; et</p> <p>c) Le REMPEC a évalué la capacité des Etats riverains de la Méditerranée en termes de capacités de remorquage d'urgence, et a fourni assistance aux Parties contractantes qui en ont fait la demande.</p>
<p>17. Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, sous le contrôle direct des Etats côtiers méditerranéens</p>	<p>c) Le REMPEC a fourni assistance aux Etats qui le demandent dans l'identification du niveau minimal requis concernant les équipements pré-positionnés pour la lutte contre les déversements, qui sont contrôlé par l'Etat ;</p> <p>d) Le REMPEC a diffusé aux Parties contractantes les informations concernant les possibilités offertes pour le financement de l'acquisition de ces équipements, et a les a aidé à cet égard, si nécessaire ;</p> <p>e) Le REMPEC a maintenu le SIR et a mis à jour l'inventaire des équipements pré-positionnés pour la lutte; et</p> <p>f) Le REMPEC a envisagé d'éventuelles synergies entre le SIR et le CECIS et a facilité la mise à jour de ces bases de données grâce à un système interconnecté.</p>
<p>18. Encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de recherche et de développement et faciliter le transfert des technologies.</p>	<p>d) Le REMPEC a fourni assistance aux institutions et industries régionales dans l'identification des domaines de recherche nécessitant un renforcement des technologies et des techniques de pointe utilisées pour la préparation à la lutte et la lutte en cas de déversement ;</p> <p>e) Le REMPEC a fourni assistance concernant la diffusion et l'échange des résultats des activités et des programmes nationaux de R&D à l'intérieur et à l'extérieur de la région méditerranéenne ;</p> <p>f) Le REMPEC a facilité la participation des institutions de recherche nationales et régionales et des industries dans les forums internationaux pertinents ; et</p> <p>g) Le REMPEC a coopéré avec d'autres Accords régionaux pour la réalisation des demandes ci-dessus.</p>

Objectif spécifique	But (critère de succès)
19. Améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus décisionnel en cas d'incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision.	<ul style="list-style-type: none"> e) Le REMPEC a revu et mis à jour les outils informatiques d'aide à la décision existant et a développé de nouveaux outils informatiques d'aide à la décision et les a mis à la disposition des autorités nationales compétentes des Parties contractantes ; f) Le REMPEC a facilité la coordination et la mise en œuvre du programme de travail du MTWG ; g) Le REMPEC a exploré les éventuelles interactions et la mise en commun des outils d'aide à la décision disponibles au niveau méditerranéen et européen ; h) Le REMPEC a soutenu le développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données qui s'inscrive dans la lignée du Programme de contrôle de l'EcAp ; et i) Le REMPEC a intégré tout développement sur les outils d'aide à la décision correspondant aux objectifs spécifiques 20,21 et 22.
20. Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nuisibles.	<ul style="list-style-type: none"> d) Le REMPEC a aidé les Parties contractantes à développer et mettre en application leurs programmes de formation nationaux ; e) Le REMPEC a organisé des cours de « formation de formateurs », s'inspirant en particulier des travaux menés dans le cadre des Projets POSOW ; f) Le REMPEC a axé les cours de formation régionaux sur des questions spécifiques hautement spécialisées ; g) Le REMPEC a pris en compte, lors de la préparation et du soutien à la mise en œuvre des programmes nationaux de formation, des modèles pertinents de formation mis à jour par le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR) de l'OMI ; d'autres Accords régionaux, et l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents ; h) Le REMPEC a promu la tenue régulière d'exercices pour tester la capacité de lutte nationale et sous-régionale en coopération avec toutes les parties concernées ; et i) Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI et a mobilisé des ressources et moyens externes, entre autres à travers le secteur privé, le Mécanisme de protection civile de l'UE et d'autres mécanismes de financement.
21. Réviser les recommandations, principes et lignes directrices actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002.	<ul style="list-style-type: none"> e) Le REMPEC a élaboré un inventaire des procédures nationales applicables concernant l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement spécialisés pouvant être fournis dans le cadre d'une assistance mutuelle en cas d'urgence, et a préparé des recommandations pour l'amélioration des procédures nationales qui pourraient entraver gravement une telle assistance ; f) Le REMPEC a préparé les textes révisés, mis à jour et/ou amendés des recommandations, principes et lignes directrices régionaux pertinents, et les a proposé pour adoption aux réunions des Parties contractantes ; g) Le REMPEC a proposé de nouveaux principes, recommandations et lignes directrices, pour adoption aux réunions des Parties contractantes, s'il y avait lieu ; h) Le REMPEC a collaboré avec l'OMI, d'autres Accords régionaux, l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents et le Mécanisme de protection civile de l'UE, en prenant en compte tout nouveau développement sur la coopération internationale et l'assistance mutuelle ; et i) Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI et a mobilisé des ressources et moyens externes.

Objectif spécifique	But (critère de succès)
<p>22. Renforcer la capacité de chaque État côtier individuel à répondre efficacement aux incidents de pollution du milieu marin à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional.</p>	<p>c) Le REMPEC a aidé les Parties contractantes qui n'ont pas encore adopté de plans d'urgence nationaux ou qui manifestent le besoin de réviser leurs plans d'urgence nationaux pour y intégrer des composants relatifs aux SNPD et/ou aux activités offshore, dans le développement ou la mise à jour et la mise en œuvre de systèmes de préparation à la lutte et de lutte nationaux ;</p> <p>d) Le REMPEC a facilité l'évaluation de plans d'urgence et de systèmes de lutte nationaux, grâce à un procédé d'auto-évaluation ou d'évaluation par des pairs pour comparer leurs capacités nationales d'intervention face aux risques existants de déversements d'hydrocarbures et de SNPD provenant de navires, ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures, et a évalué les différences entre les plans nationaux afin de définir les mesures appropriées pour assurer la compatibilité des arrangements opérationnels en vue de conclure des accords bilatéraux et/ou sous-régionaux ;</p> <p>e) Le REMPEC a assisté les Parties contractantes à préparer ou réviser des plans d'urgence sous-régionaux et à rédiger des accords liés à leur application ;</p> <p>f) Le REMPEC a utilisé les conseils et le matériel pouvant être mis à disposition par d'autres Accords régionaux; et</p> <p>g) Le REMPEC a exploré la possibilité d'obtenir de l'assistance aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI et a mobilisé d'autres ressources et moyens externes.</p>

APPENDICE 2

Liste des conventions internationales et de la législation européenne pertinentes

LISTE DE CONVENTIONS INTERNATIONALES PERTINENTES ET LÉGISLATION DE L'UNION EUROPÉENNE

CONVENTIONS INTERNATIONALES ET AUTRES INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Note du Secrétariat: Le statut des conventions et autres instruments obligatoires énumérées ci-dessous reflète la situation en mars 2015. Lors de la mise en œuvre de la Stratégie régionale, les Parties contractantes et le REMPEC devraient s'efforcer d'appliquer les instruments pertinents **tels que modifiés** au moment de la mise en œuvre.

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

- Convention internationale sur les lignes de charge, 1966 (LL 1966);
- Protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, 1988;
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS, 1974) ;
- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, modifiée par les protocoles de 1978 et 1997 s'y rattachant (MARPOL) et ses annexes;
- Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978 (STCW) modifié en 1995 (STCW 1995);
- Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72) telle que modifiée ;
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (TONNAGE, 1969) ;
- Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, 2001 ;
- Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004;
- Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009;
- Protocole de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières ; et
- Convention de l'OIT sur la marine marchande (normes minima), 1976 (N° 147), et le Protocole de 1996 s'y rattachant.

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

- Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC de 1990) ;
- 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 de 2000) ;
- Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 1969 (INTERVENTION 1969) et son protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, 1973 (PROTOCOLE INTERVENTION 1973);
- Convention internationale de 1989 sur l'assistance (SALVAGE 1989); et
- Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

3. Conventions internationales relatives à la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages de la pollution :

- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1992);
- Convention internationale de 1992 portant sur la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992);
- Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant sur la création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- Protocole de 1996 portant sur la convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ;
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ; et
- 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 (Convention SNPD).

LÉGISLATIONS DE L'UNION EUROPÉENNE PERTINENTES

Directive 2005/33/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juillet 2005 modifiant la Directive 1999/32/CE du 26 avril 1999 en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (*JO L 191 du 22.7.2005*)

Directive 2008/56/CE du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre «stratégie pour le milieu marin») (*JO L 164 du 25.06.2008*)

Directive 2009/15/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (*JO L 131 du 28.5.2009*)

Directive 2009/16/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (*JO L 131 du 28.5.2009*), modifiée par:

- Directive 2013/38/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 août 2013, (*JO L 218 du 14.8.2013*) ; et

- Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement Européen et du Conseil, du 20 novembre 2013 (*JO L 330 du 10.12.2013*).

Directive 2009/17/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (*JO L 131 du 28.5.2009*)

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

Règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement Européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil (*JO L 64 du 4.3.2006*)

Directive 2014/89/UE du Parlement Européen et du Conseil du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime, que tous les États membres devraient transposer avant la fin de l'année 2016, en vue d'établir leurs Plans d'aménagement du territoire maritime (MSP) d'ici 2021 (*JO L 257 du 28.8.2014*)

Directive 2014/90/UE du Parlement Européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil (*JO L 257 du 28.8.2014*)

Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté (*JO L 14 du 20.1.2000*)

Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison - Déclaration de la Commission (*JO L 332 du 28.12.2000*) modifiée par :

- Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 novembre 2002 (*JO L 324 du 29.11.2002*) ;
- Directive 2007/71/CE de la Commission, du 13 décembre 2007 (*JO L 329 du 14.12.2007*) ;
et
- Règlement (CE) n° 1137/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 22 octobre 2008 (*JO L 311 du 21.11.2008*).

Directive 2008/106/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (*JO L 323, 3.12.2008*)

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

- Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 novembre 2002 (*JO L 324 du 29.11.2002*) ; *et*
- Règlement (CE) n° 1137/2008 du Parlement Européen et du Conseil, du 22 octobre 2008 (*JO L 311 du 21.11.2008*).

Règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque (*JO L 172 du 30.6.2012*)

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

- Directive 2009/17/CE, du 23 April 2009 (*JO L 131 du 28.5.2009*) ;
- Directive 2009/18/CE, du 23 April 2009 (*JO L 131 du 28.5.2009*) ;
- Directive 2011/15/UE de la Commission, du 23 février 2011 (*JO L 49 du 24.2.2011*) ;
et
- Directive 2014/100/UE de la Commission, du 28 Octobre 2014 (*JO L 308 du 29.10.2014*).

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

- Règlement (CE) n° 1644/2003 du Parlement Européen et du Conseil, du 22 juillet 2003 (*JO L 245 du 29.09.2003*) ;
- Règlement (CE) n° 724/2004 du Parlement Européen et du Conseil, du 31 mars 2004 modifiant le Règlement (CE) n° 1406/2002 (*JO L 123 du 29.04.2004*) ;
- Règlement (CE) n° 1891/2006, du 18 décembre 2006 (*JO L 394 du 30.12.2006*) ; *et*
- Règlement (UE) n° 100/2013, du Parlement Européen et du Conseil du 15 janvier 2013 (*JO L 39 du 09.2.2013*).

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

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

- Règlement (CE) n° 415/2004 de la Commission, du 5 mars 2004 (*JO L 68 du 06.03.2004*) ;
- Règlement (CE) n° 93/2007 de la Commission, du 30 janvier 2007 (*JO L 22 du 31.1.2007*) ;
- Règlement (CE) n° 596/2009, du 18 juin 2009 (*JO L 188 du 18.7.2009*) ; et
- Règlement (UE) n° 530/2012, du 13 juin 2012 (*JO L 172 du 30.6.2012*).

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

- Directive 2008/106/CE, du 19 novembre 2008 (*JO L 323 du 3.12.2008*) ;
- Directive 2009/45/CE, du 6 mai 2009 (*JO L 163 du 25.6.2009*) ; et
- Directive 2014/90/UE, du 23 juillet 2014 (*JO L 257 du 28.8.2014*).

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

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

- Règlement (CE) n° 536/2008 de la Commission, du 13 juin 2008 (*JO L 156 du 14.06.2008*) ; et
- Règlement (CE) n° 219/2009 de la Commission, du 11 mars 2009 (*JO L 87 du 31.3.2009*).

Décision du Conseil (2004/246/CE) du 2 mars 2004 autorisant les États membres à signer ou à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le protocole de 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou à y adhérer, et autorisant l'Autriche et le Luxembourg à adhérer, dans l'intérêt de la Communauté européenne, aux instruments de référence (*JO L 78 du 16.3.2004*), modifiée par :

- Décision du Conseil, du 24 septembre 2004 adaptant la décision 2004/246/CE (*JO L 303 du 30.9.2004*).

Directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (*JO L 327 du 27.11.2012*)

APPENDICE 3
Estimation des coûts de la mise en œuvre de la Stratégie régionale

Estimation des coûts de la mise en œuvre de la Stratégie régionale

Note :

1. Les estimations de coûts figurant au tableau ci-dessous ont été évaluées sur la base de l'estimation provisoire des moyens nécessaires à la mise en œuvre du Plan d'action du Protocole Offshore et à partir des données et hypothèses formulées dans l'étude de 2005 sur l'estimation du coût de la mise en œuvre de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires en Méditerranée. Les coûts estimés représentent des estimations approximatives et, par conséquent, ne devraient pas être considérés comme représentant un budget de mise en œuvre à proprement parler, qui, si nécessaire, devrait être établi au cours d'un exercice distinct.
2. Les moyens estimés nécessaires pour le Secrétariat (REMPEC) partent du principe que le Centre dispose d'un personnel suffisant. La mise en œuvre de la Stratégie régionale devrait exiger du personnel supplémentaire dédié, de préférence financé par un projet ou des bailleurs de fonds externes, ou une succession de fonctionnaires détachés par les États. Le présent coût estimatif de la mise en œuvre de la Stratégie régionale ne comprend pas les coûts liés au personnel supplémentaire.
3. Lorsque l'activité concernée est considérée comme faisant partie des responsabilités habituelles d'une Administration ou du REMPEC, le coût estimé est donné comme nulle, une fois les employés supplémentaires engagés.
4. Aucune tentative n'a été faite pour quantifier le coût de la fourniture d'installations de réception portuaires adéquates car cela varie grandement d'un pays à l'autre et dépend de nombreuses variables (on pourrait faire référence à l'étude relative à l'estimation du coût de la mise en œuvre de la Stratégie régionale pour prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires en Méditerranée - REMPEC/WG.25/6).
5. Les services de consultants experts externes et l'organisation de séminaires et d'activités de formation régionaux ont été jugés nécessaires pour la mise en œuvre rapide et complète des objectifs spécifiques 3, 5, 6, 9, 12, 14, 15, 17, 19, 20 and 21.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
1. Ratification des conventions maritimes internationales pertinentes qui sont relatives à la protection de l'environnement marin.	a) Mesures nécessaires prises pour ratifier et mettre en œuvre, à <i>court terme</i> , la Convention MARPOL et ses six annexes, pour assurer leur transposition dans le droit national, en particulier l'Annexe V révisée (Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires) et l'Annexe VI (Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires) et ses amendements, et pour coopérer par l'intermédiaire du REMPEC afin de garantir l'application de toutes leurs dispositions	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Mesures nécessaires prises pour ratifier et mettre en œuvre, à <i>court terme</i> , les autres conventions internationales pertinentes de l'OMI et pour assurer dans le même temps leur transposition dans le droit national, ainsi que l'application de toutes leurs dispositions	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	c) Conseils et assistance fournis aux Etats côtiers méditerranéens qui en font la demande en vue de respecter les priorités arrêtées dans les sous-paragraphes (a) et (b) ci-dessus	Temps du personnel.	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	<p>d) Assistance fournie aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande pour ratifier et mettre en œuvre la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004, en parallèle avec la Stratégie méditerranéenne BWM et du Projet de Partenariat GloBallast dans la région méditerranéenne, en collaboration avec le CAR/ASP</p>	<p>Temps du personnel</p>	<p>Nul</p>
	<p>e) Assistance fournie afin d'atteindre les objectifs susmentionnés en vertu du PICT de l'OMI</p>	<p>Temps du personnel</p>	<p>Nul</p>
<p>2. Contrôle et gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire le transfert d'espèces aquatiques envahissantes.</p>	<p>a) Application, à <i>moyen terme</i>, des lignes directrices de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes lors de l'adoption des mesures de réduction du risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par le biais de l'encrassement biologique et toute expérience acquise au cours de cette mise en œuvre est rapportée à l'OMI</p>	<p>Action appropriée de l'administration maritime, avec soutien additionnel</p>	<p>Nul</p>
	<p>b) Diffusion des lignes directrices aux acteurs de l'industrie maritime et à toute autre partie concernée, qui sont invités à coopérer à l'atténuation des risques concernés</p>	<p>Idem.</p>	<p>Nul</p>

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	c) Conseils et assistance fournis aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande pour atteindre les objectifs visés aux alinéas (a) et (b) ci-avant	Temps du personnel	Nul
3. Veiller à l'efficacité des administrations maritimes.	a) Préparation, à court terme, de PAN avec l'assistance du REMPEC le cas échéant, afin de permettre l'évaluation des progrès accomplis, et d'orienter la mise en œuvre de la Stratégie régionale au cas par cas et de mener une évaluation nationale des capacités et définir les améliorations éventuellement nécessaires	Action appropriée de l'administration maritime Séminaire régional	Nul 75,000 ²²
	b) Tous les États côtiers méditerranéens qui ne l'ont pas encore fait, ont amélioré, à court terme, la performance des administrations maritimes sur la base du PAN susmentionné, en auto-évaluant les capacités nationales et l'efficacité à donner plein effet à la Convention MARPOL et aux autres conventions applicables en suivant les recommandations de la Résolution de l'OMI relative à l'auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon et les autres recommandations et lignes directrices de l'OMI applicables	Idem.	Nul

²² Estimation du coût d'un séminaire de deux jours organisé à Malte, avec deux participants par pays présents comprenant un soutien consultatif externe

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	<p>c) Tous les Etats côtiers méditerranéens qui ne l'ont pas encore fait, dans le cadre des efforts consentis pour protéger le milieu marin et dès que l'auto-évaluation susmentionnée au paragraphe a) a été réalisée et que toute amélioration a été entreprise, se sont soumis à l'IMSAS en se basant sur le Code III et sur le Cadre et les procédures pour le Programme d'audit des États membres de l'OMI, une fois ceux-ci pleinement institutionnalisés et ledit Code rendu obligatoire en vertu de la Convention MARPOL et des autres conventions applicables, prévu en 2016</p>	Idem.	Nul
	<p>d) Assistance fournie aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande pour l'élaboration du PAN mentionné à l'alinéa a) ci-avant pour pouvoir évaluer leurs progrès, orienter leurs efforts de mise en œuvre de la Stratégie régionale au cas par cas et évaluer leurs capacités nationales afin d'identifier les améliorations éventuellement nécessaires ;</p>	<p>Temps du personnel et déplacement²³</p> <p>Soutien Consultatif Externe</p>	<p>Voir note de bas de page ²</p> <p>210,000²⁴</p>

²³Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

²⁴ Un budget relatif au support technique a été estimé à une valeur de 10,000 euros par pays.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	e) Assistance continue aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande pour l'amélioration de l'efficacité de leurs administrations maritimes à la lumière des avancées de l'OMI, en particulier de l'IMSAS ;	Idem.	Idem.
	f) Soutien fourni aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande afin de se préparer à se soumettre à l'IMSAS après avoir exploré les dispositifs d'assistance technique auxquels certains d'entre eux pourraient prétendre dans le cadre du PICT de l'OMI et d'autres initiatives	Idem.	Idem.
	g) Amélioration continue des connaissances et l'expertise des agents chargés du contrôle par l'État du pavillon en mettant en place, par l'intermédiaire du REMPEC, un programme de formation aux instruments internationaux applicables, en particulier la Convention MARPOL, pour garantir la formation adéquate des inspecteurs sur les navires	Temps du personnel Soutien Consultatif Externe	Nul 15,000
4. Renforcer le Mémoire d'entente (MoU) sur le Contrôle par l'État du port dans la région méditerranéenne (MoU méditerranéen).	a) Le mandat du REMPEC selon lequel le Centre doit, dans les circonstances où cela serait possible, proposer son assistance au MoU méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du Port afin d'améliorer son effectivité et, si on lui en fait la demande, de faciliter la coordination entre le MoU de Paris et le MoU méditerranéen est maintenu ;	Action appropriée de l'administration maritime	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	b) Ressources et moyens nécessaires, permettant au MoU méditerranéen de fonctionner de façon efficace, sont mis à disposition, à <i>court terme</i>	Idem.	Nul
	c) Participation aux réunions du comité du MoU méditerranéen	Temps du personnel et déplacement ²⁵	Voir note de bas de page ⁴
	d) Le Secrétariat est associé aux activités de formation du contrôle par l'Etat du port concernant les questions environnementales, y compris les conventions relatives aux systèmes anti-salissures et à la gestion des eaux de ballast lorsque cela est approprié, en collaboration avec les institutions de formation reconnues de la région	Idem.	Idem.
	e) Le Secrétariat travaille en association avec les MoUs relatifs aux contrôles par l'État du port, et en particulier avec le MoU de Paris, sur l'organisation et l'analyse du suivi des campagnes d'inspections renforcées sur les défaillances liées à la convention MARPOL	Idem.	Idem.

²⁵ Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
5. Mise à disposition d'installations de réception portuaires.	a) Fourniture (y compris les activités de b) à g)) d'installations de réception adéquates dans leurs ports, à <i>court terme</i> , sauf disposition contraire ou si les mesures préalables appropriées n'ont pas encore été prises et que des procédures de facturation des prestations desdites installations ont été envisagées, permettant leur utilisation dès leur mise en place moyennant des frais suffisamment raisonnables pour ne pas dissuader les exploitants de les utiliser ;	Action appropriée de l'administration maritime, en collaboration avec d'autres organismes	Voir note de bas de page ⁴
	b) Fourniture (y compris les activités de b) à g)) d'installations de réception adéquates dans leurs ports, à <i>court terme</i> , sauf disposition contraire ou si les mesures préalables appropriées n'ont pas encore été prises et que des procédures de facturation des prestations desdites installations ont été envisagées, permettant leur utilisation dès leur mise en place moyennant des frais suffisamment raisonnables pour ne pas dissuader les exploitants de les utiliser ;	Action appropriée de l'administration maritime, en collaboration avec d'autres organismes	Voir note de bas de page ⁴

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	<p>h) Conseils clairs donnés aux États riverains de la Méditerranée qui en font la demande, relatifs à, entre autres, l'évaluation du type, des spécifications, et de la capacité de l'équipement nécessaire à avoir dans les principaux ports afin de traiter efficacement les déchets d'exploitation et mélanges des navires. Cette assistance peut également couvrir les aspects de préparation de lignes directrices ou de modèle de formulaire de plan d'opérations. Tout cela devrait être basé sur des travaux déjà réalisés dans ce domaine et de la dernière édition du Manuel complet de l'OMI sur les installations de réception portuaires, ainsi que du Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires et des nouvelles exigences incorporées depuis 2005 aux instruments obligatoires pertinents, afin d'aider les Parties contractantes à atteindre cet objectif</p>	<p>Temps du personnel</p> <p>Soutien Consultatif Externe</p> <p>Séminaire régional</p>	<p>Nul</p> <p>15,000²⁶</p> <p>60,000²⁷</p>

²⁶ Consultant externe prépare les conseils requis, et fournit l'assistance relative à la tenue d'un séminaire régional.

²⁷ Estimation du coût d'un séminaire de deux jours organisé à Malte, avec deux participants par pays présents comprenant un Soutien Consultatif Externe.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	<p>i) Contribution à la mise en œuvre du Plan régional pour la gestion des déchets en mer, au besoin, dans la préparation du conseil mentionné au sous-paragraphe h) ci-dessus, en particulier l'élaboration des lignes directrices spécifiques à la fixation de prix raisonnables pour les prestations des installations de réception portuaires ou, selon le cas, à l'application d'un régime sans redevance spéciale, en consultation avec les diverses institutions et initiatives régionales et internationales compétentes</p>	<p>Temps du personnel</p> <p>Soutien Consultatif Externe</p>	<p>Nul</p> <p>75,000²⁸</p>
<p>6. Livraison des déchets provenant des navires.</p>	<p>a) Mise en place, à court terme, et si les mesures appropriées n'ont pas déjà été prises, d'un système de notification au prochain port d'escale des navires faisant état de la présence à bord d'eaux de cale, de résidus d'hydrocarbures, de résidus de SNPD, d'eaux usées, d'ordures, de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et de résidus d'épuration des gaz d'échappement</p>	<p>Action appropriée de l'administration maritime</p>	<p>Nul</p>

²⁸ Consultant externe qui fournit l'assistance relative à la préparation de lignes directrices spécifiques, et a fourni l'assistance technique concernant jusqu'à 10 ports principaux de la région.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	b) Mise en œuvre par tous les Etats côtiers méditerranéens, à <i>court terme</i> , des réglementations nationales donnant pouvoir aux autorités maritimes d'exiger, des Capitaines de navires, lorsqu'elles le jugent nécessaire, de décharger les déchets qui sont à bord dans des installations de réception portuaires désignées avant de lever l'ancre	Idem.	Nul
	c) Conseils sur le sujet fournis aux Parties contractantes qui en font la demande, associés si possible à ceux préconisés par l'objectif spécifique relatif à la mise en place des installations de réception portuaires, et qui tiennent compte, selon le cas, du Plan régional pour la gestion des déchets en mer.	Temps du personnel et Soutien Consultatif Externe conformément à l'activité 5 h) susmentionnée	Nul
7. Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites.	a) Mise en place, à <i>court terme</i> , et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, de systèmes et procédures pour le contrôle et la surveillance nationale et sous régionale, y compris, lorsque cela est faisable, une surveillance aérienne régulière individuelle et coordonnée des eaux soumises à la juridiction des Parties contractantes si les parties en conviennent et compte rendu des résultats obtenus aux réunions habituelles des correspondants du REMPEC	Action appropriée de l'administration maritime	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	b) Mise en place, à <i>court terme</i> , de systèmes sous régionaux, y compris les procédures de survol des eaux soumises à la juridiction d'un État voisin, si les Parties voisines en conviennent, pour la surveillance aérienne des zones de la Méditerranée sensibles du point de vue environnemental et/ou à risque élevé	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	c) Analyse, autant que faire se peut, à travers une consultation directe des Parties contractantes, des raisons motivant le peu de respect de cet objectif par nombre des Parties contractantes	Temps du personnel	Nul
	d) Organisation et participation continues, dans la mesure des fonds et des ressources humaines disponibles, à toutes nouvelles activités relatives à cette question dans lesquelles le Centre devrait être impliqué, en tirant profit de l'expérience acquise au fil des activités menées en faveur du contrôle et de la surveillance étatiques	Temps du personnel et déplacement ²⁹	Voir note de bas de page ⁸
	e) Facilitation de l'organisation d'opérations de surveillance aérienne coordonnées ou individuelles contre les rejets illicites de polluants	Temps du personnel	Nul

²⁹ Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	f) La continuation des services CleanSeaNet fournis par l'AESM accessibles à toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui ne sont pas Etats membres de l'UE, actuellement dans le cadre du projet SAFEMED III, jusqu'à l'horizon 2021 et au-delà; a été examinée	Temps du personnel	Nul
	g) Coopération avec d'autres Accords régionaux et avec l'AESM lors de la mise en œuvre des requêtes ci-dessus	Temps du personnel	Nul
8. Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites.	a) Tous les Etats côtiers méditerranéens se sont assurés, à court terme, de l'existence d'un cadre juridique national (législation) comme base des poursuites contre les auteurs de rejets illicites, pour des violations à la convention MARPOL ou de tout cadre juridique national qui la met en œuvre	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Participation active, à court terme, au MENELAS et conformément à ses termes de référence	Idem.	Nul
	c) Soutien continu aux Parties contractantes, tenant le rôle de secrétaire du MENELAS, et rapports sur ses activités soumis aux Parties contractantes lors de chaque réunion ordinaire	Temps du personnel	Nul
	d) Maintien du système d'informations du MENELAS	Temps du personnel and maintenance informatique	6,000 ³⁰

³⁰ Un budget relatif à la maintenance du site internet s'élevant à 2,000 euros par période de deux ans pour une période totale de six ans (2016-2021) a été estimé.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	e) Collaboration avec le secrétariat du PNUE/PAM pour une exploitation accrue d'éventuelles synergies dans le cadre des Mers régionales, notamment le NSN, l'ENPRO et l'AESM dans le cadre du MENELAS	Temps du personnel et déplacement ³¹	Voir note de bas de page ¹⁰
9. Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance.	a) Mise en œuvre, à court terme, des lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée, en conjonction avec les dispositions applicables de la Convention MARPOL et avec le Plan régional de gestion des débris marins	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Mesures prises pour mettre en œuvre lesdites lignes directrices communiquées au Secrétariat	Idem.	Nul
	c) Assistance fournie aux Etats côtiers méditerranéens pour la mise en œuvre des lignes directrices évoquées au sous-paragraphe a) ci-dessus, en prenant en considération les dispositions applicables de la Convention MARPOL et du Plan régional de gestion des débris marins	Temps du personnel Séminaire régionale ainsi que consultation externe	Nul 75,000 ³²

³¹ Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

³² Estimation du coût d'un séminaire de deux jours organisé à Malte, avec deux participants par pays présents comprenant un Soutien Consultatif Externe.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	d) Consignation dans un registre de tous les rapports soumis par les Parties contractantes en vertu du sous-paragraphe b) ci-dessus et soumission régulière des rapports de synthèse lors des réunions des Parties contractantes	Temps du personnel	Nul
10. Réduction des risques de collision par l'établissement de systèmes d'organisation du trafic maritime.	a) Systèmes d'organisation du trafic appropriés supplémentaires en Méditerranée proposés à l'OMI, le cas échéant, pour adoption possible en conformité avec le droit international	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Mise en place, lorsque les circonstances s'y prêtent, et sans que cela porte atteinte au droit souverain des États, de Plans d'aménagement du territoire maritime sous leur juridiction envisagée en étroite collaboration avec les autorités nationales compétentes concernées et en coopération avec les autres États côtiers méditerranéens afin d'assurer la cohérence et la coordination de leurs Plans d'aménagement du territoire maritime à travers la région méditerranéenne	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	c) Assistance fournie aux Parties contractantes qui en font la demande, individuellement ou collectivement, pour l'identification d'aires maritimes susceptibles de nécessiter la mise en place d'un système d'acheminement et pour la préparation de la documentation requise pour amorcer la procédure auprès de l'OMI	Temps du personnel	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	d) Soutien fourni, en étroite coopération avec les autres composantes du PAM, aux Parties contractantes qui en font la demande dans leurs efforts vers l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime	Temps du personnel et déplacement ³³	Voir note de bas de page ¹²
11. Un meilleur contrôle du trafic maritime	a) Les zones méditerranéennes où le contrôle du trafic maritime pourrait être amélioré en mettant en place un régime basé sur l'utilisation de AIS, en combinaison avec les VTS et les systèmes de compte rendus obligatoire des navires, sont identifiées et les procédures d'approbation sont finalisées le plus tôt possible par la suite	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Amélioration de manière continue de la coopération technique entre centres VTS des pays voisins et, selon le besoin, informations échangées sur les navires en utilisant l'AIS et autres systèmes connexes dans la zone de surveillance commune	Idem.	Nul

³³ Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	<p>c) L'aide financière internationale requise pour la mise en place du régime mentionné au sous-paragraphe a) ci-dessus, prenant également en compte, le cas échéant, d'éventuelles synergies avec les actions entreprises pour l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime mentionnés à l'Objectif spécifique 10, est négociée, à <i>court terme</i>, avec les organisations et agences concernées au nom des Parties contractantes qui en font la demande</p>	<p>Temps du personnel</p>	<p>Nul</p>
<p>12. Identification de zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPVs)</p>	<p>a) Les zones maritimes dans leur juridiction nécessitant la protection dont bénéficient les zones classées ZMPV sont déterminées, à <i>moyen terme</i>, avec le soutien du REMPEC et du CAR/ASP, et si tel est le cas, la procédure de demande de classement auprès de l'OMI est amorcée</p>	<p>Action appropriée de l'administration maritime</p>	<p>Nul</p>

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	<p>b) Initiation, à la demande des Parties contractantes et en conjonction avec le CAR/ASP, de la procédure d'identification des zones qui, après examen par les correspondants du REMPEC, pourraient faire l'objet d'un classement ZMPV en tenant compte également, le cas échéant, d'éventuelles synergies avec des actions entreprises pour l'établissement de Plans d'aménagement du territoire maritime mentionnés à l'objectif spécifique 10</p>	<p>Temps du personnel</p>	<p>Nul</p>
	<p>c) Assistance fournie, en coopération avec l'OMI, aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande, pour mener les études pertinentes nécessaires et préparer les demandes éventuelles relatives, qui seront soumises à l'OMI pour la désignation de ZMPVs, dans le strict respect des lignes directrices pertinentes de l'OMI</p>	<p>Temps du personnel Soutien Consultatif Externe</p>	<p>Nul 15,000</p>
	<p>d) Possibilité d'obtenir une aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI explorée</p>	<p>Temps du personnel</p>	<p>Nul</p>

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	CÔÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
13. Réduction des nuisances sonores dues aux navires.	a) Sensibilisation, à <i>moyen terme</i> , des concepteurs et armateurs de navires de chaque pays, ainsi que les opérateurs de navires battant leur pavillon pour les encourager à mettre en place des stratégies de réduction des nuisances sonores à bord de leurs navires, à travers la diffusion des conseils présentés par les lignes directrices de l'OMI pour la réduction de la pollution sonore sous-marine générée par la navigation commerciale, afin de faire face à son impact négatif sur la vie marine	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Conseils et assistance fournis aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande pour réaliser l'objectif mentionné au sous-paragraphe (a) ci-dessus	Temps du personnel	Nul
14. Etablissement de procédures pour la désignation de lieux de refuge afin de réduire les risques de pollution à grande échelle.	a) Identification, à <i>court terme</i> , à l'échelle nationale, des procédures appropriées décrites par les lignes directrices de l'OMI et les lignes directrices européennes pertinentes, complétées par les lignes directrices et principes préparés par le REMPEC, afin de faciliter la prise de décisions au moment de désigner un lieu de refuge pour les navires en détresse	Action appropriée de l'administration maritime	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	<p>b) Tous les Etats côtiers méditerranéens ont formulé des plans traitant des navires en détresse, y compris l'équipement et les moyens appropriés, en tant que de besoin, et ont défini les modalités de l'intervention en fonction de sa nature et du risque encouru</p>	<p>Action appropriée de l'administration maritime</p>	<p>Nul</p>
	<p>c) Assistance continue fournie aux pays qui la demandent, pour définir des procédures et formuler des plans comme spécifié dans les sous paragraphes a) et b) précédents et réunir des fonds provenant, entre autres, du PICT de l'OMI</p>	<p>Temps du personnel Soutien Consultatif Externe</p>	<p>Nul 15,000</p>
<p>15. Examiner la possibilité de faire reconnaître la mer Méditerranée en tout ou partie comme une zone de contrôle des émissions de SOx en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et d'appliquer efficacement les mesures d'économie d'énergie existantes.</p>	<p>a) Etablir un comité technique d'experts nommés par les Parties Contractantes et travaillant par correspondance qui réalisera une étude de faisabilité technique afin d'examiner s'il est opportun, à l'heure actuelle, d'élaborer une feuille de route visant à classer en tant que SOx ECA certaines zones de la Méditerranée exigeant une protection environnementale spécifique, et explorera d'autres mesures éventuelles.</p>	<p>Action appropriée de l'administration maritime et du Secrétariat</p>	<p>Nul</p>

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	<p>b) Une fois une décision prise et l'Annexe VI de la Convention MARPOL ratifiée, une proposition visant à classer en SOx ECA la ou les zone(s) de la mer Méditerranée identifiée(s) au sous-paragraphe a) ci-dessus est soumise à l'OMI, à <i>moyen terme</i></p>	Idem.	Nul
	<p>c) Participation aux débats pertinents de l'OMI sur d'éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique pour la navigation internationale, en particulier sur le développement d'un système de collecte des données sur la consommation en carburant des navires, entre autres en informant le Secrétariat de l'existence de systèmes de collecte de données et de rapports sur ces dernières pour la consommation en carburant des navires</p>	Idem.	Nul
	<p>d) Préparation, à <i>court terme</i>, d'une étude portant sur la participation des Parties contractantes, destinée à évaluer la faisabilité des alternatives évoquées au sous-paragraphe a) ci-dessus</p>	Temps du personnel Soutien Consultatif Externe	Nul 15,000

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	e) Assistance fournie aux États côtiers méditerranéens qui en font la demande, individuellement ou collectivement, pour présenter à l'OMI une proposition de classement en SOx ECA de la ou des zone(s) de la mer Méditerranée identifiée(s) au sous-paragraphe a) ci-dessus	Temps du personnel Séminaire régional	Nul 60,000 ³⁴
	f) Informations pertinentes fournies aux Parties contractantes qui en font la demande sur les éventuelles mesures supplémentaires à venir pour l'amélioration de l'efficacité énergétique de la navigation internationale	Temps du personnel	Nul
	g) Evaluation des systèmes existants de collecte de données et de rapports sur la consommation en carburants des navires de la région méditerranéenne et de mener des études pilotes sur les activités volontaires de « Collecte de données et de préparation de rapports »	Temps du personnel	Nul
	h) Possibilité d'obtenir de l'assistance aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI explorée	Temps du personnel	Nul

³⁴ Estimation du coût d'un séminaire de deux jours organisé à Malte, avec deux participants par pays présents

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
16. Garantir la disponibilité de capacités de remorquage d'urgence adéquates, partout en Méditerranée afin d'aider les navires, y compris les pétroliers en difficulté	a) Accords avec les États côtiers voisins envisagés, à <i>court terme</i> , dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, qui leur permettraient de mettre en commun les équipements de remorquage d'urgence et les stratégies d'aide aux navires en détresse dans la Méditerranée, en se référant au besoin aux lignes directrices relatives au remorquage d'urgence	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Assistance fournie aux Parties contractantes qui en font la demande pour la préparation et la mise en œuvre des accords mentionnés au sous-paragraphe a) ci-dessus	Temps du personnel	Nul
	c) Evaluation de la capacité des Etats riverains de la Méditerranée en termes de capacités de remorquage d'urgence, et soutien aux Parties contractantes qui en font la demande	Temps du personnel	Nul
17. Renforcement des équipements pré-positionnés de lutte contre les déversements, sous le contrôle direct des Etats côtiers méditerranéens	a) Informations concernant leurs pratiques nationales respectives pour le financement de l'acquisition d'équipements pour la lutte contre les déversements de produits polluants partagées ou échangées, à <i>court terme</i> , en vue d'assister les Etats riverains de la Méditerranée dans l'identification des méthodes de financement existantes pour l'acquisition dudit équipement	Action appropriée de l'administration maritime	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	b) Mise en place, à <i>moyen terme</i> , de réserves nationales publiques et privées d'équipements pré-positionnés pour la lutte contre les pollutions par hydrocarbures et SNPD et maintien à jour de leur inventaire au niveau national et régional par l'intermédiaire du REMPEC	Idem	Nul
	c) Assistance fournie aux Etats qui le demandent pour l'identification du niveau minimal requis concernant les équipements pré-positionnés pour la lutte contre les déversements, qui sont contrôlé par l'Etat	Temps du personnel et consultation externe	210,000 ³⁵
	d) Diffusion aux Parties contractantes des informations concernant les possibilités offertes pour le financement de l'acquisition de ces équipements, et assistance continue fournie à cet égard, le cas échéant	Temps du personnel	Nul
	e) Maintien du SIR et inventaire des équipements pré-positionnés pour la lutte mis à jour	Maintenance informatique	6,000 ³⁶
	f) Eventuelles synergies entre le SIR avec le CECIS pour faciliter l'accès à l'information à tout moment et particulièrement en cas d'urgence, et faciliter la mise à jour de ces bases de données grâce à un système interconnecté	Temps du personnel	Nul

³⁵ Un budget de soutien technique s'élevant à 10,000 euros par pays a été estimé.

³⁶ Un budget de maintenance informatique s'élevant à 2,000 euros par an pour une durée de six ans (2016-2021) a été calculé.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	ACTIVITÉ	MOYENS REQUIS	CÔÛT SUPPLÉMENTAIRE ESTIMÉ (EURO)
18. Encourager la participation des institutions scientifiques et techniques régionales spécialisées dans les activités de recherche et de développement et faciliter le transfert des technologies.	g) Les institutions techniques et scientifiques et l'industrie s'impliquent activement dans les activités et programmes de R&D liés à la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	h) Les institutions et leurs industries nationales présentent les résultats de leurs activités et de leurs programmes de R&D dans les forums internationaux	Idem.	Nul
	i) Les activités nationales de R&D sont présentées en utilisant la page créée par le REMPEC sur son site internet dans la section des Profils pays	Idem.	Nul
	j) Assistance continue fournie aux institutions et industries régionales afin d'identifier les domaines de recherche nécessitant un renforcement des technologies et des techniques de pointe utilisées pour la préparation à la lutte et la lutte en cas de déversement	Temps du personnel	Nul
	k) Assistance continue fournie pour la diffusion et l'échange des résultats des activités et des programmes nationaux de R&D à l'intérieur et à l'extérieur de la région méditerranéenne	Temps du personnel	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	a) Participation des institutions de recherche nationales et régionales et des industries dans les forums internationaux pertinents en vue de faire mieux connaître les résultats des activités de R&D de la région méditerranéenne	Temps du personnel et déplacement ³⁷	Voir note de bas de page 18
	b) Coopération avec d'autres Accords régionaux dans la mise en œuvre des requêtes ci-dessus	Temps du personnel	Nul
19. Améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus décisionnel en cas d'incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision.	a) Le développement et l'amélioration d'outils régionaux spécifiques d'aide à la décision sont stimulés en encourageant la participation active des programmes et institutions scientifiques nationaux, et en fournissant au REMPEC les ensembles de données pertinents et toute autre information éventuelle disponible dans les différents pays	Action appropriée de l'administration maritime	Nul
	b) Participation active, à travers une approche menée par les pays, à la mise en application du programme de travail du MTWG défini par les réunions des correspondants du REMPEC	Idem.	Nul
	c) Des instituts océano-météorologiques nationaux ont rejoint le MONGOOS et ont contribué à la maintenance des outils méditerranéens ci-dessus en mettant régulièrement à jour les données	Idem.	Nul

³⁷ Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	d) Contribution au développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte des données qui s'inscrivent dans la continuité du Programme de contrôle de l'EcAp	Idem.	Nul
	e) Révision et mise à jour continues des outils informatiques d'aide existant et développement de nouveaux outils informatiques d'aide à la décision à la disposition des autorités nationales compétentes des Parties contractantes, en tenant compte des initiatives nationales ou régionales dans ce domaine	Temps du personnel Séminaire régional et consultation externe Développement informatique	Nul 75,000 ³⁸ 150,000 ³⁹
	f) Coordination et mise en œuvre du programme de travail du MTWG facilitées	Temps du personnel	
	g) Les éventuelles interactions et la mise en commun des outils d'aide à la décision disponibles au niveau méditerranéen et européen, y compris ceux développés par d'autres Accords régionaux ou dans le cadre d'autres initiatives régionales sont envisagés lors de la mise en œuvre des demandes ci-dessus	Temps du personnel	Nul
	h) Soutien apporté pour le développement d'un programme d'assurance qualité pour le report et la collecte de données qui s'inscrivent dans la lignée du Programme de contrôle de l'EcAp	Temps du personnel en lien avec l'activité e) susmentionnée	Nul

³⁸ Estimation du coût d'un séminaire de deux jours organisé à Malte, avec deux participants par pays présents comprenant un Soutien Consultatif Externe

³⁹ Estimation du coût d'un séminaire de deux jours organisé à Malte, avec deux participants par pays présents comprenant un Soutien Consultatif Externe. Coût approximatif afférent aux développements informatiques

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	i) Intégration de tout développement sur les outils d'aide à la décision correspondant aux objectifs spécifiques 20, 21 et 22	Temps du personnel	Nul
20. Accroître, autant que possible, le niveau des connaissances en matière de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nuisibles.	a) Mise en place, à <i>court terme</i> , et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, de programmes de formation nationaux pour la lutte contre les incidents impliquant des hydrocarbures et autres SNPD, reposant entre autres sur les modèles de programmes de formation de l'OMI de niveaux 1 et 2, pour former respectivement le personnel d'exécution et de supervision en vue d'assurer une formation continue de ce personnel	Action appropriée de l'administration maritime, comprenant les aspects de formation	Nul
	b) Diffusion des connaissances acquises durant les formations de formateurs et de reproduction de ces formations au niveau local et national	Idem.	Nul
	c) Exercices réguliers menées pour tester leur capacité de lutte en coopération avec toutes les parties concernées et dans la mesure du possible en faisant participer les états côtiers voisins pour améliorer la coopération bilatérale et sous-régionale	Action appropriée de l'administration maritime	Coût d'exercices réguliers ⁴⁰
	d) Assistance fournie aux Parties contractantes qui en font la demande pour développer et mettre en application leurs programmes de formation nationaux	Temps du personnel	Nul

⁴⁰ Le coût des exercices réguliers pour tester la capacité de lutte n'a pu être quantifié, car ils impliquent différents ministères et administrations des États.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	e) Organisation continue de cours de « formation de formateurs », s'inspirant en particulier des travaux menés dans le cadre des Projets POSOW	Deux formations régionales et soutien consultatif externe	150,000 ⁴¹
	f) Les cours de formation régionaux sur des questions spécifiques hautement spécialisées, sont régulièrement identifiées dans le cadre de réunions des correspondants du REMPEC	Trois formations régionales	180,000 ⁴²
	g) Les modèles de formation appropriés mis à jour par le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR) de l'OMI ; les autres Accords régionaux et l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action pertinents sont pris en compte, lors de la préparation et du soutien à la mise en œuvre des programmes nationaux de formation	Temps du personnel	Nul
	h) Promotion de la tenue régulière d'exercices afin de tester la capacité de lutte nationale et sous-régionale en coopération avec toutes les parties concernées	Temps du personnel et déplacement ⁴³	Voir note de bas de page ²²

⁴¹Coût approximatif affèrent aux développements informatiques Estimation du coût d'un séminaire de deux jours organisé à Malte, avec deux participants par pays présents comprenant un Soutien Consultatif Externe.

⁴² Estimation du coût de trois formations régionales de deux jours tenue à Malte, avec deux participants par pays présents

⁴³ Un budget prévu pour les déplacements du Secrétariat à des fins de mise en œuvre de la Stratégie régionale a été estimé à 15,000 euros par an pour six années (2016-2021), comme présenté en fin du tableau.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	i) Possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI est envisagée et des ressources et moyens externes, en provenance, entre autres, du secteur privé, et du Mécanisme de protection civile de l'UE, mobilisés	Temps du personnel	Nul
21. Réviser les recommandations, principes et lignes directrices actuels et en développer de nouveaux pour faciliter une coopération internationale et une assistance mutuelle dans le cadre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002.	a) Révision, à <i>court terme</i> , et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, des recommandations, principes et lignes directrices concernant la préparation, la lutte et l'assistance mutuelle en matière de pollution marine accidentelle ainsi que la prévention de la pollution par les navires, qui ont été adoptés depuis 1987, en accordant une attention particulière à ceux qui visent à éliminer les obstacles possibles qui pourrait entraver l'assistance mutuelle	Action appropriée de l'administration maritime et le Secrétariat	Nul
	b) Identification, à <i>court terme</i> , et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, de tous les principes, recommandations et lignes directrices devant être révisés, mis à jour et/ou amendés	Idem.	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	<p>c) Indication, à <i>court terme</i>, et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, des recommandations, principes et lignes directrices supplémentaires devant être adoptés au niveau régional en vue de faciliter la mise en œuvre du protocole Prévention et Situation Critique de 2002 dans le domaine de la coopération internationale et de l'assistance mutuelle</p>	Idem.	Nul
	<p>d) L'assistance mutuelle facilitée davantage en simplifiant, à <i>court terme</i>, et dans le cas où aucune action appropriée n'ait été prise, les procédures nationales respectives pour l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et équipement spécialisés pouvant être requis en cas d'urgence et le REMPEC est informé en conséquence</p>	Idem.	Nul
	<p>e) L'utilisation du CECIS Pollution marine est envisagée afin de renforcer la coordination des demandes et des offres d'assistance internationale</p>	<p>Temps du personnel</p> <p>Ressources externes</p>	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	<p>f) Elaboration, dès que les informations requises sont mises à disposition, d'un inventaire de leurs procédures nationales applicables concernant l'entrée, l'acheminement et le départ de leur territoire du personnel et de l'équipement pouvant être fournis dans le cadre d'une assistance mutuelle en cas d'urgence, et préparation des recommandations pour l'amélioration de ces procédures nationales qui pourraient entraver gravement une telle assistance</p>	<p>Temps du personnel</p> <p>Soutien Consultatif Externe, pour couvrir les activités e), f), g) à travers deux missions distinctes bien que connexes</p>	<p>Nul</p> <p>30,000</p>
	<p>g) Préparation, à court terme, en coopération avec les correspondants nationaux du REMPEC, des textes révisés, mis à jour et/ou amendés des recommandations, principes et lignes directrices à proposer pour adoption lors des réunions des Parties contractantes</p>	<p>Idem.</p>	<p>Voir ci-dessus</p>
	<p>h) Développement, selon le besoin, en coopération avec les correspondants nationaux du REMPEC, de nouveaux principes, recommandations et lignes directrices, le cas échéant, et les proposer pour adoption aux réunions des Parties contractantes</p>	<p>Idem.</p>	<p>Voir ci-dessus</p>

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	CÔÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	i) Coopération avec l'OMI, d'autres Accords régionaux, l'AESM dans le cadre de ses Plans d'action et le Mécanisme de protection civile de l'UE lors de la mise en œuvre des tâches ci-dessus, en prenant en compte tout nouveau développement sur la coopération internationale et l'assistance mutuelle, comme indiqué dans l'avant dernier paragraphe de l'introduction du présent objectif spécifique	Temps du personnel	Nul
	j) La possibilité d'obtenir de l'assistance aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI est explorée et des ressources et moyens externes en provenance, entre autres, du secteur privé et du Mécanisme de protection civile de l'UE sont mobilisés	Temps du personnel	Nul
22. Renforcer la capacité de chaque État côtier individuel à répondre efficacement aux incidents de pollution du milieu marin à travers le développement d'accords opérationnels et de plans d'urgence au niveau sous-régional.	a) Evaluation, préparation, ou révision et adoption, à <i>court terme</i> , si les mesures qui s'imposent n'ont pas déjà été prises, des plans d'urgence nationaux, et mise en place de systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte en cas de déversements d'hydrocarbures et de SNPD provenant de navires, ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures, dans le but de créer les conditions nécessaires pour le développement d'accords sous-régionaux	Action appropriée de l'administration maritime et le Secrétariat	Nul

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	b) Les accords sous-régionaux couvrant l'ensemble de la région méditerranéenne sont négociés, conclus et mis en œuvre, y compris les plans d'urgence sous régionaux pertinents	Idem.	Nul
	c) Assistance continue fournie aux Parties contractantes qui n'ont pas encore adopté de plans d'urgence nationaux ou qui manifestent le besoin de réviser leurs plans d'urgence nationaux pour y intégrer des composants relatifs aux SNPD et/ou aux activités offshore, dans le développement ou la mise à jour et la mise en œuvre de systèmes de préparation à la lutte et de lutte nationaux	Temps du personnel	Nul
	d) Evaluation de plans d'urgence et de systèmes de lutte nationaux facilitée grâce à un procédé d'auto-évaluation ou d'évaluation par des pairs pour comparer leurs capacités nationales de lutte face aux risques existants de déversements d'hydrocarbures et de SNPD provenant de navires, ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures, et d'évaluer les différences entre les plans nationaux afin de définir les mesures appropriées pour assurer la compatibilité des arrangements opérationnels en vue de conclure des accords bilatéraux et/ou sous-régionaux ⁴⁴	Temps du personnel et déplacement	Voir note de bas de page ²⁵

⁴⁴ La Turquie est d'accord avec les plans d'urgence pour le sud-est de la Méditerranée à la seule condition qu'il n'y ait pas de référence à des zones de juridiction maritime ni aux questions de souveraineté dans le plan d'urgence concerné

OBJECTIF SPÉCIFIQUE	PRESTATION	MOYENS REQUIS	COÛT SUPPLÉMENTAIRE INDICATIF (EURO)
	e) Assistance continue fournie aux Parties contractantes qui le demandent à préparer ou réviser des plans d'urgence sous-régionaux et à rédiger des accords liés à leur application	Idem.	Idem.
	f) Conseils et matériel pouvant être mis à disposition par d'autres Accords régionaux sont utilisés lors de la mise en œuvre des tâches ci-dessus	Temps du personnel	Nul
	g) La possibilité d'obtenir de l'aide aux fins évoquées ci-dessus dans le cadre du PICT de l'OMI est envisagée et les ressources et moyens externes, entre autres, en provenance de donateurs externes, du secteur privé, et du Mécanisme de protection civile de l'UE sont mobilisés.	Temps du personnel	Nul

RÉSUMÉ DES COÛTS INDICATIFS DE MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE RÉGIONALE DE 2016-2021, OUTRE LES COÛTS D'EMBAUCHE D'UN ADMINISTRATEUR DE PROGRAMME DEDIEÉ POUR CHAQUE ADMINISTRATION		
Budget de déplacement pour le Secrétariat 2016-2021	Déplacement requis, <i>inter alia</i> , pour les activités de 3 d) à f); 4 c) à e); 7 d); 8 e); 10 d); 18 f); 20 h) et 22 d) et e)	90,000
Soutien Consultatif Externe	Coût approximatif des consultants externes engagés dans les activités de 3 d) à g); 5 h) et i); 6 c); 9 c); 12 c); 14 c); 15 d); 17 c) et e); 19 e); 20 e) et 21 e) à g)	600,000
Séminaires et activités de formation	Coût approximatif afférents à l'organisation de séminaires régionaux pour les activités 3 a) à c); 5 h); 9 c); 15 e); 19 e); et 20 a) et b) et e) à f), incluant les coûts de soutien externe, le cas échéant.	675,000
Maintenance informatique	Estimation du coût du développement et de la maintenance informatique liées aux activités 8 d) et 19 e).	162,000
TOTAL		1,527,000