



# Programme des Nations Unies pour l'environnement



Distr.  
RESTREINTE

UNEP/WG.4/INF.3  
6 septembre 1975

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS

Consultation d'experts sur un Centre régional de lutte  
contre la pollution par les hydrocarbures

Malte, 15-19 septembre 1975

## PREVENTION DE LA POLLUTION DES MERS PAR LES NAVIRES EN MEDITERRANEE ET LUTTE CONTRE CETTE POLLUTION

Note présentée par le Secrétariat de l'Organisation  
intergouvernementale consultative de la navigation  
maritime à la Réunion intergouvernementale sur la  
protection du milieu marin en Méditerranée

Ce document soumis à la Réunion de Barcelone par le Secrétariat de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, ainsi qu'il est mentionné au paragraph 8 du document "Création d'un centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée" (UNEP/WG.4/2) est distribué pour information, en anglais et en français seulement.

REUNION INTERGOUVERNEMENTALE SUR LA PROTECTION  
DU MILIEU MARIN EN MEDITERRANEE

Barcelone, 28 janvier - 4 février 1975

Document présenté par le Secrétariat de l'OMCI

Londres, janvier 1975

PREVENTION DE LA POLLUTION DES MERS PAR LES NAVIRES  
EN MEDITERRANEE ET LUTTE CONTRE CETTE POLLUTION

Note présentée par le Secrétariat de l'OMCI à la  
Réunion intergouvernementale sur la protection  
du milieu marin en Méditerranée.

- I. INTRODUCTION
- II. ACTIVITES DE L'OMCI DANS LE DOMAINE DE LA PREVENTION ET DU CONTROLE DE LA POLLUTION DES MERS PAR LES NAVIRES
- III. PLAN D'ACTION ENVISAGE
- IV. CONCLUSION

## I. INTRODUCTION

1. L'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, institution spécialisée des Nations Unies à vocation entièrement maritime, s'intéresse de très près à la prévention et au contrôle de la pollution des mers par les navires. Elle appuie donc pleinement les buts de la Réunion de Barcelone et est prête à apporter sa coopération aux travaux de celle-ci.

2. Le présent document contient un résumé des travaux accomplis par l'Organisation dans le domaine de la prévention et du contrôle de la pollution des mers par les navires, ainsi que diverses suggestions relatives aux mesures que les Etats méditerranéens pourraient souhaiter adopter afin de favoriser la mise en oeuvre des buts et objectifs de la Réunion de Barcelone.

3. L'Organisation espère que les renseignements ainsi fournis présenteront un intérêt pour la Réunion et que celle-ci pourra en faire bon usage.

## II. ACTIVITES DE L'OMCI DANS LE DOMAINE DE LA PREVENTION ET DU CONTROLE DE LA POLLUTION DES MERS PAR LES NAVIRES

4. L'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) a été instituée en application de la Convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime adoptée par la Conférence maritime des Nations Unies qui s'est tenue en 1948 à Genève. Elle a vu le jour en janvier 1959, à la suite de l'entrée en vigueur de la Convention en mars 1958.

5. Les buts de l'Organisation, tels qu'ils sont énoncés à l'article premier de la Convention portant création de l'OMCI, sont notamment d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale et d'encourager l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime et l'efficacité de la navigation.

6. Les nombreuses activités de l'OMCI peuvent se diviser comme suit en trois catégories principales :

a) activités visant à améliorer la sécurité maritime et l'efficacité de la navigation;

b) travaux liés à la prévention et au contrôle de la pollution des mers par les navires et autres engins et aux questions connexes;

c) autres travaux concernant la navigation et les activités maritimes connexes, notamment l'assistance technique aux pays en voie de développement.

7. En règle générale, les activités relatives à la sécurité maritime et à la prévention et au contrôle de la pollution des mers aboutissent à l'élaboration de conventions et d'autres instruments multilatéraux similaires, de recueils de règles, de recommandations aux gouvernements et d'autres directives ou de manuels.

8. Le Secrétariat de l'OMCI a présenté à la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (Caracas, 20 juin - 29 août 1974) un document consacré aux activités de l'OMCI dans le domaine de la navigation et des activités maritimes connexes. Ce texte contient un résumé des travaux accomplis par l'Organisation en matière de sécurité maritime, de prévention et de contrôle de la pollution et d'assistance technique aux pays en voie de développement. Il traite aussi de questions telles que les origines, les buts et la structure de l'OMCI et la coordination des activités de celle-ci avec les travaux connexes menés dans le cadre du système des Nations Unies. Ce document sera communiqué, pour leur gouverne, aux représentants qui participeront à la réunion de Barcelone.

9. Le présent document ne contient donc qu'une brève description des travaux de l'OMCI dans le domaine de la prévention et du contrôle de la pollution des mers par les navires qui ont abouti à la Conférence internationale de 1973 sur la pollution des mers, et des activités poursuivies dans ce domaine par le Comité de la protection du milieu marin.

Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, modifiée en 1962

10. La première démarche décisive concernant la lutte contre la pollution des eaux de la mer a été faite en 1954 quand une conférence qui s'est tenue à Londres a adopté la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, dont le Gouvernement du Royaume-Uni a été le dépositaire jusqu'en 1959, date de la création de l'OMCI. L'objet principal de la Convention de 1954 était de protéger les sites contre la pollution par les hydrocarbures, en fixant certaines "zones interdites" allant jusqu'à 50 milles au moins de la terre la plus proche, à l'intérieur desquelles les rejets d'hydrocarbures ou de mélanges contenant des hydrocarbures étaient interdits.

11. En 1962, une conférence convoquée par l'OMCI a adopté des amendements à la Convention de 1954 consistant, en particulier, à en étendre le champ d'application aux navires d'une jauge brute inférieure et à élargir les zones à l'intérieur desquelles les rejets d'hydrocarbures étaient interdits. La Convention de 1954 modifiée en 1962 est entrée en vigueur en mai 1967.

12. En 1969, l'Assemblée de l'OMCI a adopté nombre d'autres amendements importants à la Convention ayant pour effet d'exiger l'application aux navires-citernes de la méthode du "chargement sur résidus".

13. En 1971, l'Assemblée de l'OMCI a adopté deux nouveaux amendements. Le premier a pour objet de réduire au maximum les fuites d'hydrocarbures lors d'accidents maritimes impliquant, notamment, de très gros pétroliers et le second a trait à la protection du récif de la Grande-Barrière.

Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires

14. En octobre 1973, l'OMCI a convoqué une Conférence internationale sur la pollution des mers ayant pour objectif principal la suppression complète de la pollution délibérée et intentionnelle par les hydrocarbures et autres substances nocives et la réduction au maximum des déversements accidentels. La Conférence

a adopté une nouvelle convention, la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, appelée à remplacer la Convention internationale de 1954/62 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.

15. La Convention de 1973 élargit les règles existantes applicables aux hydrocarbures et en formule d'autres relatives à des formes différentes de pollution des mers par les navires, par exemple par les produits chimiques nocifs, les eaux usées et les ordures des navires. L'on escompte que la Convention de 1973 permettrait, une fois mise en oeuvre, de réaliser presque intégralement l'objectif susvisé.

16. Par ailleurs, la Conférence a adopté un certain nombre de résolutions invitant l'OMCI à poursuivre ses travaux sur l'application de la Convention de 1973 et sur d'autres questions connexes dans le domaine de la prévention et du contrôle de la pollution des mers par les navires.

#### Programme de travail du Comité de la protection du milieu marin

17. En application de son mandat et afin de mettre en oeuvre les décisions et les recommandations de la Conférence de 1973 sur la pollution des mers, le Comité de la protection du milieu marin est convenu à sa première session (4-8 mars 1974) d'un Plan d'action comportant des indications sur l'ordre de priorité à assigner à ses travaux. Les progrès accomplis à ce jour et le programme des travaux à consacrer à l'avenir aux principaux thèmes à traiter sont décrits dans les paragraphes ci-après.

#### Installations de réception des résidus

18. Aux termes des Annexes pertinents à la Convention de 1973, les Parties assument l'obligation générale de faire assurer la mise en place et l'entretien dans les ports d'installations appropriées de réception des résidus d'hydrocarbures, des substances chimiques nocives, des eaux usées et des ordures. Certaines prescriptions complémentaires sont applicables dans des zones spéciales désignées par la Convention. En ce qui concerne, par exemple, la

pollution par les hydrocarbures l'Annexe I à la Convention stipule que les Gouvernements des Parties à la Convention riverains des zones de la mer Méditerranée, de la mer Noire ou de la mer Baltique s'engagent à faire mettre en place le 1er janvier 1977 au plus tard, dans tous les terminaux de chargement d'hydrocarbures et dans tous les ports de réparation de la zone spéciale, des installations capables de recevoir et de traiter tout le ballast pollué et toutes les eaux de nettoyage des citernes des pétroliers ainsi que les autres résidus et mélanges d'hydrocarbures de tous les navires. Des dispositions analogues s'appliqueront à d'autres zones spéciales comme celle de la mer Rouge et la "zone des Golfes" à partir d'une date qui sera fixée par l'Organisation en temps voulu.

19. Afin de pouvoir préparer des directives susceptibles d'aider les gouvernements intéressés à s'acquitter de l'obligation susvisée, l'Organisation réunit actuellement des données sur les installations de réception disponibles et sur les études entreprises dans divers pays sur les incidences techniques, économiques et autres des prescriptions de la Convention dans ce domaine.

#### Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures

20. L'Annexe I à la Convention de 1973 stipule que les pétroliers et autres navires doivent être munis de dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures d'un type agréé par l'Autorité compétente. Afin de faciliter l'application de cette règle, l'Organisation réunit actuellement des données sur le matériel de ce type disponible non seulement pour les hydrocarbures persistants, mais aussi pour une vaste gamme d'huiles légères raffinées entrant dans le cadre de la définition des "hydrocarbures" figurant dans la nouvelle Convention.

21. En 1971, l'Organisation a élaboré une Recommandation sur des spécifications internationales pour les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les détecteurs d'hydrocarbures (Résolution A.233(VII)). Il est actuellement procédé à une révision de ces spécifications, compte tenu des propositions et des données présentées aux gouvernements, de l'expérience acquise depuis leur adoption et des prescriptions nouvelles contenues dans la Convention de 1973.

### Mise en oeuvre des dispositions des Conventions

22. L'Organisation étudie actuellement les moyens susceptibles d'aider les gouvernements à déceler les infractions aux dispositions des conventions et à améliorer la mise en oeuvre de celles-ci; et notamment :

a) l'amélioration des dispositions relatives à l'inspection des navires-citernes dans les ports de chargement d'hydrocarbures visant à déterminer si des résidus ont été déversés en mer en violation des dispositions de la Convention;

b) une méthode normalisée pour l'identification des hydrocarbures rejetés, par exemple grâce au "marquage" des cargaisons à l'aide de certaines substances identifiées, et l'amélioration des systèmes d'échantillonnage et d'analyse des mélanges d'eau et d'hydrocarbures.

### Evaluation du degré de risque des substances nocives

23. En application de la résolution 14 de la Conférence de 1973, l'Organisation continuera d'évaluer les risques que présentent pour le milieu les substances nuisibles transportées par les navires conformément à la méthode mise au point en 1972/73 par un groupe d'experts OMCI/GESAMP. Un groupe de travail composé de chimistes, de biologistes et de toxicologues récemment créé par le GESAMP a été chargé d'évaluer les renseignements et les données provenant de sources diverses et notamment des gouvernements, ainsi que de formuler à l'intention de l'OMCI des avis quant aux données scientifiques précises requises pour évaluer chacune des substances considérées. A titre de tâche initiale, le Groupe évaluera une liste de quelque 500 substances, autres que celles énumérées dans l'Annexe II à la Convention de 1973, dont on sait qu'elles sont actuellement transportées par mer. Ces travaux dégageront vraisemblablement un grand nombre de substances sur lesquelles on possède actuellement des données insuffisantes, particulièrement en ce qui concerne leurs effets toxiques sur la vie aquatique. Cette difficulté a conduit le Comité de la protection du milieu marin à souligner la nécessité pour les gouvernements de coopérer pour recueillir les données nécessaires et pour mettre en commun des laboratoires de recherche et d'essais afin d'éviter des doubles emplois dans les efforts entrepris.

24. L'Organisation prendra les mesures nécessaires pour enregistrer et classer toutes les données reçues et évaluées pour chaque substance, avec l'indication de leur origine, afin qu'il puisse être procédé le cas échéant à une nouvelle évaluation lorsqu'on disposera de renseignements plus complets.

Méthodes à utiliser et dispositions à prendre pour le rejet des substances liquides nocives

25. A sa deuxième session, le Comité de la protection du milieu marin a reçu des rapports sur les études actuellement en cours sur les méthodes de lavage des citernes contenant des substances nocives, ainsi que sur celles permettant de calculer la capacité de dilution dans le sillage du navire. Il sera tenu compte de ces données dans la mise en oeuvre de la résolution 13 de la Conférence, relative à l'élaboration d'une base uniforme sur laquelle les Gouvernements parties à la Convention pourront fonder leur approbation des méthodes et des dispositifs requis par les règles 5 et 8 de l'Annexe II à ladite convention.

Mise au point de normes et de méthodes d'essais pour les installations de traitement des eaux usées

26. Les gouvernements ont été invités à présenter, en répondant à un questionnaire approprié, des éléments d'information sur les normes applicables aux effluents, sur la conception, la construction et l'essai du matériel de traitement des eaux usées des navires et sur les techniques de traitement de ces eaux usées. Les renseignements ainsi recueillis seront mis en tableaux par le Gouvernement canadien, travaillant en coopération avec les Etats-Unis, et présentés à la prochaine session du CPMM pour servir de base à l'établissement de normes et de méthodes d'essais appropriées en conformité de la résolution 20 de la Conférence de 1973.

Préparation d'un manuel complet sur la pollution par les hydrocarbures

27. L'Organisation a publié en 1972 un manuel sur les moyens de lutte contre les hydrocarbures répandus en mer qui contenait des renseignements pratiques utiles aux gouvernements, notamment à ceux des pays en voie de développement, sur des questions telles que :

- a) les types d'hydrocarbures et leur comportement lorsqu'ils sont répandus en mer;

b) les méthodes permettant de circonscrire les hydrocarbures répandus en mer;

c) les techniques d'enlèvement et de traitement des hydrocarbures en mer ou sur les plages.

Ce manuel sera complété par d'autres volumes destinés à servir de guide aux gouvernements et consacrés aux questions suivantes :

a) Méthodes permettant d'éviter ou de prévenir la pollution par les hydrocarbures provenant des navires. Cette section sera vraisemblablement terminée en 1975; elle portera sur tous les principaux aspects de l'exploitation des pétroliers et autres navires, y compris notamment :

- les opérations de chargement, de déchargement et de mazoutage
- le transfert de la cargaison ou du combustible à bord des navires
- le ballastage, le déballastage et les opérations de lavage des citernes
- le pompage des eaux de cale et les précautions relatives aux locaux de machines
- les opérations dans les ports de chargement et de déchargement.

b) Elaboration de plans d'urgence pour la lutte contre les déversements d'hydrocarbures à l'échelon national, local et international. Un projet actuellement en cours de préparation porte notamment sur les points suivants :

- dispositif éventuel de commandement pour les opérations de nettoyage importantes
- méthodes de lavage et procédures de présentation des rapports
- communications en cours d'opérations
- relations publiques
- financement, recouvrement des frais, etc.

c) Méthodes de sauvetage. Un volume dont le projet est actuellement en préparation pourra vraisemblablement être examiné au début de 1975. Il doit porter sur toutes les grandes méthodes de sauvetage des hydrocarbures des navires, notamment des navires-citernes, tendant à éviter ou à limiter la pollution des eaux à la suite d'accidents en mer.

28. Le Comité de la protection du milieu marin étudiera par la suite la possibilité d'étendre le manuel à la pollution causée par des substances autres que les hydrocarbures. On admettra toutefois qu'il s'agit là d'une question sensiblement plus complexe, en raison de la grande variété des produits transportés et du caractère particulier des risques qu'ils sont susceptibles de présenter pour le milieu.

#### Substances nuisibles transportées en colis

29. En application de la résolution 19 de la Conférence de 1973, le Sous-comité du transport des marchandises dangereuses du Comité de la sécurité maritime étudie actuellement :

a) une révision du Code maritime international des marchandises dangereuses visant à y incorporer des mesures de prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes;

b) une nouvelle extension de l'Annexe III à la Convention de 1973, compte tenu de la nécessité d'harmoniser les règles de sécurité et les mesures de lutte contre la pollution.

30. Dans le cadre des travaux qu'il consacre à cette question, le Sous-comité a prié le GESAMP d'émettre un avis quant à la possibilité technique d'établir les quantités de certains polluants déterminés au-dessous desquelles la mise en oeuvre de mesures de prévention de la pollution pourrait être considérée comme superflue, et de définir les critères fondamentaux à appliquer en pareil cas. Cette demande sera examinée par le GESAMP à sa septième session (24-30 avril 1975).

#### Autres questions techniques

31. Au nombre des autres problèmes techniques dont la Conférence de 1973 a recommandé qu'ils fassent l'objet de travaux plus poussés et qui sont étudiés, au sein de l'Organisation, par le Comité de la sécurité maritime et les sous-comités compétents de cet organe, on peut citer :

a) les dispositions applicables en matière de tirant d'eau aux navires-citernes à ballast séparé, dont l'examen est en cours, compte tenu de l'expérience complémentaire acquise par les navires de tonnages divers, en vue de déterminer si une amélioration de la règle 13 de l'Annexe I à la Convention de 1973 s'impose (Résolution 8);

b) la détermination de la jauge des pétroliers munis de citernes à ballast séparé. L'Organisation étudie, en particulier, la question d'une détermination équitable de la jauge brute et de la jauge nette de ces pétroliers par rapport à celle des pétroliers existants d'un port en lourd utile équivalent (Résolution 9);

c) les prescriptions du Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac qui font l'objet d'un nouvel examen visant à s'assurer qu'elles tiennent dûment compte du problème de la pollution des mers et qu'elles sont compatibles avec les dispositions de la Convention de 1973 (Résolution 15);

d) l'élaboration, en priorité, d'un Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz dangereux liquéfiés ou sous pression en vrac qui servirait de base aux gouvernements pour libeller les prescriptions qui pourront être nécessaires pour réduire tout effet nuisible que le transport de ce type de cargaison peut avoir sur l'environnement (Résolution 15);

e) le perfectionnement des procédures destinées à assurer la sécurité de la navigation et des dispositifs de séparation du trafic destinés à éviter abordages et échouements;

f) la préparation de recommandations sur les règles de sécurité en matière de veille dans les ports et en mer, ainsi que sur la formation des officiers et des équipages et sur la délivrance de brevets;

g) l'installation de matériel moderne de navigation et de communications;

h) la manœuvrabilité et la réponse des navires.

32. Le Comité de la protection du milieu marin étudie par ailleurs, avec la collaboration du GESAMP, certaines autres questions requérant un examen scientifique et notamment :

a) les problèmes que présente pour le milieu le déversement en mer de toutes les huiles dérivées du pétrole et notamment de certaines huiles de pétrole légères raffinées (Résolution 5). Un Groupe de travail du GESAMP, spécialement chargé d'examiner cette question, compte préparer pour 1976 un rapport sur les conséquences du déversement de ces huiles sur le milieu marin et particulièrement sur ses effets biologiques;

b) la mise au point de renseignements scientifiques sur les critères de la qualité de l'eau (Résolution 12). Le Comité attend, à cet égard, les résultats des travaux d'un Groupe de travail du GESAMP qui étudie l'opportunité et la possibilité de mettre au point des critères de la qualité des eaux littorales pour les ressources vivantes de la mer, les pêcheries, la santé de l'homme et l'agrément des sites.

33. Compte tenu des effets des mesures visant à empêcher la pollution et à leurs rapports avec celles tendant à assurer la sécurité en mer, l'Organisation procède à un nouvel examen de son programme de travail dans le but d'élaborer un schéma très complet qui lui permettra de coordonner ses travaux et de contribuer de la manière la plus efficace à assurer la sécurité en mer et la réduction de la pollution par les navires. On escompte qu'un avant-projet de ce schéma pourra être examiné en 1975.

#### Coopération technique

34. En application de la résolution 22 de la Conférence de 1973, l'Organisation prend actuellement des mesures destinées à aider les gouvernements à promouvoir la coopération et l'assistance techniques en faveur des pays désireux d'en bénéficier, notamment dans les domaines suivants :

- a) formation de personnel scientifique et technique;
- b) fourniture des équipements et des installations nécessaires;
- c) encouragement de la recherche;
- d) autres mesures et dispositions susceptibles d'empêcher ou de réduire la pollution par les navires.

35. Dans le cadre du programme de plus en plus étendu des travaux de l'Organisation dans ce domaine, le Comité de la protection du milieu marin a lancé une enquête auprès des gouvernements afin de préparer

- a) un répertoire des experts et des institutions appropriées (comportant le nom, l'adresse, le numéro de téléphone ou de télex, etc.) auquel il pourrait être fait appel pour aider et conseiller les pays en voie de développement dans la mise en oeuvre des mesures destinées à prévenir la pollution des mers, notamment de celles prises en application de la Convention de 1973;

b) une liste d'experts, d'institutions et d'administrations dans les diverses régions auxquels il pourrait être fait appel en cas d'urgence pour donner leur avis en cas de pollution ou de risque de pollution importante;

c) des données sur le matériel (y compris les moyens de transport) dont on pourrait disposer en cas de déversement accidentel.

#### Colloque technique sur la prévention de la pollution par les navires

36. Afin d'aider les différents pays à accepter et à mettre en oeuvre la Convention de 1973 sur la pollution des mers, l'Organisation a décidé de parrainer un colloque technique qui servira de cadre à des discussions sur divers aspects scientifiques, techniques et économiques des nouvelles dispositions. Ce colloque se tiendra au Mexique au cours du premier trimestre de 1976; il aura une durée d'environ sept à dix jours et examinera vraisemblablement les questions suivantes, liées aux prescriptions de la Convention de 1973 applicables aux hydrocarbures et aux substances nuisibles :

- construction et aménagements des navires
- machines et matériel nécessaires
- exploitation des navires
- installations de réception portuaires
- méthodes de détection des infractions
- méthodes et techniques de lutte contre les déversements, etc.

37. Un comité d'organisation composé de représentants des Etats-Unis d'Amérique, de la France, du Mexique, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni et d'un observateur de la Chambre internationale de la marine marchande a été chargé des travaux préparatoires du Colloque.

#### III. PLAN D'ACTION ENVISAGE

38. Comme on l'a vu au chapitre précédent, le programme de travail de l'OMCI dans le domaine de la pollution des mers prévoit des activités très diverses. Malgré les efforts très considérables visant à donner aux problèmes existants une solution globale, ces activités porteront aussi sur certains problèmes propres aux Etats riverains de la Méditerranée. Il apparaît donc qu'en exécutant ce programme à titre prioritaire on contribuerait de manière très notable à mettre en oeuvre le Plan d'action que doit adopter la Réunion de Barcelone dans le domaine de la prévention et du contrôle de la pollution des mers par les navires.

39. Toutefois, certains problèmes devraient faire l'objet d'un examen spécial dans une optique régionale; ils sont évoqués dans les paragraphes ci-après.

A. Dispositions à prendre à l'échelon régional en vue de parer à des fuites résultant d'accidents en mer

40. La Réunion de Barcelone doit être saisie d'un projet d'instrument relatif à la coopération régionale en matière de lutte contre les fuites. Ce texte pourrait vraisemblablement servir de base juridique à des dispositions efficaces, sur le plan régional, pour la lutte contre les déversements d'hydrocarbures et d'autres substances nuisibles résultant d'accidents survenus à des navires. Il apparaît nécessaire de mettre au point les modalités pratiques de mise en oeuvre d'un tel instrument. A cet égard, les facteurs ci-après pourraient être pris en considération.

1) Caractéristiques de la région

En préparant des mesures appropriées de lutte contre la pollution, il faudrait tenir compte de certaines caractéristiques de la région et notamment :

a) définir la région ou la sous-région considérée, c'est-à-dire en déterminer les limites, etc.;

b) déterminer le volume du trafic dans cette région et notamment l'emplacement des ports d'exportation et d'importation, des ports de radoub ainsi que du matériel et des installations permettant de remédier aux conséquences des déversements accidentels;

c) étudier les principales ressources marines et les sites côtiers de la région, notamment du point de vue de leur emplacement et de l'effet que risquerait d'avoir sur eux le polluant considéré;

d) déterminer les principaux dangers que présente cette région pour la navigation afin de déceler les zones de la région où les accidents sont le plus susceptibles de se produire;

e) déterminer l'étendue de la région en vue d'évaluer quels pourraient être les besoins en ce qui concerne le transport du matériel et de tout ce qui peut être nécessaire en cas d'accident entraînant une pollution.

## 2) Matériel et installations de lutte contre la pollution

Compte tenu des installations et du matériel existants et de leur emplacement, il conviendrait d'élaborer, pour une région considérée, un plan d'urgence prévoyant notamment :

a) le type et la quantité d'installations et de matériel nécessaires, ainsi que leur emplacement;

b) les mesures à prendre pour mettre les installations et le matériel en service en cas de besoin dont les suivantes :

i) l'établissement éventuel d'un système de surveillance de la région afin de déceler les déversements et d'observer leur comportement;

ii) la création d'un système approprié permettant de faire rapport sur les événements et la mise en place d'un système permettant de remédier sans délai aux conséquences des fuites;

iii) la désignation ou la constitution d'une autorité centrale chargée de décider quel est le matériel nécessaire, d'où il doit provenir, comment il doit être transporté et de prendre toute autre décision requise dans une situation donnée.

## 3) Fourniture de personnel qualifié

Pour qu'un plan de cette nature puisse être appliqué utilement, il semble indispensable que l'on puisse consulter immédiatement les experts voulus, en cas d'accident entraînant une pollution. A cette fin, il peut être nécessaire :

a) d'établir et de maintenir à jour une liste d'experts et de personnel qualifié à l'intérieur ou à proximité de la région auxquels on puisse faire appel en cas d'urgence;

b) de prévoir les mesures à prendre pour communiquer avec les experts voulus de façon à pouvoir obtenir leur concours sans délai; et

c) le cas échéant, de prendre les mesures nécessaires pour former des experts et autre personnel essentiel de la région.

#### 4) Aspects financiers

Il conviendrait d'examiner les incidences financières de l'application de tout plan d'action, au titre :

- a) de la fourniture du matériel nécessaire;
- b) des moyens de transport permettant d'utiliser sur les lieux le matériel requis;
- c) de l'exploitation, de l'entretien et de la réparation du matériel nécessaire;
- d) de la formation d'experts et autre personnel requis.

#### B. Installations de réception

41. Aux termes de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, les Gouvernements des Etats parties à la Convention sont tenus d'assurer la mise en place, dans les ports et les terminaux de chargement d'hydrocarbures, d'installations capables de recevoir les hydrocarbures, les substances nuisibles, les eaux usées et les ordures des navires. Ce problème est particulièrement important et urgent en Méditerranée; en effet, l'Annexe I (hydrocarbures) et l'Annexe V (ordures) de la Convention désignent la zone de la mer Méditerranée en tant que zone spéciale dans laquelle le déversement de substances nuisibles par les navires est entièrement interdit ou strictement réglementé.

42. Afin d'appliquer efficacement les dispositions de la Convention de 1973, un effort concerté entre Etats méditerranéens serait nécessaire pour résoudre ce problème. Il pourrait être tenu compte des éléments suivants dans l'étude du problème des installations de réception :

- a) définition des installations de réception suffisantes et notamment
  - i) mise au point de directives concernant la limitation des effluents et de normes de fonctionnement destinées à assurer le contrôle le plus efficace et les méthodes de traitement des déchets les plus appropriées;
  - ii) évaluation du volume des déchets produits par les installations terminales et les chantiers navals et de la capacité des installations de réception requises en fonction de ce volume;

iii) inventaire des installations de réception existantes;

iv) évaluation des installations complémentaires de réception requises;

b) étude de la conception et de la construction de différents types d'installations destinées aux hydrocarbures, aux produits chimiques nocifs, aux eaux usées et aux ordures;

c) aspects économiques de la mise en place des installations de réception.

#### C. Formation de personnel

43. La nécessité de former un personnel capable de lutter contre la pollution résultant d'accidents en mer a été brièvement évoquée dans la section A ci-dessus. Il apparaît nécessaire d'étudier le problème général de la formation d'un personnel capable d'assumer les divers aspects de la lutte contre la pollution des mers par les navires et de prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les pays de la région disposent d'un personnel ayant reçu une formation suffisante. A cet effet, il pourrait être nécessaire :

a) d'établir des programmes de formation d'experts en matière de pollution des mers par les navires;

b) de dresser une liste des possibilités existantes de formation susceptibles d'accueillir du personnel des pays riverains de la Méditerranée;

c) de créer, le cas échéant, un centre de formation à la lutte contre la pollution des mers dans la région méditerranéenne ou d'inscrire la pollution des mers par les navires au programme d'un établissement de formation existant dans la région.

#### D. Organisation du trafic en Méditerranée

44. La réouverture prochaine du canal de Suez entraînera vraisemblablement un accroissement considérable de la densité du trafic en Méditerranée, particulièrement aux abords du canal de Suez. Les risques d'accidents en mer susceptibles de léser gravement le milieu marin se trouvent ainsi intensifiés. L'OMCI a mis au point une centaine de dispositifs de séparation du trafic dans les cheneaux étroits et dans les zones à forte densité de trafic, notamment dans le détroit de Gibraltar, au large de l'île Cahi, au large du cap Bon et dans le golfe Saronique (aux abords du Pirée). Toutefois, aucun dispositif n'a été élaboré jusqu'ici pour les abords du canal de Suez.

45. Il apparaît souhaitable que les Etats riverains entreprennent d'étudier des dispositifs appropriés d'organisation du trafic aux abords du canal de Suez ou de toute autre zone en Méditerranée où le trafic se trouverait intensifié par suite de la réouverture du canal de Suez, et de présenter à l'OMCI des propositions en vue de l'adoption et de la mise en oeuvre de tels dispositifs sur le plan international.

#### IV. CONCLUSION

46. Comme on l'a indiqué au début du présent document, l'OMCI est prête à collaborer avec les Etats riverains de la Méditerranée à tous les travaux susceptibles de favoriser la prévention et le contrôle de la pollution de la mer Méditerranée par les navires. Lors de la deuxième session du Comité de la protection du milieu marin, des représentants des Etats riverains de la Méditerranée ont fait ressortir que l'OMCI devrait jouer un rôle actif dans la mise en oeuvre du plan d'action que doit adopter la Réunion de Barcelone dans le domaine de la pollution par les navires. Il y a lieu d'espérer que le présent document aidera les Etats représentés à la Réunion de Barcelone à formuler le Plan d'action et à le mettre en oeuvre.

---