



VERS LE DÉVELOPPEMENT DURABLE EN RÉGION MÉDITERRANÉENNE

Prévenir et lutter contre la pollution due au trafic maritime



REMPEC

CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE



VERS LE DÉVELOPPEMENT DURABLE EN RÉGION MÉDITERRANÉENNE

Prévenir et lutter contre la pollution due au trafic maritime

Depuis des milliers d'années, les peuples de la Méditerranée ont été étroitement associés à la navigation. Le commerce par voie maritime était plus avantageux que le commerce par voie terrestre. La voie maritime reste le moyen le plus important, le plus sûr, le moins onéreux et en définitive, le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement sur les longues distances.

LES QUESTIONS EN JEU: LA DENSITÉ, LES ACCIDENTS, LES DÉVERSEMENTS...

La densité du trafic marchand en Méditerranée, qui représente moins d'1 % de la zone totale couverte par les océans du monde, est très élevée. On calcule qu'environ 30 % du volume commercial maritime international a ses origines ou est dirigé vers des ports méditerranéens ou traverse la Méditerranée. De plus 20 % à 25 % des quelques 1715 millions de tonnes du trafic maritime mondial d'hydrocarbures passe par la Méditerranée en transit.

La Méditerranée est la route principale pour le transport du pétrole brut du Moyen-Orient, d'Afrique du Nord et de la mer Noire vers l'Europe et l'Amérique du Nord. Les pétroliers chargés entrent en Méditerranée par le Canal de Suez et par les Dardanelles, tandis que d'autres chargent leurs cargaisons dans les terminaux méditerranéens en route pour les ports pétroliers européens situés sur le bassin ou sortent de Méditerranée par le Détroit de Gibraltar. Le plus souvent, le trafic pétrolier principal se dirige d'est en ouest. Parfois, les routes du sud vers le nord croisent les trois lignes principales est-ouest, s'y joignent ou s'en dégagent.

Les ports de la Méditerranée sont également concernés par de grands volumes et une vaste palette de produits gazeux, de substances dangereuses et nocives, liquides et solides, transportés en vrac ou en colis.

A l'avenir, il est probable que le commerce et le transport maritimes en Méditerranée seront influencés par la délocalisation des industries, l'adaptation aux techniques de production et de distribution, les efforts pour garantir une valeur ajoutée à la source, l'intégration des marchés régionaux et des préoccupations environnementales accrues.



POLLUTION PAR LES NAVIRES

La capacité d'auto-nettoyage de la mer a depuis des siècles été considérée comme suffisante pour absorber les déchets des navires. Avec le changement d'attitude apparu dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle, l'industrie maritime a réagi rapidement, tout d'abord par l'intermédiaire de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'agence spécialisée des Nations Unies responsable pour la navigation. L'OMI est un instrument mandaté pour améliorer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement marin. Avec ses nombreuses conventions internationales et autres instruments juridiques, l'OMI traite de la pollution tant opérationnelle qu'accidentelle.

La pollution opérationnelle des navires inclut les déversements d'hydrocarbures et autres substances, résultant de l'exploitation courante des navires, y compris des pétroliers. Elle peut être limitée et par la suite éliminée par la mise en œuvre et l'application des réglementations existantes.

La pollution accidentelle est la conséquence d'accidents affectant le navire et sa cargaison et est souvent liée à l'erreur humaine. La combinaison des efforts dans divers domaines est nécessaire pour minimiser le risque qu'un accident ne survienne, pour limiter ses conséquences et pour pouvoir faire face de façon efficace qu'un déversement qui en résulte.

LA REPONSE: UNE POLITIQUE RELATIVE À LA POLLUTION MARINE CAUSÉE PAR LES NAVIRES

La base juridique pour la coopération internationale dans les domaines de la prévention, de la réduction et la lutte contre la pollution en Méditerranée a été établie dans le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Protocole «situation critique») à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Convention de Barcelone), qui est à l'origine du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM).

La mer Méditerranée a constitué la troisième région du monde, après la mer du Nord et la mer Baltique, où un accord régional pour la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique a été adopté et la première à bénéficier du Programme des mers régionales mené sous les auspices du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUÉ).

Le Protocole «situation critique» a été adopté en 1976 et est entré en vigueur en 1978. Il a établi les principaux principes de coopération en visant les menaces pour le milieu marin, les côtes et les intérêts connexes des Parties contractantes ou du fait de l'accumulation de petits rejets d'hydrocarbures ou autres substances nocives.

Complétant le processus de révision du «système de Barcelone», le nouveau Protocole concernant la coopération pour la prévention de la pollution par les navires et la lutte contre la pollution en Méditerranée en cas de situation critique a été adopté à Malte le 25 janvier 2002.

UNE MER FORTEMENT EXPOSÉE

On dit souvent que la Méditerranée est l'une des mers les plus exposées au risque de pollution accidentelle à cause du trafic maritime très dense, de l'importance du volume de pétrole brut et de produits raffinés et chimiques transportés, de l'étranglement des détroits, de l'existence de détroits dangereux, de la présence de nombreuses îles et d'un grand nombre de ports.

Entre 1977 et 2000, le REMPEC a relevé 311 accidents causant ou susceptibles de causer une pollution marine accidentelle et 155 d'entre eux ont été suivis de déversements d'hydrocarbures. Le volume total de pétrole déversé au cours d'accidents dus au transport maritime en Méditerranée était de 36.476 tonnes pour la période 1981-1990 que l'on peut comparer avec les 21.667 tonnes déversées entre 1991 et 2000.

Au moins 79 accidents de la navigation relevés en Méditerranée entre 1988 et 1997 ont impliqué des navires transportant des cargaisons pouvant être considérées comme nocives.



Routes maritimes en Méditerranée (Lavender, 2001).

LE REMPEC

Afin d'assister les états côtiers dans la mise en œuvre du Protocole «situation critique», le Centre régional de lutte contre les hydrocarbures en Méditerranée (RUOC) a été établi à Malte le 11 décembre 1976. Il s'agissait du premier centre régional de ce type dans le monde. Opérant sur la base des décisions prises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, le Centre est administré par l'OMI et financé par le Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée. Le mandat du Centre a été élargi en 1987 pour inclure «les substances dangereuses autres que les hydrocarbures». En 1989, il a été rebaptisé «Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle» (REMPEC).

Les objectifs actuels du REMPEC sont de renforcer les capacités des états riverains et faciliter la coopération entre ces états en cas d'accident de pollution marine grave; assister les états riverains dans le développement de leurs propres capacités; faciliter la coopération technologique et la formation; fournir un cadre pour l'échange d'information pertinente. En plus de la diffusion de l'information, les activités du REMPEC comprennent la formation et l'assistance dans le développement de systèmes de préparation et de lutte régionaux et sous-régionaux. Le Centre doit aussi faciliter la coopération et l'assistance mutuelle entre les Parties contractantes et leur fournir de l'assistance en cas d'urgence.

L'adoption du nouveau Protocole a donné au REMPEC la base juridique nécessaire pour concentrer ses efforts sur la réduction et même l'élimination des rejets opérationnels illicites des navires en mer Méditerranée. Conformément aux décisions des Parties contractantes, le REMPEC sera appelé à aider les états riverains à encourager et suivre l'application effective des règles internationales pertinentes, à équiper les ports en installations de réception portuaires, à diminuer les risques environnementaux dus au trafic maritime, à surveiller les rejets illicites et promouvoir la poursuite des contrevenants.



LE «CONTINUUM DE SÉCURITÉ»

La protection du milieu marin ne peut être assurée que par ce que l'on appelle le «continuum de sécurité» constitué par la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine. Tandis que le Protocole «situation critique» de 1976 se concentrait sur la coopération pour la préparation à la lutte et la lutte en cas d'urgence, le Protocole de 2002 permettra aussi au REMPEC de traiter la prévention de la pollution par les navires.

En ajoutant la composante prévention, les Parties contractantes ont bouclé le «continuum de sécurité». Elles ont aussi reconnu que la mise en œuvre des conventions et des résolutions internationales adoptées sous l'égide de l'OMI sert de base à la coopération entre les états côtiers, tenant compte pour autant de la contribution de la Communauté européenne à l'application de normes internationales de sécurité maritime et de mesures de prévention de la pollution marine due aux navires.

Il est attendu que l'application du nouveau Protocole réduise de façon significative la pollution due aux activités de transport maritime. La réussite de tels efforts dépendra du renforcement de la coopération et d'une attitude plus résolument régionale. Il conviendra de s'attacher à résoudre non seulement les questions techniques et financières, mais aussi les difficultés liées aux différences de priorités accordées par les états côtiers du fait en partie de leur diversité économique.



Pour de plus amples informations, prière de consulter la publication détaillée sur la protection de la Méditerranée contre les accidents maritimes et les rejets illicites des navires du REMPEC.

Programme des Nations Unies pour l'environnement
Plan d'action pour la Méditerranée
Unité de coordination
48, avenue Vassileos Konstantinou | 116 35 Athènes | Grèce
Tél: +30 210 72 73 100 | Fax: +30 210 72 53 196/7
E-mail: unepmedu@unepmap.org
www.unepmap.org

Organisation Maritime Internationale
4, Albert Embankment | Londres SE1 7SR | Royaume-Uni
Tel: +44 (0)20 7735 7611 | Fax: +44 (0)20 7587 3210
www.imo.org

REMPEC
Centre Régional Méditerranéen pour l'intervention d'Urgence
Île Manoel | Gzira GZR 03 | Malte
Tél: +356 21 33 72 96/7/8 | Fax: +356 21 33 99 51
E-mail: rempec@rempec.org
www.rempec.org