



## INTRODUCTION

La Réunion des Correspondants du Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) qui s'est tenue à Malte du 22 au 26 octobre 1996 a examiné la question de la coopération régionale dans le domaine de la prévention et de la lutte contre la pollution du milieu marin due à des activités menées en mer conformément à la demande qui avait été faite par la Réunion extraordinaire des Parties Contractantes (Montpellier, 1-4 juillet 1996).

La Réunion des Correspondants du REMPEC après avoir étudié cette question:

- a) a préparé une proposition de stratégie régionale concernant la prévention de la pollution du milieu marin par les navires (Appendice I au projet de Résolution);
- b) a proposé que le Protocole sur les situations d'urgence soit amendé en vue d'y inclure les dispositions nécessaires à la mise en oeuvre de cette stratégie;
- c) a proposé que les amendements à introduire soient adoptés à l'occasion de la Réunion des Parties Contractantes de 1999;
- d) a demandé au Directeur du REMPEC de préparer un projet de révision de l'annexe à la Résolution 7 qui concerne les objectifs et fonctions du Centre afin de tenir compte de la stratégie régionale proposée;
- e) a souhaité que REMPEC commence à prendre en charge la mise en oeuvre de cette stratégie sans attendre l'adoption et l'entrée en vigueur des amendements au Protocole.

Ces propositions de la Réunion des Correspondants du REMPEC sont reprises dans un projet de résolution proposé pour adoption par la Réunion des Parties Contractantes.

Lors de leur dernière réunion (Athènes, 7-9 juillet 1997), les Points focaux nationaux du PAM ont examiné le projet de résolution proposé concernant la stratégie régionale et ont recommandé son adoption par la présente réunion.

Le projet de résolution comprenant la proposition de stratégie régionale (Appendice I).

### **AMENDEMENT DU PROTOCOLE A LA CONVENTION DE BARCELONE RELATIF A LA COOPERATION EN MATIERE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE LA MER MEDITERRANEE PAR LES HYDROCARBURES ET AUTRES SUBSTANCES NUISIBLES EN CAS DE SITUATION CRITIQUE DANS LE NOUVEAU CONTEXTE DE LA PHASE II DU PAM**

1. A la réunion extraordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui s'est tenue à Montpellier du 1er au 4 Juillet 1996, le représentant de l'OMI a recommandé et la réunion a accepté que la question de la révision du Protocole sur les situations critiques soit examinée à la prochaine réunion des points focaux du REMPEC.

2. La phase II du PAM préconise une approche globale des problèmes de la protection de l'environnement et fait valoir tant la démarche préventive que la démarche curative contre la pollution. La prévention de la pollution du milieu marin par les navires est une partie importante de la phase II du PAM et devrait être évaluée en vertu de l'article 6 de la Convention de Barcelone sur la pollution par les navires.

3. C'est dans le nouveau contexte instauré par l'adoption de la phase II du PAM que la question de la révision du Protocole relatif à la coopération en cas de situation critique a été discutée par la réunion des points focaux du REMPEC (Malte, 22-26 octobre 1996) sur la base des documents préparés par le Centre.

La réunion des points focaux du REMPEC a examiné d'une part l'extension du Protocole au domaine de la prévention de la pollution par les navires et d'autre part la rénovation du Protocole actuel.

4. Il a été signalé que le "Protocole situations critiques" avait été élaboré en vertu de l'article 9 de la Convention de Barcelone. L'article 6 de la Convention de Barcelone relatif à la pollution par les navires stipule que : "Les Parties contractantes prennent toutes mesures conformes au droit international pour prévenir, réduire et dans toute la mesure du possible éliminer la pollution dans la zone de la mer Méditerranée causée par les rejets des navires et pour assurer la mise en oeuvre effective dans cette zone des règles qui sont généralement admises sur le Plan international relatives à la lutte contre ce type de pollution".

La réunion des points focaux du REMPEC a considéré qu'il était désormais opportun d'examiner les modalités d'introduction et d'adoption des dispositions juridiques spécifiques requises pour mettre en oeuvre l'article 6 comme ceci a déjà été fait pour les articles 5, 7, 8, 9, 10 de la Convention. La réunion a été d'avis que si les activités afférentes à la prévention de la pollution par les navires devaient être réalisées en vertu de l'article 6 de la Convention, ceci devrait être consigné dans un Protocole, en amendant le Protocole plutôt qu'en adoptant un nouveau Protocole. Le Protocole modifié couvrirait alors la coopération régionale dans les domaines de la prévention de la pollution par les navires, l'état de préparation, et l'action contre la pollution accidentelle du milieu marin.

5. S'agissant de la rénovation du Protocole actuel relatif à la coopération en cas de situation critique, des préoccupations ont été exprimées quant à la portée des amendements à apporter, car il faudrait tenir compte par exemple de la position de quelques pays méditerranéens par rapport à certains instruments internationaux.

Par conséquent, en raison de la position de ces délégations, qui n'étaient pas en faveur de la révision du Protocole actuel, la réunion a émis l'avis qu'au-delà de l'extension au domaine de la prévention de la pollution par les navires, il était prématuré de prendre une décision sur les amendements à apporter.

6. Après avoir examiné la question de la coopération régionale dans le domaine de l'action préventive et curative contre la pollution par les navires, la réunion des points focaux du REMPEC a élaboré une proposition pour une stratégie régionale de prévention de la pollution du milieu marin par les navires. Il a été préconisé qu'il fallait nécessairement fonder la stratégie régionale proposée sur une base juridique saine.

La réunion a par conséquent admis à l'unanimité la nécessité de modifier le Protocole "situations critiques" afin d'y introduire les dispositions requises pour mettre en oeuvre la stratégie régionale, tout en tenant compte des contraintes ci-dessus quant à la portée de la révision.

7. S'agissant de l'introduction dans le Protocole de dispositions afférentes à la coopération régionale sur la prévention de la pollution par les navires, la réunion des points focaux a souligné qu'il était important de tenir compte du fait que les réglementations internationales sur ce sujet sont élaborées et examinées au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et que l'objectif de la coopération régionale est d'assurer leur mise en oeuvre efficace selon l'esprit de plusieurs résolutions adoptées par l'Organisation sur cette question.

Quant au caractère normatif des amendements éventuels, celui-ci serait limité car des règles régionales ne pourraient être imposées à la construction et à l'équipement de navires, celles-ci étant de par leur nature internationales et étant de la compétence exclusive de l'OMI. Il ne devrait pas y avoir de règles de sécurité spécifiques supplémentaires pour les navires navigant en Méditerranée, en plus de celles convenues sous l'égide de l'OMI, puisque la navigation maritime est une activité internationale et les normes doivent être globales.

Ceci ne devrait pas néanmoins empêcher l'action concertée de la part des pays méditerranéens au sein de l'OMI toutes les fois que ceux-ci ont des intérêts communs à défendre.

8. La réunion des points focaux a discuté du calendrier éventuel de la révision lorsque les Parties contractantes auront décidé sur cette question lors de leur réunion de novembre 1997. Afin de réduire les dépenses, il serait préférable que l'adoption des amendements soit associée à la réunion des Parties contractantes en 1999 et qu'une des réunions d'experts nécessaires soit associée à la réunion des points focaux de 1998, qu'il serait préférable de tenir pendant le premier trimestre de l'année. Pour réduire encore plus les dépenses, la France s'est proposée de fournir une expertise gratuitement. Cette offre a été acceptée par la réunion.

## PROJET DE RESOLUTION

### "LA STRATEGIE REGIONALE EN MATIERE DE PREVENTION DES POLLUTIONS DU MILIEU MARIN PAR LES NAVIRES"

(qui sera soumis pour adoption à la Réunion des Parties Contractantes)

Les Parties Contractantes, réunies à .....

*Considérant* l'importance dans le cadre du développement durable en Méditerranée et de la mise en oeuvre de l'Agenda 21 d'associer la prévention de la pollution par les navires à la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution accidentelle du milieu marin;

*Tenant compte* de la partie appropriée du "Plan d'Action pour la protection du milieu marin et le développement durable des zones côtières de la Méditerranée" (PAM Phase II) adopté par la Conférence de Plénipotentiaires tenue à Barcelone le 10 juin 1995;

*Tenant compte également* des conclusions de la Réunion extraordinaire des Parties Contractantes tenue à Montpellier du 1er au 4 juillet 1996 qui a décidé de soumettre la question de la coopération régionale dans le domaine de la prévention de la pollution du milieu marin par les navires à la Réunion des Correspondants du REMPEC;

*Ayant noté* les conclusions de cette Réunion tenue à Malte du 22 au 26 octobre 1996.

.....

.....

- I. **Adoptent** la stratégie régionale en matière de prévention de la pollution du milieu marin par les navires annexée;
- II. **Décident** qu'il y a lieu d'amender en conséquence le Protocole sur les situations d'urgence en vue d'y inclure les dispositions nécessaires à la mise en oeuvre de cette stratégie et souhaitent adopter les amendements correspondants à l'occasion de leur réunion de 1999;
- III. **Décident** que, en attendant l'adoption et l'entrée en vigueur de ces amendements, le REMPEC prenne en charge la mise en oeuvre de cette stratégie en ce qui concerne les aspects de coopération entre Etats de la Méditerranée, complètent ainsi l'action menée en matière de préparation à la lutte et de lutte contre les pollutions marines accidentelles;
- IV. **Décident** que l'annexe à la Résolution 7 relative aux objectifs et fonctions du REMPEC doit être modifiée.

## **APPENDICE I**

### **STRATEGIE REGIONALE EN MATIERE DE PREVENTION DES POLLUTIONS DU MILIEU MARIN PAR LES NAVIRES**

Plus de 90% des échanges mondiaux s'effectuent par voie maritime. Environ 30% du volume du commerce maritime international provient des 300 ports de la Méditerranée, y aboutit ou transite par cette mer. On y dénombre 58 grands ports de chargement et de déchargement d'hydrocarbures. La Méditerranée présente une densité de trafic maritime commercial particulièrement importante et les risques d'accidents susceptibles de provoquer une pollution massive par les hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses demeurent élevés en particulier en raison de la mise en oeuvre insuffisante ou inadéquate des normes internationales. D'autre part, les rejets opérationnels des navires (résidus d'hydrocarbures, substances chimiques dangereuses, eaux usées et ordures) sont une source importante de pollution.

Le développement socio-économique des pays riverains de la Méditerranée est en partie lié à la sécurité maritime et à la qualité du milieu marin. C'est ainsi que, dans une perspective de développement durable, **il est préférable de prévenir les accidents que de combattre la pollution du milieu marin qui peut en résulter.**

Tenant compte de ces considérations, le **PAM Phase II** a en particulier décidé de mener un certain nombre d'activités avec l'assistance du Centre Régional compétent et la coopération de l'Organisation Maritime Internationale.

A cette fin, il convient de développer la coopération régionale en vue de la mise en oeuvre effective des Conventions internationales, en particulier celles adoptées sous l'égide de l'OMI, sans ajouter de dispositions normatives à celles qui figurent dans lesdites Conventions.

Cette coopération régionale tiendra dûment compte du cadre régional de coopération mis en oeuvre par le partenariat euro-méditerranéen ainsi que par les engagements réciproques liant dans ce contexte l'Union européenne à ses partenaires méditerranéens.

#### **Cette stratégie vise à:**

- a) renforcer les capacités nationales
  - i) en améliorant les capacités des administrations (chargées des transports maritimes et de l'environnement) à développer et à mettre en oeuvre des politiques de prévention par:
    - des actions de formation;
    - la fourniture d'information et d'expertise y compris l'accès à la technologie;
    - l'exécution de programmes pilotes.
  - ii) en développant les moyens en équipement et infrastructures par:
    - la réalisation d'études techniques et de pré-investissement;
    - l'exécution de projets pilotes.

- b) développer la coopération régionale
  - i) en organisant la concertation en vue de conduire des actions coordonnées à tous les niveaux: national, régional et global (au sein de l'OMI);
  - ii) en mettant en oeuvre des programmes qui exigent des mesures et actions concertées au niveau régional;
  - iii) en conduisant des études sur des sujets d'intérêt régional.

**Cette stratégie portera en particulier sur les actions prioritaires suivantes:**

- a) contrôle de la mise en oeuvre effective des Conventions pertinentes de l'OMI par l'Etat du pavillon, l'Etat du port et l'Etat côtier;
- b) développement des installations de réception portuaires;
- c) sécurité de la navigation;
- d) surveillance des rejets et la poursuite des infractions;
- e) le remorquage d'urgence.