

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

La 15<sup>ème</sup> réunion des Parties Contractantes,

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

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

*Considérant* les dispositions de la Convention de 1995 sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (Convention de Barcelone) et ses Protocoles pertinents, en particulier le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée, adopté en 2002, ainsi que le Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée (Protocole ASP et Diversité biologique), adopté en 1995;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **ANNEXE**

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

#### **SOMMAIRE**

#### **GÉNÉRALITÉS**

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

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

##### **1.1 Gestion des déchets**

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

##### **1.2 Pollution de l'air et nuisance**

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

##### **1.3 Entretien et recyclage des navires de plaisance**

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

##### **1.4 Besoins en information**

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

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

##### **2.1 Conservation des habitats et des espèces en danger**

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

##### **2.2 Conservation des sites d'intérêt naturel ou culturel**

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

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

#### **3.1 Gestion environnementale et stratégie**

- 3.1.1 Planification et gestion des marinas
- 3.1.2 Programmes de sensibilisation et campagne d'information

#### **3.2 Mesures de mise en œuvre**

- 3.2.1 Réglementation et contrôle des activités de plaisance et du fonctionnement des marinas
- 3.2.2 Mesures administratives
- 3.2.3 Communications et rapports

### **APPENDICES**

**Appendice 1:** Liste des conventions et autres instruments pertinents.

**Appendice 2:** Recommandations pour approcher les cétacés.

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

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

## **GÉNÉRALITÉS**

### **1. Introduction**

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

### **2. Objectif des lignes directrices**

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

### **3. Application**

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

### **4. Définitions**

10. Pour les besoins de ces lignes directrices:

- «Navires de plaisance» désigne tout type de navires, y compris les yachts, utilisés pour la plaisance, le sport ou des activités récréatives, qu'ils soient propriété privée ou affrétés, et quel que soit leur système de propulsion<sup>35</sup>.
- «Plaisancier» désigne toute personne qui est responsable du fonctionnement et de la navigation du navire de plaisance, y compris le capitaine et l'équipage, et toute personne jouissant de l'usage du navire de plaisance, y compris les personnes vivant à bord pour de courtes ou longues périodes.
- «Pollution» désigne l'introduction, directe ou indirecte, par l'homme, dans le cadre d'activités liées à la navigation de plaisance, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et à la flore marine, risques pour la santé de l'homme, entraves aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément.
- «Mer Méditerranée» désigne les eaux maritimes de la Méditerranée proprement dite et des golfes et mers qu'elle comprend, la limite occidentale étant le méridien qui passe par le phare de Cap Spartel, à l'entrée du détroit de Gibraltar, et la limite orientale étant constituée par la limite méridionale du détroit des Dardanelles, entre les phares de Mehemetcik et de Kumkale.
- «Observation de la vie marine» désigne les activités des plaisanciers visant à l'observation des espèces marines et autres formes de vie marine y compris les paysages côtiers et les paysages sous-marins.
- «Diversité biologique» désigne la variabilité des organismes vivants de toute origine y compris, entre autres, les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie ; cela comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces ainsi que celle des écosystèmes.
- «Espèces en danger ou menacées» désigne les espèces listées dans l'annexe 2 du Protocole de la Convention de Barcelone relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée<sup>36</sup>.
- «Autorités» désigne les autorités nationales compétentes chargées des activités maritimes et de la protection de l'environnement marin.

---

<sup>35</sup> Certains aspects de ces lignes directrices peuvent également s'appliquer aux bateaux à rames et autres engins similaires non-motorisés.

<sup>36</sup> Le Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée définit les espèces en danger et menacées comme suit:

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

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

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

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

### **1.1 Gestion des déchets**

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

#### **1.1.1 Déchets générés par le fonctionnement normal du navire**

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

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

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

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

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

*Carburant:*

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

*Résidus et mélanges contenant des hydrocarbures et ordures:*

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

*Eaux usées (Eaux noires):*

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

*Eaux grises:*

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

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

*Hydrocarbures, carburant, mélanges et déchets contenant des hydrocarbures:*

23. L'Annexe I de la convention MARPOL interdit tout déversement d'hydrocarbures en mer excepté dans certains cas.



24. Les plaisanciers devraient appliquer les dispositions de l'Annexe I de MARPOL, qui désigne la mer Méditerranée comme une zone spéciale où le déversement en mer de résidus d'hydrocarbures (boues) et de mélanges contenant des hydrocarbures (eaux de cale) est strictement réglementé. Ils doivent aussi se conformer à toute législation applicable mettant en oeuvre ces dispositions.
25. Les plaisanciers devraient s'assurer que le navire est convenablement entretenu, de façon à éviter tout déversement et/ou fuite d'hydrocarbures, et qu'il est maintenu propre de tout résidu de carburant.
26. La plus grande attention doit être accordée par les plaisanciers aux opérations d'approvisionnement en carburant, lors de la connexion et la déconnexion des tuyaux d'alimentation en carburant, afin d'éviter les déversements accidentels d'hydrocarbures en mer.
27. Des matières absorbantes doivent être en permanence disponibles à bord du navire pour être utilisées en cas de déversement ou de fuite.

*Eaux usées (Eaux noires):*

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

*Eaux grises:*

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

*Ordures:*

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

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

#### 1.1.2 Immersion des déchets

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

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

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

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

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

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

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

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

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

## **1.2 Pollution de l'air et nuisance**

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

### 1.2.1 Emissions de gaz d'échappement

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

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

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

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

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

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

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

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

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

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

#### 1.2.2 Emission de bruit

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

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

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

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

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

### **1.3 Entretien et recyclage des navires de plaisance**

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

#### 1.3.1 Systèmes antisalissure

59. Les systèmes antisalissure désignent les revêtements, peintures, traitements de la surface, une surface ou un dispositif utilisé sur un navire pour contrôler ou empêcher la fixation d'organismes indésirables. Les systèmes antisalissure nuisibles sont réglementés par la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, adoptée en 2001, qui est applicable aux navires de plaisance.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

60. Les Autorités devraient s'assurer, autant que faire se peut, que les exigences de la Convention Internationale de 2001 sur les systèmes antisalissure sont transposées dans la législation nationale, que les violations sont interdites et que des sanctions sont établies.
61. Les Autorités sont encouragées à proposer, approuver, enregistrer ou autoriser les systèmes antisalissure conformément aux procédures fixées par la Convention Internationale de 2001 sur les systèmes antisalissure.
62. Des inspections par des agents autorisés devraient être effectuées pour vérifier que le navire se conforme aux exigences de la Convention Internationale de 2001 sur les systèmes antisalissure et la législation nationale.
  - Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas
63. Les gestionnaires de marinas devraient s'assurer que les déchets résultant de l'application ou de l'enlèvement d'un système antisalissure sont recueillis, manipulés, traités et évacués d'une manière sûre et écologiquement rationnelle.
  - Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers
64. Les plaisanciers devraient utiliser uniquement les systèmes antisalissure qui sont approuvés par les Autorités.
65. Comme alternative, dans le cas où il n'y a pas de systèmes antisalissure approuvé au niveau national, seuls les systèmes antisalissure ne contenant pas de composés organostanniques qui agissent comme des biocides, ou reconnus pour être des produits respectueux de l'environnement, devraient être utilisés.

#### 1.3.2 Entretien des navires de plaisance

66. Les opérations d'entretien et de nettoyage des navires peuvent produire des fragments et débris de peintures toxiques, des poussières de sablage et des eaux de rinçage contaminées.
  - Lignes directrices pour les actions requises des Autorités
67. Les Autorités devraient réglementer le déversement de contaminants et de déchets dangereux produits lors des opérations relatives à l'entretien et à la réparation du navire.
68. En particulier, les Autorités devraient interdire le déversement à terre ou dans l'eau de déchets solides et liquides dangereux générés par l'entretien du navire, sauf si les conditions relatives à une bonne gestion environnementale sont satisfaites. Certaines opérations devraient être sujettes à la délivrance d'une autorisation spéciale.

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

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

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

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

### 1.3.3 Recyclage des navires de plaisance

77. Les navires qui ont atteint la fin de leur vie opérationnelle constituent une sévère préoccupation environnementale. Il est admis que le recyclage des navires, y compris les navires de plaisance, contribue au développement durable. A cet égard, l'OMI a adopté des directives pour le recyclage des navires<sup>37</sup> et travaille actuellement à la préparation d'un projet de Convention internationale pour le recyclage écologiquement rationnel des navires.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

78. Les Autorités devraient assurer, en tant que de besoin, que les équipements et les installations de recyclage utilisent une technologie adéquate pour un démantèlement et un recyclage des navires de plaisance respectueux de l'environnement.

---

<sup>37</sup> Résolution A.962(23) – Directives de l'OMI sur le recyclage des navires, adoptée le 5 décembre 2003. Résolution A.980(24) – Amendements aux directives de l'OMI sur le recyclage des navires, adoptés le 1er décembre 2005.

79. Les Autorités devraient également s'assurer que le navire est démonté selon des normes précises et dans une installation de recyclage autorisée afin de récupérer les composants et matériaux nocifs pour l'environnement marin.
80. Ce faisant, les Autorités devraient, lorsque cela s'avère nécessaire, dûment tenir compte des directives de l'OMI relatives au recyclage des navires et prendre en compte les développements en cours relatifs au projet de Convention internationale sur le recyclage des navires.
- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas
81. Les Autorités devraient s'assurer que les équipements et les installations de recyclage qui seraient disponibles ou qui seront disponibles, en tant que de besoin, sont conformes à leur législation, réglementations et normes.
- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers
82. Les plaisanciers devraient s'assurer que lorsque le navire a atteint la fin de sa vie opérationnelle, il est recyclé dans une installation de recyclage autorisée.

#### **1.4 Besoins en information**

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

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

84. Afin de permettre aux plaisanciers de déposer sans risque leurs déchets et de se conformer aux exigences de prévention de la pollution, des informations devraient être disponibles sur l'emplacement des installations et des aires spécifiques désignées dans les marinas.
- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités
85. Les Autorités devraient adopter, en collaboration avec les Autorités des autres Etats côtiers méditerranéens, des symboles environnementaux à utiliser dans les marinas.
- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas
86. Les gestionnaires de marinas devraient s'assurer qu'une information claire soit disponible, si besoin en utilisant des pancartes, panneaux ou autres moyens signalétiques adéquats, sur l'emplacement des installations de réception et autres installations telles que les installations de stockage et de distribution de carburant ainsi que les aires désignées pour le nettoyage, la réparation et l'entretien des navires de plaisance.
87. Lorsque cela est nécessaire, des indications et des explications sur les mesures de prévention de pollution et sur les exigences relatives à la gestion et à l'élimination des déchets devraient être disponibles.

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers
88. Les plaisanciers devraient s'informer sur la disponibilité d'installations de réception de déchets solides et liquides dans les zones et marinas où ils comptent se rendre.
- 1.4.2 Information à bord des navires de plaisance
89. Les informations relatives à la gestion des déchets et à l'utilisation des équipements et dispositifs embarqués à bord du navire à cet effet, doivent être clairement visibles.
- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités
90. Les Autorités devraient s'assurer que, lorsque des inspections sont effectuées à bord des navires, les exigences relatives à la disponibilité d'informations claires sur les procédures pour la gestion des déchets sont remplies.
- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers
91. Les plaisanciers devraient s'assurer, le cas échéant, que des pancartes, des panneaux signalétiques, des notices et des autocollants sont placés à bord du navire et font état d'informations relatives à la gestion des déchets et à l'emplacement des containers de stockage.

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

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

### **2.1 Conservation des habitats et des espèces en danger**

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

#### **2.1.1 Mouillage des navires de plaisance**

94. L'ancrage des navires de plaisance peut occasionner, s'il n'est pas fait correctement, des dommages considérables aux peuplements des fonds marins notamment au niveau des herbiers et des fonds coralligènes. L'ancre d'un navire de plaisance peut également endommager les fonds marins sur de longues distances quand elle est traînée sur le fond par la dérive du navire.



- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

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

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

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

#### 2.1.2 Prélèvement et transfert d'espèces

100. Le prélèvement de spécimens d'espèces menacées ou en danger contribue au déclin de ces espèces. Pour la mer Méditerranée, plus de cent espèces sont classées comme espèces en danger ou menacées et sont listées dans l'Annexe 2 du Protocole ASP de la Convention de Barcelone. La Convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe (Berne, 1979) protège les espèces, y compris les espèces migratrices, menacées d'extinction et vulnérables. En outre, le mouvement transfrontalier d'espèces en danger est réglementé par la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (Convention CITES)<sup>38</sup>.
101. L'introduction de nouvelles espèces dans des zones marines peut être à l'origine de sérieux déséquilibres écologiques notamment dans les cas où les espèces introduites s'avèrent envahissantes et perturbent le fonctionnement normal des écosystèmes en dominant les autres espèces et en rompant l'équilibre biologique entre celles-ci. La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004 (non encore en vigueur) traite du transfert des organismes aquatiques nocifs et pathogènes occasionné par le déversement des eaux et sédiments de ballast par les navires, et s'applique aux navires de plaisance.

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

---

<sup>38</sup> La Convention internationale sur le commerce des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction, adoptée à Washington le 3 mars 1973 vise à assurer que le commerce international de spécimens d'espèces d'animaux et végétaux sauvages ne menace pas leur survie.

102. Les Autorités devraient s'assurer que le prélèvement, la possession, la destruction et le harcèlement d'espèces menacées ou en danger sont réglementés au niveau national et que la législation cible en particulier les plaisanciers. En appliquant les dispositions pertinentes de la convention CITES, elles devraient aussi prendre en compte le mouvement transfrontalier d'espèces en danger par les navires de plaisance.
103. Les Autorités devraient, dans la mesure du possible, déterminer une conformité équivalente avec les dispositions de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, pour les navires de plaisance d'une longueur totale inférieure à 50 mètres et avec une capacité maximale de 8 mètres cubes pour les eaux de ballast en tenant compte des Directives sur la conformité équivalente de la gestion des eaux de ballast (G3) adoptée par l'OMI (Résolution MEPC. 123(53) se référant à l'Annexe 1 de MEPC 53/24/Add.1).
104. Les Autorités devraient produire et fournir aux plaisanciers et aux gestionnaires de marinas des supports d'information sur les espèces en danger ou menacées et sur la présence d'espèces envahissantes, y compris des instructions claires permettant d'éviter la propagation des espèces envahissantes et de ne pas perturber ou porter atteinte aux espèces en danger ou menacées.
  - Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas
105. Les gestionnaires de marinas devraient régulièrement, sous la direction des Autorités, mener des activités de contrôle des fonds marins de leur marina afin de détecter l'apparition d'espèces envahissantes.
106. Les gestionnaires de marinas devraient collaborer avec les Autorités concernées afin de fournir aux plaisanciers des informations sur les espèces en danger ou menacées et sur la présence d'espèces envahissantes, en utilisant des brochures et des panneaux d'information placés dans les marinas.
  - Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers
107. Les plaisanciers ne devraient pas détruire, prélever ou conserver à bord de leurs navires des espèces en danger ou menacées, leurs œufs, parties ou produits. Ils devraient se conformer aux dispositions applicables à ces espèces, y compris les dispositions de la CITES concernant le transfert international d'espèces.
108. Les plaisanciers devraient s'assurer que leur ancre est entièrement libre de tout débris végétaux ou animaux, notamment dans les zones où la présence d'espèces envahissantes est signalée. Ceci contribuera à éviter la propagation des espèces marines envahissantes. Cette précaution s'applique aussi aux hélices des moteurs hors-bords.
109. Les plaisanciers devraient s'abstenir de prélever et de conserver à bord des espèces marines et de les relâcher dans des zones autres que celles où elles ont été prélevées.
110. Aux cas où ils détecteraient des espèces envahissantes, les plaisanciers devraient en informer les gestionnaires de marinas et/ou les Autorités.

### 2.1.3 Observation de la vie marine

111. L'observation des espèces et autres formes de vie marine est une activité de loisir qui se développe de plus en plus dans la région méditerranéenne. Outre son aspect ludique, cette activité est de nature à accroître la sensibilisation des plaisanciers quant à la nécessité de protéger la vie marine et l'environnement. Elle doit toutefois être pratiquée de façon à ne pas perturber le cycle biologique et le comportement des espèces et à ne pas porter atteinte aux espèces et aux habitats.
- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités
112. Les Autorités devraient identifier les zones propices à l'observation de la vie marine (sites de plongée sous-marine, épaves, sites archéologiques, sites propices à l'observation des cétacés, etc.) et prendre les mesures nécessaires pour réduire l'impact de telles activités sur les espèces et les habitats.
113. Ces mesures devraient notamment inclure:
- la réglementation de l'accès à ces zones (nombre de navires présents simultanément sur le site, mise en place de bouées de mouillage et interdiction des ancrages);
  - la limitation de vitesse de navigation.
- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers
114. Les plaisanciers devraient éviter de harceler les animaux marins en essayant de les approcher de trop près et ne devraient jamais continuer à les suivre quand ils tentent de s'éloigner de leur navire de plaisance.
115. Les plaisanciers ne devraient pas nourrir les cétacés, les phoques moines, les tortues marines et les oiseaux marins car ceci entraîne une modification de leur comportement naturel, les rend moins farouches et altère leur caractère sauvage. Ils devraient également éviter d'attirer les animaux marins et les poissons en distribuant de la nourriture pour les observer.
116. Les plaisanciers ne devraient s'approcher à moins de 50 mètres d'un mammifère marin. Cette distance doit être portée à 100 mètres en présence de jeunes mammifères marins.
117. Dans les zones où la présence de phoques moines est probable, les plaisanciers devraient éviter de s'approcher des grottes et devraient naviguer à faible vitesse dans les criques et bras de mer étroits.
118. Les plaisanciers devraient s'abstenir de nager avec des cétacés car, outre les risques d'accidents et pour la santé humaine, cette pratique altère le comportement naturel de ces espèces.
119. Lorsqu'un navire de plaisance s'approche d'un mammifère ou d'un groupe de mammifères marins, il devrait observer les précautions figurant à l'appendice 2 des présentes lignes directrices<sup>39</sup>.
120. La pratique de la plongée sous-marine requiert, d'une part, des règles de sécurité pour les plongeurs et d'autre part un certain nombre de règles afin d'éviter que cette activité ne porte atteinte aux espèces marines et aux habitats. Des chartes de plongée ont été

---

<sup>39</sup> L'appendice 2 présente des recommandations concernant l'approche des cétacés.

rédigées et appliquées par de nombreux plongeurs en Méditerranée. Les plaisanciers sont invités à s'informer sur ces chartes et à les respecter lors de l'utilisation de leur navire pour des opérations de plongée.

#### 2.1.4 Sauvetage des animaux en détresse

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

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

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

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

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

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

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

#### 2.1.5 Pêche récréative et sportive

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

## **2.2 Conservation des sites d'intérêt naturel ou culturel**

126. En Méditerranée, de nombreux sites présentent un intérêt particulier sur le plan naturel (présence d'espèces et d'habitats particulièrement importants, rares, en danger ou menacés) ou sur le plan culturel (présence de vestiges historiques et/ou archéologiques, intérêt esthétique ou éducatif, etc.). Certains de ces sites sont des zones protégées car dotés d'un statut de protection spécial visant à préserver le patrimoine naturel et/ou culturel qu'ils représentent.

### 2.2.1 Conservation des sites naturels sensibles et des aires spécialement protégées

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

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

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

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

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

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

- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers

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

131. Les plaisanciers devraient éviter de débarquer sur des rivages contenant des formations biologiques qui sont vulnérables au piétinement ou qui peuvent être endommagées par la coque du navire. Une attention particulière devrait être accordée aux formations biologiques considérées comme monuments naturels<sup>40</sup>.

### 2.2.2 Conservation du patrimoine archéologique sous-marin

132. L'histoire très riche de la Méditerranée et les grandes civilisations qui s'y sont succédées ont laissé des empreintes, dans plusieurs zones méditerranéennes, qui constituent des éléments particulièrement importants du patrimoine méditerranéen. Certains de ces éléments du patrimoine se trouvent actuellement sous la surface des eaux et constituent une attraction pour les plaisanciers. Dans la mesure du possible, les Autorités devraient prendre en compte les dispositions pertinentes de la Convention de 2001 de l'UNESCO sur la protection du patrimoine culturel subaquatique.

---

<sup>40</sup> Les formations marines suivantes sont particulièrement sensibles et sont considérées comme monuments naturels en Méditerranée :

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

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités
133. Les Autorités devraient prendre les mesures nécessaires pour prévenir tout impact par les navires de plaisance sur le patrimoine sous-marin. Elles devraient notamment adopter et appliquer une législation pour protéger les sites présentant des éléments de patrimoine archéologique et/ou historique.
134. Lorsque cela s'avère nécessaire, la position exacte des éléments du patrimoine archéologique et/ou historique ne doit pas être communiquée au grand public.
- Lignes directrices pour les actions requises des plaisanciers
135. Lors de la visite des sites présentant des éléments de patrimoine archéologique et/ou historique, les plaisanciers devraient s'abstenir de toute action pouvant affecter le patrimoine sous-marin et devraient agir dans le respect de la législation internationale, régionale et nationale.

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

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

#### **3.1 Gestion environnementale et stratégies**

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

##### **3.1.1 Planification et gestion des marinas**

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

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

139. Les Autorités devraient développer une charte nationale des pratiques environnementales pour les marinas. Cette charte doit établir les mesures environnementales que chaque marina doit appliquer.
140. Les Autorités devraient exiger par la loi que les gestionnaires de marinas réalisent des audits environnementaux et adoptent des plans de gestion environnementale.

141. La création d'une marina ou son extension devrait faire l'objet d'une étude d'impact environnemental. L'étude devrait couvrir, entre autres, les impacts éventuels sur les fonds marins, la configuration du littoral, les éléments du paysage, la circulation de l'eau (courants marins) et les activités socio-économiques existantes dans la zone.

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

*Gestion environnementale:*

142. Les performances environnementales de la marina doivent figurer parmi les préoccupations majeures du gestionnaire de la marina. Cela doit clairement apparaître dans le planning de travail, le budget et les indicateurs de performance de la marina. L'appendice 4 présente une série d'indicateurs qui peuvent être utilisés par les gestionnaires de marinas pour évaluer les performances environnementales de leurs installations.

143. Les gestionnaires devraient tenir à jour un registre de gestion environnementale où seront enregistrées toutes les opérations réalisées en matière de gestion environnementale dans la marina.

144. Les besoins financiers liés à la gestion environnementale de la marina devraient être pris en compte lors de la préparation du budget de la marina.

*Plan de gestion des déchets:*

145. Chaque marina devrait avoir un plan de gestion des déchets traitant de tous les types de déchets et visant à minimiser leur production et à assurer que la collecte, le stockage, le traitement ou le transfert vers des installations appropriées et leur élimination soient effectués d'une façon adéquate.

146. Le plan de gestion des déchets devrait prendre en considération les exigences de la législation internationale, régionale et nationale et comprendre, en particulier, des dispositions pour la gestion environnementale rationnelle et le recyclage des carburants, des résidus d'hydrocarbures, des mélanges contenant des hydrocarbures, des ordures, des eaux grises, des eaux usées (eaux noires)<sup>41</sup> et des autres déchets ainsi que des mesures pour l'entretien de la marina.

147. Le plan de gestion des déchets devrait définir toutes les procédures opérationnelles pour la collecte, le stockage, le traitement et l'élimination des déchets.

148. Le plan de gestion des déchets devrait être régulièrement évalué et, lorsque nécessaire, mis à jour en tenant compte de l'évolution technique du type d'équipements utilisés à bord des navires de plaisance pour le traitement et le stockage des déchets liquides et solides, ainsi que de l'évolution technique liée aux installations de réception et aux techniques de traitement et de stockage et des options pour l'élimination finale des déchets.

*Evaluation des risques de pollution:*

149. Chaque marina devrait entreprendre une évaluation des risques de pollution et mettre en place des procédures d'urgence.

---

<sup>41</sup> Pour plus de détail, voir 1.1 « Gestion des déchets » du Chapitre 1 des présentes lignes directrices.

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

### 3.1.2 Programmes de sensibilisation et campagnes d'information

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

- Lignes directrices pour les actions requises des Autorités

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

- Lignes directrices pour les actions requises des gestionnaires de marinas

157. Les gestionnaires de marinas devraient, dans la mesure du possible, développer et mettre en œuvre des campagnes d'information à l'adresse des plaisanciers, notamment pendant les saisons de forte fréquentation.
158. Les gestionnaires de marinas devraient également mettre à la disposition des plaisanciers et d'une façon permanente des informations sur (entre autres):
  - les détergents biodégradables ou respectueux de l'environnement;



- les systèmes antisalissure autorisés, y compris des indications sur leur récupération, manipulation, traitement et élimination d'une manière sûre et respectueuse de l'environnement;
- les zones interdites à l'ancrage dans les environs de la marina;
- les formations biologiques sensibles et les espèces en danger ou menacées présentes dans les environs de la marina, y compris les précautions requises pour éviter de leur porter atteinte;
- les types d'espèces envahissantes et leurs localisations.

### **3.2 Mesures de mise en œuvre**

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

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

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

#### **3.2.2 Mesures administratives**

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

##### *Identification du navire:*

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

##### *Qualification de l'équipage:*

167. Les Autorités devraient, dans la mesure du raisonnable et du possible et en tenant compte des caractéristiques des navires de plaisance, introduire dans leur législation des exigences standards concernant la qualification du skipper et de toute autre

personne en charge du fonctionnement du navire de plaisance. Leur qualification devrait, au minimum, assurer qu'ils sont capables de conduire le navire en toute sécurité et qu'ils ont une bonne connaissance des règles et des pratiques liées à la protection de l'environnement marin.

*Assurance du navire:*

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

3.2.3 Communications et rapports

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

## **APPENDICE 1**

### **LISTE DES CONVENTIONS ET AUTRES INSTRUMENTS PERTINENTS**

#### Instruments internationaux et régionaux:

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

- Directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance.
- Directive 2003/44/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance.
- Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.
- Accord pour la conservation des cétacés en Mer Noire, en Méditerranée et dans les eaux atlantiques adjacentes (ACCOBAMS, 1996).

**Documents de référence et autres outils:**

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

## **APPENDICE 2**

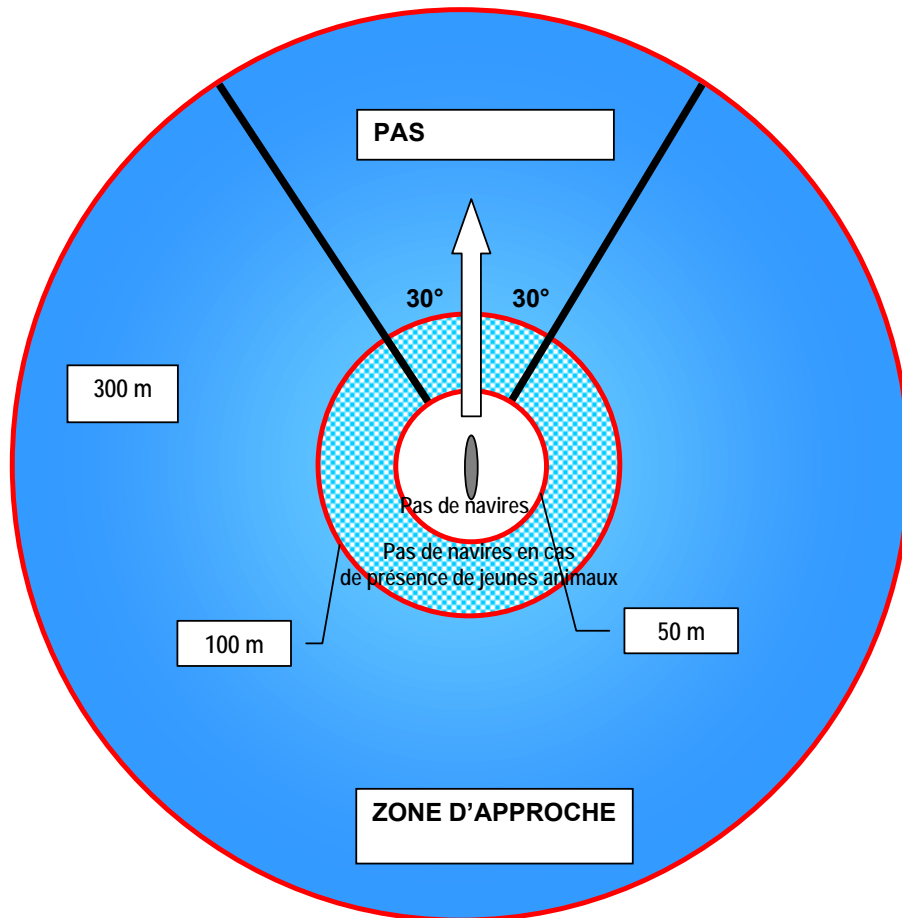
### **RECOMMANDATIONS POUR APPROCHER LES CÉTACÉS**

Lorsqu'un bateau de plaisance approche un mammifère marin ou un groupe de mammifères marins, les recommandations suivantes devraient être appliquées<sup>42</sup>:

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

---

<sup>42</sup> Les recommandations qui figurent dans cette liste sont extraites du document « Guidelines for Commercial Cetacean-Watching Activities in the Black Sea, the Mediterranean Sea and Contiguous Atlantic Area », élaboré par le Secrétariat de l'ACCOBAMS (Accord sur la conservation des cétacés en Mer Noire, en Méditerranée et dans les eaux atlantiques adjacentes) et le CAR/ASP (Centre d'Activités Régionales pour les Aires Spécialement Protégées du Plan d'Action pour la Méditerranée).



Les distances s'entendent à partir de la localisation des animaux (centre du schéma)<sup>43</sup>.  
La vitesse des bateaux doit être constante dans la zone d'approche.

<sup>43</sup> Schéma préparé conformément au document « Guidelines for Commercial Cetacean-Watching Activities in the Black Sea, the Mediterranean Sea and Contiguous Atlantic Area ».

**APPENDICE 3**

**AUTO-ÉVALUATION DE LA GESTION ENVIRONNEMENTALE  
DES BATEAUX DE PLAISANCE**

	Non applicable	oui	Si non	
			Prévu pour (mois/année)	Principales difficulté(s)
1. Y-a- il une citerne ou un réservoir sur le navire de plaisance réservé à la collecte de déchets contenant des hydrocarbures ?				
2. Y-a- il une citerne ou un réservoir sur le navire de plaisance réservé à la collecte des eaux usées?				
3. Y-a- il une citerne ou un réservoir sur le navire de plaisance réservé à la collecte des eaux grises ?				
4. Est-ce que les équipements et l'espace alloués au stockage des ordures à bord sont adéquats ?				
5. Les ordures sont-elles triées à bord ?				
6. Y-a-il un plan de gestion des ordures développé selon les normes internationales de l'OMI? <sup>44</sup>				
7. Y-a-il un registre pour les ordures ?				
8. Est-ce que les règles exigeant que les substances toxiques, persistantes ou bioaccumulatives (peintures, pesticides, hydrocarbures, etc.) ne soient pas déversées en mer sont appliquées?				
9. Est-ce que le ratio du mélange huile-carburant des moteurs hors-bord est soigneusement contrôlé?				
10. Est-ce que la procédure à suivre en cas de déversement accidentel de carburant est clairement indiquée?				
11. Est-ce que les opérations d'entretien de coque sont exécutées dans des aires spécialement aménagées à cet effet ?				
12. Est-ce que les systèmes antisalissure utilisés sont autorisés ou reconnus comme respectueux de l'environnement ?				
13. Est-ce que le navire est équipé d'un système d'ancrage adéquat ?				
14. Est-ce que des informations sur les espèces en danger ou menacées, les sites naturels sensibles et les espèces invasives sont disponibles à bord ?				

<sup>44</sup> Un plan de gestion des ordures et un registre des ordures sont requis pour les bateaux d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonnes et pour tout bateau autorisé à transporter 15 personnes ou plus.

**APPENDICE 4**

**AUTO-ÉVALUATION DE LA GESTION ENVIRONNEMENTALE DES MARINAS**

	Oui	Si non		
		Prévu pour (mois/année)	Coût estimé	Principales contrainte(s) ou difficulté(s)
1. Est-ce que l'emplacement des installations de réception des déchets est bien indiqué ?				
2. Est-ce que les installations pour la réception d'eaux usées sont équipées de pompes ou de systèmes d'extraction par aspiration et les navire peuvent-t-ils facilement y décharger leurs eaux usées ?				
3. Est-ce que vos installations de réception sont compatibles avec les meilleures techniques disponibles pour le stockage et le traitement des déchets ?				
4. Est-ce que vos installations d'approvisionnement en carburant sont conçues de façon à minimiser les risques de déversement?				
5. Est-ce que vos installations de réception pour les déchets solides sont compatibles avec les systèmes de triage des déchets?				
6. Est-ce que la procédure à suivre en cas de déversement accidentel de carburant est clairement indiquée?				
7. Est-ce que vos installations de réception sont adaptées à la taille et au nombre de bateaux de plaisance fréquentant la marina, y compris pendant les saisons de forte fréquentation ?				



	Oui	Si non		
		Prévu pour (mois/année)	Coût estimé	Principales contrainte(s) ou difficulté(s)
8. Est-ce que des informations sur les formations biologiques sensibles présentes dans les alentours de la marina sont disponibles?				
9. Est-ce que les besoins financiers de la gestion environnementale de votre marina sont pris en compte dans l'allocation du budget de la marina ?				
10. Avez-vous un plan de gestion environnementale pour votre marina ?				
11. Est-ce que les opérations de gestion environnementale de votre marina sont consignées et enregistrées ?				
12. Est-ce que les cas d'incidents de pollution sont consignés et enregistrés ?				
13. Avez-vous mis en place des procédures d'urgence en cas de pollution ?				
14. Disposez-vous des équipements nécessaires à la mise en œuvre des procédures d'urgence?				
15. Procédez-vous régulièrement à des exercices de simulation pour tester vos procédures d'urgence ?				
16. Nettoyez-vous régulièrement votre marina des déchets, y compris les hydrocarbures ?				