



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

Douzième réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

REMPEC/WG.41/9
Date : 10 mai 2017

Malte, 23-25 mai 2017

Original : anglais

Point 9 de l'ordre du jour

PARTAGE DES DONNÉES, SUIVI ET COMMUNICATION DE L'INFORMATION

Note du Secrétariat

RÉSUMÉ

Résumé :

Ce document expose un aperçu des progrès réalisés en matière de partage des données, de suivi et communication de l'information depuis la dernière réunion des correspondants du REMPEC tenue à Malte en juin 2015, pour rationaliser et simplifier les obligations de communication de l'information des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, en particulier dans le cadre du MEDGIS-MAR, du SIR, du SCI, et pour évaluer les synergies potentielles pour interconnecter le SIR avec le CECIS. Ce document traite également de la question des droits de visualisation des données nationales et fournit des informations sur l'élaboration d'un programme d'assurance-qualité pour la collecte et la communication des données, conformément à l'article 5 du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002, ainsi que sur l'élaboration du QSR2017 pour la Méditerranée.

Actions à prendre : Paragraphe 50

Documents de référence : UNEP(DEPI)/MED IG.17/10, UNEP(DEPI)/MED IG.21/9,
UNEP(DEPI)/MED IG.22/28, UNEP(DEPI)/MED WG.427/6,
UNEP(DEPI)/MED CC.12/6, UNEP(DEPI)/MED CC.12/Inf.4,
REMPEC/WG.37/10, REMPEC/WG.41/INF.3, REMPEC/WG.41/INF.11,
REMPEC/WG.41/INF.12

Contexte

1 La onzième réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) ayant eu lieu à Malte du 15 au 17 juin 2015 a examiné le document REMPEC/WG.37/10 qui fournissait des informations sur les défis et les opportunités liés au partage des données, suivi et communication de l'information.

2 A la suite des discussions relatives au Système d'informations régional (SIR), au site Internet du Centre et, en particulier, les Profils Pays du REMPEC et la collecte des données par le Groupe de travail technique méditerranéen (MTWG) (concernant les moyens d'intervention, les événements marins, les installations offshore de pétrole et de gaz, et les installations de manutention d'hydrocarbures) et par le Plan Bleu, le Centre d'activités régionales pour les aires spécialement protégées (CAR / ASP) et Eni S.p.A (cartes socio-économiques, environnementales et topographiques côtières), qui ont été intégrées au Système d'information géographique intégré méditerranéen pour l'évaluation du risque et la lutte contre la pollution maritime (MEDGIS-MAR), la réunion a convenu :

- .1 d'approuver MEDGIS-MAR ;
- .2 de supprimer les sections consacrées à l'évaluation des risques et aux ressources des Profils Pays du REMPEC une fois le MEDGIS-MAR opérationnel ;
- .3 d'abandonner la base de données des alertes et accidents en Méditerranée du REMPEC, qui sera remplacée par MEDGIS-MAR ;
- .4 d'encourager toutes les Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« Convention de Barcelone ») à signaler tout accident causant ou susceptibles de causer une pollution de la mer par hydrocarbures ou autres substances dangereuses ; et
- .5 d'inviter le Secrétariat à adresser un courrier officiel à chaque État côtier méditerranéen afin de confirmer sa position vis-à-vis des droits de visualisation des données nationales (concernant les moyens d'intervention, les accidents marins, les installations offshore de pétrole et de gaz, et les installations de manutention d'hydrocarbures), tout en relevant que les autres données sont accessibles au grand public.

3 Sur la base des informations fournies par le Secrétariat concernant le Système de communication d'informations de la Convention de Barcelone (SCI), ladite réunion a examiné la comparaison (voir document REMPEC/WG.37/10) des informations requises par les Profils Pays du REMPEC et par le SCI dans sa version actuelle, et a relevé que le SCI serait révisé dans le but de le simplifier et de le rendre plus opérationnel.

4 Pour rappel, la réunion a reconnu l'importance de la prise en compte de toutes les procédures de compte-rendu existantes dans le contexte de l'élaboration du Programme de surveillance et d'évaluation intégrées de la mer et des côtes méditerranéennes et critères d'évaluation connexes (IMAP), adoptée par la dix-neuvième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (CdP 19) qui s'est tenue à Athènes en Grèce du 9 au 12 février 2016 (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28, décision IG.22/7), et a encouragé les correspondants du REMPEC à contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre dudit Programme par l'intermédiaire des correspondants respectifs du Programme méditerranéen d'évaluation et de contrôle de la pollution (MED POL) ainsi que des correspondants du plan d'action méditerranéen Programme des Nations Unies pour l'environnement (ONU Environnement), également appelé l'ONU Environnement / PAM.

5 Des divers éléments présentés, la réunion a invité le Secrétariat à préparer une proposition concernant le partage des données, le suivi et la communication de l'information, y compris la révision des Profils Pays du REMPEC, à soumettre à l'examen de la présente réunion, afin de simplifier les obligations de communication des données des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, en prenant en considération les informations contenues dans les Profils Pays du REMPEC, MEDGIS-MAR, les développements dans le cadre du Réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS), et la révision du SCI ainsi que de l'IMAP.

6 La réunion a enfin convenu d'explorer les interconnexions possibles entre le système de communication des données actuel du REMPEC (c'est-à-dire, les Profils Pays et MEDGIS-MAR) et le Système commun de communication et d'informations d'urgence (CECIS), et de communiquer ses conclusions à la présente réunion.

MEDGIS-MAR et droits de visualisation des données nationales

7 Alors que les sections sur l'évaluation des risques et les ressources ont été supprimées des Profils Pays du REMPEC et que la base de données Alertes et Accidents en Méditerranée a été mise hors service, suite à la mise en opération de MEDGIS-MAR, il convient toutefois de relever qu'un faible nombre de Parties contractantes à la Convention de Barcelone a utilisé le système MEDGIS-MAR pour signaler des accidents ayant causé ou susceptibles de causer une pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nuisibles.

8 De son côté, le Centre a continué d'alimenter la base de données afin de garantir la continuité entre l'ancienne base de données Alertes et Accidents en Méditerranée et MEDGIS-MAR.

9 Comme demandé par la onzième réunion des correspondants du REMPEC, le Secrétariat a adressé un courrier officiel (voir Circulaire n° 13/2015) à chaque État côtier méditerranéen en date du 15 juillet 2015, l'invitant à confirmer sa position concernant les droits de visualisation des données nationales. Les niveaux d'accès aux données ont été définis comme suit :

- .1 **Libre accès** : les données sont accessibles en ligne et sans restriction par tout utilisateur du service.
- .2 **Libre accès partiel** : les données nationales sont accessibles à toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ou à une sélection de celles-ci, mais ne sont pas accessibles au grand public.
- .3 **Accès national** : seul l'utilisateur national a accès aux données.

10 Malheureusement, malgré les multiples rappels adressés par le Centre, seules neuf (9) Parties contractantes (représentant 41 %) ont répondu à la demande, comme résumé dans le tableau ci-dessous :

	Accidents	Installations de manutention d'hydrocarbures	Équipements de récupération
Libre accès	44,44 %	11,11 %	11,11 %
Libre accès partiel	33,33 %	33,33 %	33,33 %
Accès national	22,22 %	33,33 %	56,56 %
Non disponible	-	22,22 %	-

11 Dans ce contexte, le Secrétariat propose d'identifier, en consultation avec les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, toute amélioration du système et son fonctionnement afin de faciliter la déclaration régulière de tout accident causant ou susceptible de causer une pollution de la mer par les hydrocarbures et autres substances nocives, comme convenu lors de la onzième réunion des correspondants du REMPEC.

12 Pour rappel, le principe 10 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, adoptée lors de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) de 1992, cherche à garantir que chaque citoyen ait accès aux informations, puisse participer au processus de prise de décision et puisse se prévaloir de différentes voies de recours judiciaire en matière environnementale, dans le but de préserver le droit à un environnement sain et durable pour les générations actuelles et futures.

13 Il convient par ailleurs de relever que la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, ci-après dénommée « Convention d'Aarhus » et le Protocole sur les registres des rejets et transferts de polluants (PRTR), ci-après dénommé « Protocole sur les PRTR », qui ont été adoptés dans le cadre de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe¹ (CEE-ONU), sont les seuls instruments internationaux juridiquement contraignants sur la démocratie environnementale qui mettent en pratique le principe 10 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement.

Protocole sur les registres des rejets et transferts de polluants à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement

¹ La CEE-ONU a été créée en 1947 par le Conseil économique et social des Nations Unies, (CESNU) est l'une des cinq commissions régionales des Nations Unies, qui comprend également la Commission économique pour l'Afrique (CEA), la Commission économique et sociale pour l'Asie et la Pacifique (CESAP), la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), ainsi que la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO).

14 La Convention d'Aarhus vise la responsabilité, la transparence et la réactivité des gouvernements. Elle accorde des droits aux citoyens et impose des obligations aux Pays et aux autorités publiques en matière d'accès à l'information, de participation au processus décisionnel et d'accès à la justice pour le citoyen. Elle est ouverte à l'adhésion de tout Etat membre des Nations Unies, sous réserve d'approbation de la réunion des Parties.

15 L'objectif du Protocole sur les PRTR est de renforcer l'accès du public à l'information grâce à la mise en place de registres des rejets et transfert de polluants (PRTR) harmonisés. Bien qu'il réglemente les informations relatives aux polluants plutôt que la pollution elle-même, ce Protocole devrait faire diminuer considérablement la pollution puisqu'aucune entreprise ne souhaite être identifiée comme figurant parmi les plus grands pollueurs. Tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies peuvent adhérer au Protocole sur les PRTR, y compris ceux qui n'ont pas ratifié la Convention d'Aarhus et ceux qui ne sont pas membres de la CEE. Il s'agit, par définition, d'un traité mondial « ouvert ».

16 À la lumière de ce qui précède et étant donné qu'une majorité de Parties contractantes à la Convention de Barcelone est également signataire et / ou partie à la Convention d'Aarhus et / ou au Protocole sur les PRTR (voir **annexe I**), le Secrétariat propose de continuer à explorer la meilleure manière pour parvenir à un consensus concernant le droit d'accès aux données nationales, afin de se conformer à l'Objectif spécifique 19 de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28, décision IG.22/4), ci-après dénommée la Stratégie régionale (2016-2021), présentée en annexe du document REMPEC/WG.41/INF.3, qui vise à améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus décisionnel en cas d'incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision.

Rationalisation et simplification des obligations d'établissement des rapports des Parties contractantes

17 Dans sa décision IG.21/2 relative au Format de rapport pour se conformer à la Convention de Barcelone et ses Protocoles ainsi qu'au nouveau Format de rapport du Protocole relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée (« Protocole GIZC »), la dix-huitième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (CdP 18), qui s'est tenue à Istanbul en Turquie du 3 au 6 décembre 20 (UNEP(DEPI)/MED IG.21/9), a invité le Secrétariat de l'ONU Environnement / PAM - Convention de Barcelone à préparer, en consultation avec le Comité de respect des obligations en vertu de la Convention de Barcelone et ses Protocoles, une version simplifiée et pratique du formulaire de rapport sur l'application de la Convention de Barcelone et de ses Protocoles, ci-après dénommé le formulaire de rapport, adopté par la quinzième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles organisée à Almeria en Espagne (CdP 15) du 15 au 18 janvier 2008 (UNEP(DEPI)/MED IG.17/10).

18 Par ailleurs, la CdP 19 a invité le REMPEC à rationaliser et simplifier les obligations de communication des données des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, en prenant en considération les mécanismes de communication des données actuels tels que les Profils Pays du REMPEC, MEDGIS-MAR, MENELAS, BCRS et l'Approche écosystémique (EcAp) (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28, décision IG.22/20).

19 Ce travail, le Secrétariat de l'ONU Environnement / PAM - Convention de Barcelone, en collaboration avec les composantes de l'ONU Environnement / PAM, a simplifié le formulaire de rapport afin de faciliter l'élaboration des rapports des Parties contractantes à la Convention de Barcelone. Le formulaire de rapport révisé présenté dans le document UNEP(DEPI)/MED CC.12/6 soumis à la douzième réunion du Comité de respect des obligations en vertu de la Convention de Barcelone et ses Protocoles, qui s'est tenue à Athènes en Grèce les 24 et 25 janvier 2017, a été construit sur la base des données des Centres d'activités régionaux (CAR), notamment les Profils Pays du REMPEC, et les bases de données MEDGIS-MAR, en veillant à éviter les doublons. La synthèse des commentaires formulés par les composantes de l'ONU Environnement / PAM concernant le projet de formulaire de rapport révisé sur l'application de la Convention de Barcelone et de ses Protocoles est disponible dans le document UNEP(DEPI)/MED CC.12/Inf.4.

20 Dans ce cadre, les sections pertinentes du rapport ont été soit restructurées en fournissant aux Parties contractantes la possibilité de télécharger des informations à partir des CAR via des liens (c'est-à-dire site Internet / lien / autre référence) soit alignées sur les données des CAR, afin d'éviter les redondances entre les sources de données.

21 Par exemple, les détails techniques du tableau « *Préparation et lutte contre la pollution : mesures opérationnelles* » dans le cadre du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Protocole « Situations critiques » de 1976) peuvent être complétés en insérant un lien Internet soit vers les Profils Pays du REMPEC soit vers les fichiers nationaux. Un autre exemple dans le cadre du même Protocole est le tableau « Pollutions accidentelles », qui suit la structure de la base de données MEDGIS-MAR. L'objectif de cet exercice est de garantir autant que possible la complémentarité du SCI et des fichiers de données des CAR.

22 Dans le but d'affiner davantage le projet de formulaire de rapport révisé et de faciliter son adoption par la vingtième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (CdP 20) qui se tiendra à Tirana (Albanie) du 17 au 20 décembre 2017, le Secrétariat de l'ONU Environnement / PAM - Convention de Barcelone a invité, le 3 mai 2017, les correspondants de l'ONU Environnement / PAM à tester le formulaire de rapport révisé et à lui faire parvenir des suggestions d'ici le 2 juin 2017. La section du formulaire de rapport révisé relative au 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 (Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002) est reproduite en Appendice au document REMPEC/WG.41/INF.11.

23 Dans ce contexte, le Secrétariat propose que les Parties Contractantes à la Convention de Barcelone :

- .1 considèrent toute mesure supplémentaire visant à rationaliser et simplifier davantage leurs obligations de rapport, le cas échéant ;
- .2 assurent la liaison avec les correspondants respectifs de l'ONU Environnement / PAM pour contribuer au test du formulaire de rapport révisé reproduit en annexe du document REMPEC/WG.41/INF.11 ; et
- .3 soient encouragées à mettre régulièrement à jour leur Profil Pays, MEDGIS-MAR, MENELAS et le BCRS.

Évaluation des synergies potentielles pour interconnecter le SIR avec CECIS

24 Dans le cadre du Programme de Travail et de Budget 2016-2017 de l'ONU Environnement / PAM adopté par la COP 19 (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28, décision IG.22/20), l'évaluation des synergies potentielles pour l'interconnexion le SIR et le CECIS devait en principe faire partie du projet de « Coopération contre la pollution marine par les hydrocarbures et substances nocives et potentiellement dangereuses dans la région de la Méditerranée occidentale » (projet West MOPoCo), soumis dans le cadre de l'appel à propositions 2016 pour des projets de prévention et de préparation dans le domaine de la protection civile et de la pollution marine. En raison du processus de sélection infructueux de la proposition du projet, cette activité n'a pas pu être réalisée et sera à nouveau envisagée lors de la soumission du projet pour l'appel à propositions 2017.

25 Des progrès ont néanmoins été réalisés à cet égard dans le cadre des réunions annuelles inter-secrétariats entre les Secrétariats des accords régionaux, la Direction générale de la protection civile et des opérations d'aide humanitaire de la Commission européenne (DG ECHO) et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM).

26 Lors de la douzième réunion inter-secrétariats entre les Secrétariats des accords régionaux, la DG ECHO et l'AESM organisée par le Secrétariat de l'Accord pour la coopération en matière de pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et d'autres substances nocives, 1983 (« Accord de Bonn ») le 17 février à Londres, l'interconnexion des inventaires des équipements / ressources d'intervention contre la pollution au sein de l'Union européenne (UE) a été considérée comme présentant un sujet d'intérêt commun par l'ensemble des Accords régionaux, afin d'éviter les redondances de saisie des données lors de la mise à jour desdits inventaires à l'échelon national, régional ainsi que de l'UE et du CECIS.

27 Ladite réunion a été informée de l'examen conjoint de la base de données de ressources du CECIS par la DG ECHO et l'AESM, à partir des informations fournies par les Accords régionaux en 2015, et de la révision de sa structure. Il a été proposé d'utiliser la base de données CECIS comme base de données centrale au niveau de l'UE pour les ressources d'intervention contre la pollution en Europe, son contenu pouvant alors alimenter les bases de données régionales et nationales. Toutefois, il a été relevé qu'il était nécessaire de convenir de la nomenclature des équipements et du contenu de la base de données (c'est-à-dire, toutes les ressources nationales ou uniquement celles pouvant être mises à disposition à l'échelle internationale). La DG ECHO a convenu d'informer tous les membres du groupe inter-secrétariats une fois la révision de la structure de la base de données CECIS terminée, afin de leur permettre de formuler leurs derniers commentaires concernant la structure, les catégories de contenu et la nomenclature des équipements utilisés par la base de données selon leurs inventaires régionaux.

28 Lors de la treizième réunion inter-secrétariats entre les Secrétariats des accords régionaux, la DG ECHO et l'AESM organisée par cette dernière à Lisbonne au Portugal le 16 février 2017, la DG ECHO a indiqué qu'ayant reçu en 2016 de la part des Accords les informations relatives à leurs inventaires régionaux (par exemple MEDGIS-MAR et RIS pour la région méditerranéenne) elle a pu terminer la révision de la structure de la base de données CECIS sur les ressources contre la pollution marine (PM). Il a par ailleurs été rappelé que les Secrétariats des Accords régionaux peuvent accéder à l'application CECIS sur demande.

29 La réunion a souligné qu'il était encore nécessaire de travailler sur l'interaction entre la base de données CECIS et les bases de données régionales. À ce propos, le représentant de la DG ECHO a relevé que l'ouverture de la base de données CECIS PM aux pays tiers partageant un bassin maritime avec l'UE était un processus lent et toujours en cours. Le Chef de Bureau du REMPEC a souligné que bien que les aspects techniques puissent être surmontés à condition de disposer des moyens requis, les termes et conditions de l'interconnexion entre CECIS PM et MEDGIS-MAR ainsi qu'avec le SIR, y compris les droits d'accès aux données, devraient être discutés par les différentes parties prenantes et approuvés par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone.

30 Du Groupe de travail sur la protection civile (PROCIV) : les défis maritimes de la protection civile (« *Civil Protection Maritime Challenges* ») organisé à St. Julian's à Malte les 19 et 20 janvier 2017 dans le cadre du programme d'événements de la présidence maltaise 2017 du Conseil de l'UE, le REMPEC a présenté un exposé sur ses activités en Méditerranée, avec une attention particulière pour les sujets d'intérêt pour la protection civile. À cette occasion, M. Alfonso de la Fuente Garrigosa, responsable de la politique de protection civile (DG-ECHO) et correspondant OPRC du REMPEC pour l'UE, Mme Biljana Zuber gestionnaire de programme, DG ECHO et M. Franz Josef Molitor, du ministère de l'intérieur allemand, ont visité les bureaux du REMPEC afin de discuter des domaines potentiels de coopération, y compris des possibilités d'interconnexion entre les systèmes méditerranéens et européens susvisés

31 Le Secrétariat propose de continuer à avancer vers un système intégré en consultation avec les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, en particulier en ce qui concerne les droits d'accès aux données, y compris les informations relatives aux accidents et aux moyens de réponse et toute autre exigence.

Élaboration d'un programme d'assurance-qualité pour la collecte et la communication des données, conformément à l'article 5 du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002

32 L'IMAP définit les principes de la surveillance intégrée qui, pour la première fois, surveillera de manière intégrée la diversité biologique et les espèces exotiques, la pollution et les déchets marins ainsi que les littoraux et l'hydrographie. Il a pour but de faciliter la mise en œuvre de l'article 12 (Surveillance continue de la pollution) de la Convention de Barcelone ainsi que de diverses dispositions liées à la surveillance émanant de plusieurs de ses Protocoles, avec pour principal objectif l'évaluation du bon état écologique (BEE). Il s'appuie sur onze (11) Objectifs écologiques (OEs) et sur vingt-sept (27) indicateurs communs, qui sont présentés dans ladite décision.

33 Conformément à l'article 5 du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002, les Parties doivent développer et mettre en œuvre, soit individuellement, soit en coopération bilatérale ou multilatérale, des activités de surveillance de la zone de la mer Méditerranée afin de prévenir, détecter et combattre la pollution et d'assurer le respect de la réglementation internationale applicable.

34 Selon l'Objectif spécifique 19 de la Stratégie régionale (2016-2021) (« *Améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité du processus décisionnel en cas d'incidents de pollution du milieu marin grâce au développement et au recours à des outils techniques et d'aide à la décision* »), les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent contribuer au développement d'un programme d'assurance-qualité pour le report et la collecte des données qui s'inscrit dans la continuité du Programme de contrôle de l'EcAp, donc l'IMAP, avec l'appui du Secrétariat (REMPEC).

35 Par conséquent, l'élaboration d'un programme d'assurance-qualité pour la collecte et la communication des données, conformément à l'article 5 du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002, devrait viser à compléter l'IMAP par des éléments liés à la surveillance du transport maritime au niveau régional, pour mettre en œuvre le Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002 et la Stratégie régionale (2016-2021).

36 Considérant que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent bénéficier d'un soutien efficace et opportun afin d'élaborer un programme d'assurance-qualité pour la collecte et la communication des données, conformément à l'article 5 du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002, dans le but, par la suite, de leur permettre de développer leurs propres programmes de surveillance nationaux et de produire leurs rapports de surveillance de manière régulière, il est nécessaire de s'appuyer sur les travaux pertinents, entrepris par le Groupe de correspondance sur la surveillance (COR MON) dans le cadre du processus EcAp, conformément à la décision IG.21/3 relative à l'approche écosystémique comportant l'adoption des définitions du "bon état écologique" (BEE) et des cibles, telle qu'adoptée par la CdP 18 (UNEP(DEPI)/MED IG.21/9).

37 En vue de compléter l'IMAP par des éléments portant sur la surveillance du transport maritime au niveau régional et, conformément au Programme de Travail et de Budget 2016-2017 de l'ONU Environnement / PAM adoptés par la CdP 19 (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28), le Centre a apporté un appui technique au MED POL qui a coordonné cette activité dans le cadre du projet EcAp-MED II « Mise en œuvre de l'Approche écosystémique en Méditerranée en cohérence avec la directive-cadre "Stratégie pour le milieu marin" de l'Union européenne ». En particulier, le REMPEC a préparé les termes de référence (TdR) nécessaires pour une prestation de services de conseil pour l'élaboration du programme d'assurance-qualité susvisé.

38 Un consultant a été recruté et une réunion de lancement a eu lieu dans les bureaux du Secrétariat de l'ONU Environnement / PAM - Convention de Barcelone du 20 au 21 septembre 2016, afin de discuter du contenu des documents de référence à analyser et du champ à couvrir, ainsi que de s'accorder sur la méthode de travail suivie et les canaux de communication. Le Centre a également préparé un document de réunion (UNEP(DEPI)/MED WG.427/6) et a présenté le diaporama PowerPoint correspondant, avec pour but de fournir des informations détaillées concernant le calendrier et les résultats attendus de cette activité, lors de la réunion du Groupe de correspondance de l'EcAp sur la surveillance de la pollution marine, qui s'est tenue à Marseille en France du 19 au 21 octobre 2016.

39 Conformément aux TdR, les produits suivants, tels qu'ils figurent dans le rapport du consultant présenté au document REMPEC/WG.41/INF.12, ont été livrés au travers des services de conseil mentionnés ci-dessus :

- .1 un plan de travail détaillé et un rapport initial ;
- .2 la liste des obligations de surveillance imposées par la réglementation internationale applicable ;
- .3 la liste des polluants et des paramètres faisant l'objet d'un suivi dans le cadre des obligations de surveillance susvisées ;
- .4 la liste des procédures de notification existantes aux niveaux international et régional eu égard aux polluants et aux paramètres susvisés ;
- .5 une matrice reliant les produits susmentionnés aux indicateurs qualitatifs de l'IMAP pertinents et, le cas échéant, avec les Fiches d'orientation sur les indicateurs de l'IMAP associées établies selon le modèle convenu ; et
- .6 un rapport final.

40 Plus particulièrement, en ce qui concerne l'Objectif écologique 9 (Pollution), un projet de Fiche d'orientation sur les indicateurs de l'IMAP a été préparé, conformément au Programme de travail et au Budget 2016-2017 de l'ONU Environnement / PAM, pour l'indicateur commun 19 : survenue, origine (si possible), ampleur des événements de pollution graves (par ex. déversements d'hydrocarbures, de produits pétroliers et de substances dangereuses) et leur impact sur les biotes atteints par cette pollution, ci-après dénommés EO9 CI19, qui figure en **annexe II** du présent document.

41 L'objectif principal de ce projet de Fiche d'orientation sur les indicateurs de l'IMAP pour l'EO9 CI19 est de fournir des orientations et des références concrètes aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone pour concevoir et appuyer la mise en œuvre de leur programme de surveillance national dans l'optique de l'objectif global de mise en œuvre de l'EcAp en Méditerranée et la réalisation du BEE.

42 Enfin, le rapport du consultant, tel que présenté au document REMPEC/WG.41/INF.12, donne également un aperçu sur une analyse des lacunes ainsi que des conclusions et des recommandations pour l'élaboration d'un programme d'assurance-qualité pour la collecte et la communication des données, conformément à l'article 5 du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002.

43 Dans ce contexte, le Secrétariat propose que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone contribuent à l'élaboration dudit programme d'assurance-qualité, en particulier :

- .1 en examinant le projet de Fiche d'orientation sur les indicateurs de l'IMAP pour l'EO9 CI19 qui figure en **annexe II** du présent document, et en formulant des commentaires ainsi que des suggestions pour sa révision et sa finalisation en vue de sa soumission à la prochaine réunion des correspondants de l'ONU Environnement / PAM qui aura lieu à Athènes en Grèce du 12 au 15 septembre 2017 ; et
- .2 en commentant l'analyse des lacunes ainsi que les conclusions et recommandations figurant dans le rapport du consultant, tel que présenté au document REMPEC/WG.41/INF.12.

Élaboration du Rapport 2017 sur la qualité (QSR2017) pour la Méditerranée

44 L'approche principale pour l'élaboration des Rapports sur la qualité (QSR) pour la Méditerranée devrait être basée sur des fiches d'évaluation des indicateurs communs à soumettre au Secrétariat de l'ONU Environnement / PAM - Convention de Barcelone par chaque Partie contractante à la Convention de Barcelone conformément à l'IMAP. Le Secrétariat de l'ONU Environnement / PAM - Convention de Barcelone complétera les évaluations nécessaires et préparera les QSR finaux qui fourniront des évaluations régionales et sous-régionales des progrès et des réalisations en matière de BEE en mer Méditerranée. Cette approche permettra d'établir le lien entre les évaluations et les fichiers de données sous-jacents, les métadonnées, les méthodes, les auteurs, ce qui accroîtra la transparence, la traçabilité et la répétabilité. Par ailleurs, ces évaluations seront liées et publiées dans le Système intégré d'information et de données de l'ONU Environnement / PAM - Convention de Barcelone et sur le site Internet de l'ONU Environnement / PAM.

45 Étant donné que la mise en œuvre de l'IMAP est encore à ses débuts, l'approche pour le Rapport 2017 sur la qualité (QSR2017), qui sera le premier rapport sur les OEs basés sur l'IMAP et les indicateurs communs connexes, accommode le peu de temps disponible pour la préparation de ce rapport et des lacunes en matière de données pour certains des indicateurs de l'IMAP, et considère également l'approche adoptée par d'autres mers régionales telles que l'Atlantique du Nord-Est et la Commission de la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Commission OSPAR), ainsi que des travaux mondiaux tels que le mécanisme mondial de notification et d'évaluations systématiques de l'état du milieu marin, aspects socio-économiques compris (Mécanisme mondial) et le processus de mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, en particulier les objectifs de développement durable (ODD) liés à l'océan. Comme les pays sont encore en train de réviser leurs programmes de surveillance nationaux, il ne sera pas possible de compiler un ensemble complet de données pour tous les indicateurs de l'IMAP pour le QSR2017. Par conséquent, l'approche pour le QSR2017 consiste à utiliser toutes les données d'indicateurs disponibles et à compléter et combler les lacunes avec des données provenant de

nombreuses sources. Dans les étapes initiales, des sources d'informations supplémentaires sont identifiées et organisées, en provenance d'autres partenaires, etc.

46 Le QSR2017 sera préparé comme un rapport interactif en ligne afin qu'il puisse être largement diffusé, être visuellement attrayant, inclure des graphiques et des animations (telles que des séries chronologiques) et, qu'en plus de la section principale, il puisse avoir des liens vers des études de cas provenant des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et aussi de partenaires, ou des liens vers d'autres bases de données et sources d'information. Un rapport de synthèse sera également préparé et publié. Le QSR2017 sera présenté à la CdP 20, avec une recommandation pour les évaluations futures.

46 Le QSR2017 sera préparé comme un rapport interactif en ligne afin qu'il puisse être largement diffusé, être visuellement attrayant, inclure des graphiques et des animations (comme des séries chronologiques) et en plus de la section principale, peut avoir des liens vers des études de cas de Parties contractantes à la Convention de Barcelone et partenaires, ou des liens vers d'autres bases de données et sources d'information. Un rapport de synthèse sera également préparé et publié. Le QSR2017 sera présenté à la COP 20, avec une recommandation pour les évaluations futures.

47 Par conséquent, en vue de fournir des informations pertinents à la pollution par les navires, en vue de l'élaboration du QSR2017, les services de conseil visés au paragraphe 37 ont été prolongés et un projet de Fiche d'évaluation QSR2017 pour l'EO9 C119 a été préparé, tel qu'il figure en **annexe III** du présent document.

48 Comme expliqué dans le rapport du consultant, présenté au document REMPEC/WG.41/INF.12, le projet de Fiche d'évaluation QSR2017 pour l'EO9 C119 est le résultat d'une recherche et d'une analyse de la littérature approfondies entreprises par le consultant sur les différents aspects repris dans le modèle de Fiche d'évaluation QSR2017 fourni par le MED POL. Certains documents statistiques fournis par le Centre ont également été utilisés, de même que des contacts directs avec des représentants de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'ITOPF (*International Tanker Owners Pollution Federation Limited*) et de l'AESM visant à obtenir les informations techniques et scientifiques les plus récentes relatives aux problématiques de la surveillance et de l'impact.

49 Dans ce contexte, le Secrétariat propose que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone contribuent à l'élaboration du QSR2017, en particulier :

- .1 en examinant le projet de Fiche d'évaluation QSR2017 pour l'EO9 C119, qui figure en **annexe III** du présent document, et en formulant des commentaires ainsi que des suggestions pour sa révision et sa finalisation en vue de sa soumission à la prochaine réunion des correspondants de l'ONU Environnement / PAM qui se tiendra à Athènes en Grèce du 12 au 15 septembre 2017 ;
- .2 en fournissant au Secrétariat des données et informations nationales susceptibles d'être incluses dans la révision du projet de Fiche d'évaluation QSR2017 pour l'EO9 C119 ; et
- .3 en proposant des études de cas potentielles aux niveaux local, national, sous-régional ou régional en lien avec l'EO9 C119, qui pourront également être incluses dans le QSR2017, en vue de montrer les efforts consentis et les défis rencontrés pour atteindre le BEE en mer Méditerranée.

Actions requises des participants à la réunion

50 Les participants à la réunion sont invités à :

- .1 **prendre note** des informations fournies dans ce document ; et
- .2 **examiner** les propositions formulées par le Secrétariat présentées aux paragraphes 11, 16, 23, 31, 43 et 49.

Annexe I

Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui sont également Signataires et / ou Parties à la Convention d'Aarhus et / ou au Protocole sur les PRTR

Participant	Convention d'Aarhus		Protocole sur les PRTR	
	Signature, Succession à la signature (d)	Ratification, Acceptation (A), Approbation (AA), Adhésion (a)	Signature, Succession à la signature (d)	Ratification, Acceptation (A), Approbation (AA), Adhésion (a)
Albanie	25 juin 1998	27 juin 2001		16 juin 2009 a
Bosnie-Herzégovine		1 oct 2008 a	21 mai 2003	
Croatie	25 juin 1998	27 mars 2007	23 mai 2003	14 juil 2008
Chypre	25 juin 1998	19 sept 2003	21 mai 2003	5 nov 2012
Union européenne	25 juin 1998	17 févr 2005 AA	21 mai 2003	21 févr 2006 AA
France	25 juin 1998	8 juil 2002 AA	21 mai 2003	10 juil 2009 AA
Grèce	25 juin 1998	27 janv 2006	21 mai 2003	
Israël				14 janv 2013 a
Italie	25 juin 1998	13 juin 2001	21 mai 2003	
Malte	18 déc 1998	23 avr 2002		20 mai 2016 a
Monaco	25 juin 1998			
Monténégro		2 nov 2009 a	23 oct 2006 d	
Slovénie	25 juin 1998	29 juil 2004	22 mai 2003	23 avr 2010
Espagne	25 juin 1998	29 déc 2004	21 mai 2003	24 sept 2009

Annexe II

Projet de Fiche d'orientation sur les indicateurs de l'IMAP pour l'EO9 CI19

(vide)

Annexe III

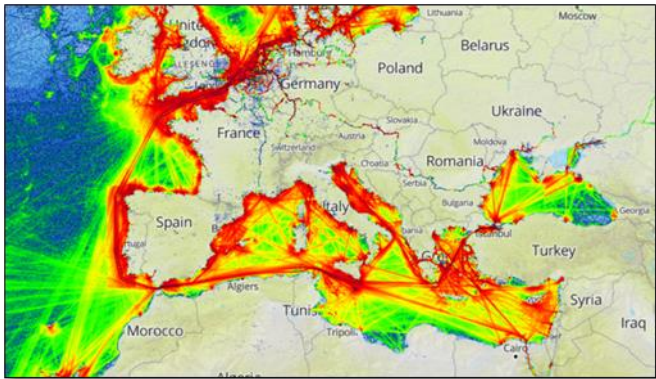
Projet de Fiche d'évaluation QSR2017 pour l'EO9 CI19

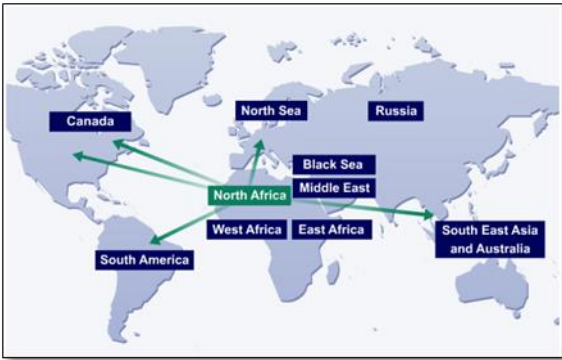


Contenu	Actions	Directive
Général		
Rapporteur	Soulignez le terme approprié	l'ONU Environnement / PAM-MED POL CAR / ASP REMPEC CAR / PAP Plan Bleu (BP)
Échelle géographique de l'évaluation	Sélectionnez le terme approprié :	Régionale : Mer Méditerranée
Pays contributeurs	Texte	Évaluation de la Méditerranée sur la base des enquêtes, recherches et publications régionales existantes.
Thème central	Sélectionnez le terme approprié :	Pollution terrestre et marine
Objectif écologique	Écrivez le libellé et le numéro exacts	Objectif écologique 9 (OE9) – Pollution : Les contaminants n'ont pas d'impacts significatifs sur les écosystèmes marins et côtiers et sur la santé humaine.
Indicateur commun de l'IMAP	Écrivez le libellé et le numéro exacts	Indicateur commun 19 : Survenue, origine (si possible), ampleur des événements de pollution graves (par ex. déversements d'hydrocarbures, de produits pétroliers et de substances dangereuses) et leur impact sur les biotes atteints par cette pollution (OE9).
Code de la fiche d'information de l'indicateur	Texte	EO9CI19
Principe de base / Méthodes		
Contexte (détaillé)	Texte (250 mots)	La pollution depuis des navires était l'une des premières questions abordées par les États côtiers de la Méditerranée lorsqu'ils ont décidé en 1975 d'agir de concert pour protéger la zone de la mer Méditerranée. Le déversement accidentel de pétrole de Torrey Canyon en 1967, qui a entraîné une pollution massive par des hydrocarbures, a sensibilisé le public à la pollution due aux activités de transport maritime. Des inquiétudes ont été exprimées au sujet des éventuels produits pétroliers et autres substances nocives qui peuvent être éliminés en mer Méditerranée, une zone marine semi-fermée. Ces inquiétudes ont conduit à la création du premier Centre d'activités régionales du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) dénommé Centre régional méditerranéen de lutte contre la pollution par les hydrocarbures (ROCC) aujourd'hui appelé Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) et à l'adoption, en vertu de la convention sur la protection du milieu marin et du littoral méditerranéen (« Convention de Barcelone »), du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Protocole « Situations critiques » de 1976). Ce Protocole a été révisé en 2002 pour inclure la prévention de la pollution par les navires en situations d'urgence et est aujourd'hui appelé Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de

Contenu	Actions	Directive
		<p>situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002). Le Protocole traite des incidents de pollution, qui comprennent non seulement la pollution accidentelle mais également les rejets illicites. La pollution par des hydrocarbures et autres substances dangereuses a également été abordée à l'échelle internationale à travers de nombreuses conventions adoptées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), dont certaines prévoient un régime plus strict en Méditerranée. Bien que l'action à l'échelle régionale et à l'échelle internationale ait entraîné une diminution significative des pollutions massives par des hydrocarbures depuis des navires, les incidents et les rejets illégaux sont toujours responsables de l'élimination de pétrole, de mélanges huileux et d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) en mer. C'est pour ces raisons que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont inclus un Indicateur commun (C119) libellé « <i>Survenue, origine (si possible), ampleur des événements de pollution graves (par ex. déversements d'hydrocarbures, de produits pétroliers et de substances dangereuses) et leur impact sur les biotes atteints par cette pollution</i> » dans le cadre de l'Objectif écologique 9.</p>
Méthodes d'évaluation	Texte (200 à 300 mots), images, formules, adresses URL	<p>Évaluation des accidents :</p> <p>Dans la région méditerranéenne, dans le cadre du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002, l'évaluation des survenues, des origines et de l'ampleur de la pollution par des hydrocarbures ou des substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) par les navires est effectuée sur la base des rapports de pollution (POLREP) soumis par les Parties contractantes de la Convention de Barcelone au REMPEC et par d'autres États affectés pour signaler un cas de pollution ou un événement qui pourrait entraîner une pollution. Ces rapports fournissent des détails sur les incidents, notamment l'emplacement, l'ampleur de la pollution, les caractéristiques de la pollution, les sources et la cause de la pollution, la trajectoire de la pollution, les prévisions et les impacts probables, ainsi que l'état de la mer et les informations météorologiques.</p> <p>Les rapports envoyés au REMPEC sont également utilisés pour alimenter la base de données des alertes et accidents en Méditerranée gérée par le Centre. Les consignations des déversements d'hydrocarbures et des accidents susceptibles de provoquer des déversements d'hydrocarbures en Méditerranée ont commencé en 1977, alors que des accidents impliquant d'autres SNPD sont signalés depuis 1988. Lloyd's Casualty Reporting Services (LCRS) constitue une autre source principale d'informations utilisée pour remplir la Base de données des alertes et accidents.</p> <p>Les accidents consignés dans cette base de données sont ceux qui ont causé ou auraient pu causer une pollution par des hydrocarbures ou autres SNPD dans la région de la Méditerranée. Les accidents concernés sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les accidents survenus en Méditerranée tels que définis dans la Convention de Barcelone ; - les accidents impliquant tout type de navire, qui ont effectivement entraîné un déversement d'hydrocarbures, un déversement ou une élimination

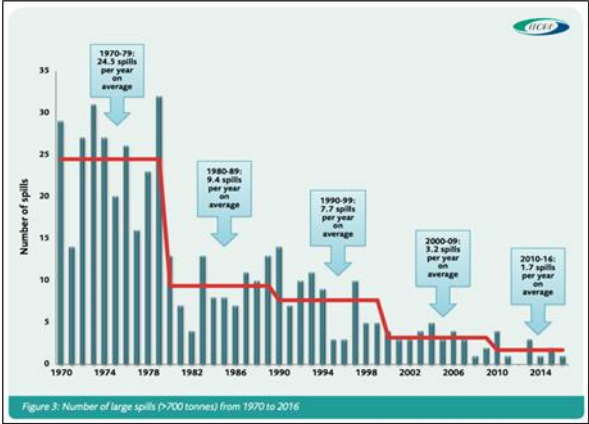
Contenu	Actions	Directive
		<p>d'une SNPD, ou une perte d'un conteneur contenant des SNPD ou un dommage causé à ce conteneur ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - les accidents sur terre (terminaux, réservoirs de stockage, pipelines, industries, centrales électriques, etc.) qui ont entraîné l'entrée en mer d'hydrocarbures ou de SNPD ; - les accidents impliquant un ou plusieurs pétroliers (chargés ou non) transportant des hydrocarbures ou des produits chimiques ; - des collisions, des échouages ou d'autres accidents causant des dommages sérieux aux navires concernés, en particulier si ceux-ci transportaient ou auraient pu transporter des quantités importantes d'essence en vrac ; - les accidents impliquant le naufrage de navires qui transportaient toute quantité d'hydrocarbures en vrac ; et - les accidents impliquant le naufrage de navires qui avaient comme cargaison des SNPD (en vrac ou sous forme emballée). <p>Évaluation des rejets illicites :</p> <p>La surveillance des rejets illicites est menée pour détecter les violations des exigences de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et recueillir des preuves pour la poursuite des navires contrevenant. Le POLREP peut également être utilisé par une Partie contractante à la Convention de Barcelone pour faire rapport au REMPEC sur un rejet délibéré.</p> <p>Méthodes : Les méthodes suivantes servent à détecter une pollution et à évaluer son origine et son ampleur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hydrocarbures : <ul style="list-style-type: none"> - observation par œil humain expert ; - observation aérienne (observation de l'œil humain et / ou équipements de télédétection) ; - analyse d'imagerie satellitaire pour évaluer l'ampleur et le sort d'une nappe d'hydrocarbures ; et - échantillonnage et analyse en vue de déterminer la nature de la substance en mer, sur la rive et à bord des navires. L'Accord de coopération pour lutter contre la pollution de la mer du Nord par le pétrole et d'autres substances nocives, 1983 (« Accord de Bonn ») a permis de mettre au point une procédure internationalement reconnue pour l'échantillonnage en mer, l'analyse et l'interprétation des résultats. <p>On peut identifier les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - volume d'hydrocarbure : des conseils reconnus à l'échelle internationale sont utilisés en fonction du type d'hydrocarbure et de son apparence pour en évaluer l'épaisseur (mm) et le volume (m^3/km^2) en mer (Code Accord de Bonn d'apparence des hydrocarbures (BAOAC)) ; - emplacement et couverture de la nappe en mer (latitude et longitude – GPS) ; - caractéristiques de l'hydrocarbure (persistant ou non persistant / viscosité) ; et

Contenu	Actions	Directive
		<ul style="list-style-type: none"> - origine de la nappe (s'ils sont visibles, nom du navire et numéro IMO, numéro d'identification des installations offshore). L'extraction des hydrocarbures à l'aide de méthodes de modélisation de la trajectoire permet d'identifier le navire source. <p>La surveillance à terre sera utilisée pour évaluer l'étendue du littoral affecté, le type et degré de contamination ainsi que l'impact sur les habitats et la faune.</p> <ul style="list-style-type: none"> • SNPD : <p>La détection des événements de pollution par SNPD et l'évaluation des impacts sont principalement réalisées sur place par une observation par œil humain expert, complétée par un suivi, un échantillonnage et une analyse en temps réel, ainsi que par l'utilisation d'outils de modélisation. Les conclusions de toute évaluation des risques pour les SNPD seront basées sur un certain nombre d'informations, y compris l'identification des circonstances et l'emplacement des incidents, l'identification du produit chimique impliqué, ses propriétés ou sa toxicité et sa forme (emballée/en vrac) ainsi que l'identification de conditions de zones et d'environnement sensibles.</p>
Contexte (détaillé)	Texte (caractères illimités), tableaux, références	<p>L'intensification des activités de transport et des activités maritimes représente un moteur important de la pression anthropique sur le milieu marin méditerranéen. La pression des transports maritimes comprend la pollution chimique potentielle par des hydrocarbures et des SNPD, l'immersion de déchets en mer, le rejet d'eaux usées, l'encrassement biologique et l'introduction d'espèces non indigènes. Comme cela a été documenté dans un grand nombre de recherches scientifiques, la pollution chimique par des hydrocarbures et d'autres substances nocives a des impacts sur l'eau, sur les fonds marins, ainsi que sur la faune et la flore. La probabilité de risque d'un accident en mer Méditerranée repose sur deux facteurs : la densité du trafic et les routes des pétroliers transportant des hydrocarbures ou des produits chimiques. En outre, les rejets illicites d'hydrocarbures par des navires restent préoccupants.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risques d'accidents : <p>La Méditerranée est une voie majeure pour le transport maritime. On estime qu'environ 80 % du commerce mondial par volume et plus de 70 % du commerce mondial par valeur sont transportés par la mer (CNUCED, 2015), avec environ 15 % de l'activité maritime mondiale par nombre total de navires et 10 % des tonnes de port en lourd (tpl) (REMPEC, 2008) se déroulant en Méditerranée. Cette zone est une importante voie de transit pour le transport maritime, avec deux des détroits les plus étroits et les plus actifs au monde : le détroit de Gibraltar et le détroit du Bosphore. La Méditerranée est une importante voie de transit. En 2006, environ 10000 navires, principalement de grandes tailles, ont transité par cette zone en partance ou en provenance de ports non méditerranéens. En plus d'être une importante route de transit pour le transport international, la mer Méditerranée est également une zone de trafic intense en raison de la circulation</p>

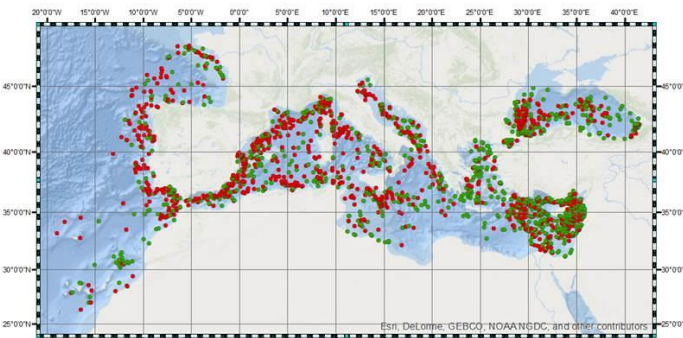
Contenu	Actions	Directive
		<p>sur la Méditerranée (mouvement entre un port méditerranéen et un port hors de la Méditerranée) et des activités de transport maritime sur courte distance. On estime qu'environ 18 % du trafic maritime en Méditerranée a lieu entre deux ports méditerranéens (REMPEC, 2008). La figure 1 est une représentation du trafic maritime en Méditerranée.</p> <p>Bien que plusieurs facteurs contribuent aux sinistres maritimes, la corrélation entre la densité du trafic et les accidents entraînant une pollution est confirmée par le fait que les « collisions » représentent la première cause d'accidents (26 %) causant un déversement d'hydrocarbures tel qu'indiqué par l'ITOPF (<i>International Tanker Owners Pollution Federation Limited</i>) entre 1970 et 2016. En Méditerranée, la catégorie « collision / contact » représente 17 % des accidents signalés au REMPEC, après l'« échouage » (21 %). Les autres types d'accidents sont les suivants : « Incendie / explosion » : 14 %, « défaillance de transfert de fret » : 11 %, « Naufrage » : 9 %, et « Autres accidents » : 28 %. Plusieurs études, basées sur le trafic quotidien par le détroit d'Istanbul et celui de Bosphore, ont identifié la zone est de la Méditerranée orientale / Mer Noire comme l'une des zones les plus exposées au risque d'accidents liés au transport maritime.</p> <p>Figure 1 : Densité du trafic maritime en Méditerranée</p>  <p>Source : marinetraffic.com.</p> <p>La Méditerranée est une voie importante pour l'activité de transport des pétroliers. La mer Méditerranée est également une route majeure pour les pétroliers. L'étude REMPEC mentionnée ci-dessus montre que « La Méditerranée est un centre de chargement et de déchargement majeur pour le pétrole brut. En 2006, environ 18 % (soit 421 millions de tonnes) des expéditions globales par la mer de pétrole brut (2,3 milliards de tonnes) ont eu lieu en, ou ont transité par la Mer Méditerranée. ». Les figures suivantes (Figure 2, Figure 3 et Figure 4) montrent les zones d'exportation d'hydrocarbures et les destinations outre-mer à travers la Méditerranée.</p>

Contenu	Actions	Directive
		<p>Figure 2 : Origines et destinations d'exportation d'hydrocarbures (Afrique du Nord)</p>  <p>Source : Site Internet de Tankers International.</p> <p>Figure 3 : Origines et destinations d'exportation d'hydrocarbures (Moyen-Orient)</p>  <p>Source : Site Internet de Tankers International.</p> <p>Figure 4 : Origines et destinations d'exportation d'hydrocarbures (mer Noire)</p>  <p>Source : Site Internet de Tankers International.</p> <p>Les figures 3 et 4 ci-dessus soulignent le fait que la zone de la Méditerranée orientale est une zone à risque : En plus d'être une zone où le trafic est dense, elle est également un point chaud en raison des routes de pétroliers en provenance de la mer Noire et du Moyen-Orient.</p>

Contenu	Actions	Directive
		<ul style="list-style-type: none"> • Rejets délibérés en mer : <p>Il a été démontré, à l'aide d'images satellites et d'autres outils d'observation, que les cas de pollution délibérée par les hydrocarbures sont élevés le long des voies de circulation. En Méditerranée, il est prouvé que la répartition des déversements d'hydrocarbures est en corrélation avec les principaux axes d'expédition, le long du grand axe ouest-est reliant le détroit de Gibraltar à travers le canal de Sicile et la mer Ionienne à différentes branches de distribution de la Méditerranée orientale, et le long des routes en direction des principaux ports de déchargement sur la rive nord de la mer Adriatique, à l'est de la Corse, en Mer de Ligurie et dans le Golfe du Lion (PNUE/PAM, 2012).</p>
Résultats		REMARQUE : si l'évaluation a été effectuée à différentes échelles géographiques, incluez les résultats et les conclusions en conséquence.
Résultats et état, y compris les tendances (résumé)	Texte (500 mots), images	D'une part, les analyses de données statistiques indiquent une forte tendance à la baisse de la pollution accidentelle par des navires, tant pour les hydrocarbures que pour les SNPD. Cette diminution peut également être observée à la fois dans le nombre d'accidents causant ces pollutions et dans les volumes de polluants déversés en mer. D'autre part, la même observation ne peut être faite en ce qui concerne les rejets illicites depuis des navires. Il n'existe pas de données suffisantes identifier une tendance à la hausse ou à la baisse, mais selon les données de 2016 de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), on peut affirmer qu'un nombre important de rejets illicites continuent de se produire.
Résultats et état, y compris les tendances (détaillé)	Texte (caractères illimités), chiffres, tableaux	<p>Principales conclusions pour les accidents :</p> <p>Diminution du nombre de déversements importants d'hydrocarbures dans le monde</p> <p>Les sinistres maritimes impliquant des hydrocarbures ont considérablement diminué au fil des années, malgré une augmentation du volume d'hydrocarbures transportés par des navires. Aujourd'hui, selon les statistiques de l'ITOPF, 99,99 % du pétrole brut transporté par la mer arrive à destination en toute sécurité. Comme le montre la figure 5 ci-dessous, le nombre moyen de déversements importants d'hydrocarbures depuis des pétroliers, soit plus de 700 tonnes, a progressivement diminué au fil des années, pour tomber à une moyenne de 1,7 déversement par an entre 2010 et 2016.</p>

Contenu	Actions	Directive
		<p>Figure 5 : Nombre de déversements d'hydrocarbures supérieurs à 700 tonnes entre 1970 et 2016</p>  <p>Diminution de la fréquence des accidents causant une pollution en Méditerranée</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hydrocarbures : <p>L'étude d'analyse statistique préparée par le REMPEC en s'appuyant sur la base de données des alertes et accidents montre que les principaux déversements ont eu lieu entre 1977 et 1981 et qu'ils sont devenus plus rares depuis lors, le dernier accident majeur étant l'accident de MT « HAVEN » de Gênes en Avril 1991, avec 144000 tonnes de pétrole brut déversées.</p> <p>En ce qui concerne le volume de pétrole rejeté en mer, l'étude REMPEC de 2014 indique que, entre le 1er janvier 1994 et le 31 décembre 2013, environ 32000 tonnes de pétrole ont pénétré dans la Méditerranée à la suite d'accidents.</p> <p>Ce chiffre comprend environ 15000 tonnes provenant de l'incident de 2006 en Méditerranée orientale qui s'est produit dans la centrale électrique de Jieh, au Liban, du 13 au 15 juillet 2006. Le carburant qui n'a pas brûlé a été rejeté dans le milieu marin. La quantité exacte du carburant brûlé reste inconnue, mais selon les estimations communiquées par les autorités libanaises, entre 13000 et 15000 tonnes ont été rejetées suite au déversement. Ce déversement au Liban est le cinquième plus gros déversement signalé depuis 1977 en Méditerranée, le plus important étant le celui lié à l'explosion du MT HAVEN en 1991, qui a coulé avec sa cargaison de 144000 tonnes de pétrole brut dans les eaux italiennes.</p> <p>En ce qui concerne les accidents causant une pollution, le nombre d'accidents entraînant un déversement d'hydrocarbures est tombé de 56 % du nombre total d'accidents pour la période 1977-1993 et à 40 % pour la période 1994-2013. Au total, 61 % des incidents ont entraîné un déversement inférieur à une tonne.</p>

Contenu	Actions	Directive																		
		<p>• SNPD :</p> <p>En Méditerranée, les quantités de SNPD accidentellement déversées ont considérablement diminué au cours de la période 1994-2013. Depuis 2003, le rejet de SNPD est devenu insignifiant par rapport à la période 1994-2002.</p> <p>Les deux derniers accidents majeurs se sont produits en 1996, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le naufrage du Kaptan Manolis I en Tunisie, avec 5000 tonnes de phosphates à bord, et - le naufrage du Kira au large de la Grèce, rejetant 7600 tonnes d'acide phosphorique. <p>Le pire déversement de SNPD en Méditerranée a été le naufrage du Continental Lotus en 1991 en Méditerranée orientale, avec 51600 tonnes de fer à bord.</p> <p>L'analyse statistique du REMPEC liée à l'emplacement des accidents indique que la majorité des accidents se produisent dans partie orientale de la Méditerranéenne (Chypre, Égypte, Israël, Liban, Syrie, Turquie) si l'on inclut la Grèce traitée séparément dans les conclusions du REMPEC, comme le montre la figure 6.</p> <p>Figure 6 : Répartition géographique des accidents</p> <table border="1"> <caption>Data for Figure 16: Geographical overview of incidents</caption> <thead> <tr> <th>Region</th> <th>Oil Incidents (%)</th> <th>Other HNS Incidents (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Eastern Region</td> <td>20%</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>Western Region</td> <td>31%</td> <td>41%</td> </tr> <tr> <td>Central Med</td> <td>4%</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>Adriatic</td> <td>5%</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Greece</td> <td>40%</td> <td>27%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Source : REMPEC, 2014.</p> <p>Principales conclusions relatives aux rejets illicites :</p> <p>La base de données des alertes et accidents en Méditerranée du REMPEC contient une catégorie pour « Rejets illicites ». Seuls cinq cas ont été signalés (un en 2012, un en 2013 et trois en 2015). Étant de nature illégale, les rejets illicites d'hydrocarbures ne sont pas déclarés volontairement par les navires sources. L'utilisation de l'imagerie satellitaire peut s'avérer être un outil utile pour donner une meilleure image du nombre de déversements d'hydrocarbures par des navires ; cependant, à moins que des preuves ne soient fournies qu'un rejet illicite détecté provient d'un navire spécifique, aucune conclusion définitive ne peut être établie quant à savoir si le déversement est causé par un navire. Il est donc difficile d'évaluer avec précision le nombre de rejets illicites qui se produisent réellement.</p>	Region	Oil Incidents (%)	Other HNS Incidents (%)	Eastern Region	20%	15%	Western Region	31%	41%	Central Med	4%	9%	Adriatic	5%	8%	Greece	40%	27%
Region	Oil Incidents (%)	Other HNS Incidents (%)																		
Eastern Region	20%	15%																		
Western Region	31%	41%																		
Central Med	4%	9%																		
Adriatic	5%	8%																		
Greece	40%	27%																		

Contenu	Actions	Directive
		<p>Tendances : les cas de pollution par les hydrocarbures demeurent un problème en Méditerranée.</p> <p>En 2016, la plate-forme CleanSeaNet de l'AESM a enregistré au total 1073 détections de cas probables de pollution et 1060 détections de cas possibles de pollution dans la zone couvrant la mer Méditerranée et les côtes de l'océan Atlantique au Maroc, au Portugal, en Espagne et en France (figure 7 ci-dessous). Bien qu'il n'y ait aucune preuve judiciaire selon laquelle tous les cas caractérisés comme déversements probables ou possibles d'hydrocarbures sont en réalité des rejets depuis des navires, la carte fournit une indication claire selon laquelle les incidents de pollution par des hydrocarbures depuis des navires sont toujours préoccupants.</p> <p>Figure 7 : Nombre de déversements détectés en 2016 par imagerie satellitaire.</p> <p>Classe A (points rouges sur la carte) - le déversement détecté concerne très probablement des hydrocarbures (huile minérale ou végétale / de poisson) ou un produit chimique.</p> <p>Classe B (points verts sur la carte) - le déversement détecté concerne peut-être des hydrocarbures (huile minérale / végétale / de poisson) ou un produit chimique.</p>  <p>Source : CleanSeaNet, EMSA.</p>
Conclusions		
Conclusions (synthèse)	Texte (200 mots)	<p>Les taux d'accidents ont diminué à l'échelle mondiale et à l'échelle régionale malgré l'augmentation du transport maritime. Conclusion : l'impact du cadre réglementaire international adopté par l'OMI ainsi que les activités de coopération technique entreprises à l'échelle régionale sont très positifs, en particulier en ce qui concerne la prévention de la pollution accidentelle. Cependant, les risques associés au transport d'hydrocarbures et de SNPD par des navires avec des conséquences néfastes possibles sur le biote et les écosystèmes ne peuvent être complètement éliminés, en particulier dans les zones vulnérables telles que la Méditerranée. En outre, des efforts doivent être faits pour renforcer la surveillance des rejets illicites depuis des navires et les rapports relatifs à ces rejets.</p>

Contenu	Actions	Directive
Conclusions (détaillées)	Texte (caractères illimités)	<p>Diminution des cas de la pollution dans le monde : les taux d'accidents ont diminué à l'échelle mondiale et à l'échelle régionale malgré l'augmentation du transport maritime. La pollution accidentelle par des hydrocarbures et des SNPD a diminué, ce qui peut être lié à l'adoption et à la mise en œuvre de conventions environnementales maritimes traitant de la prévention, de la préparation et de la réaction relativement à la pollution par des hydrocarbures et des SNPD. En effet, l'analyse statistique indique qu'il existe une corrélation entre la période où le cadre réglementaire de l'OMI a été mis en place (dans les années 1970) et les années au cours desquelles cette tendance à la baisse a commencé à se produire (les années 1980). Il est donc possible de conclure que l'impact du cadre réglementaire international adopté par l'OMI ainsi que les activités de coopération technique entreprises à l'échelle régionale sont très positifs, en particulier en ce qui concerne la prévention de la pollution accidentelle. Cependant, la question des rejets illicites depuis des navires reste préoccupante, en particulier dans les zones semi-fermées où la capacité du milieu marin de se régénérer est moins susceptible de se produire.</p> <p>Effets à long terme de la pollution par des hydrocarbures : il est également important de garder à l'esprit que le rétablissement des habitats suite à un déversement d'hydrocarbures peut durer quelques cycles saisonniers (plancton) ou plusieurs années (entre un à trois ans) pour les plages de sable, rivages rocheux exposés ; entre un et cinq ans pour les rivages abritant des roches ; entre trois et cinq ans pour les marais salés ; et jusqu'à 10 ans ou plus pour les mangroves.</p> <p>Selon l'ITOPF, bien qu'il existe un débat considérable sur la définition du rétablissement et le point auquel un écosystème peut être considéré comme ayant été totalement rétabli, il est largement admis que la variabilité naturelle des écosystèmes rend improbable le retour à des conditions exactes d'avant déversement. La plupart des définitions du rétablissement se concentrent plutôt sur celui d'une communauté de flore et de faune qui caractérise l'habitat et fonctionnent normalement pour ce qui est de la biodiversité et de la productivité.</p> <p>Par conséquent, en dépit des progrès réalisés dans l'atténuation des incidents de déversement d'hydrocarbures par des navires, il est clair que la surveillance continue des cas de rejets illicites et des effets et impacts cumulés, ainsi que des conséquences accidentelles après déversement sur le biote et les écosystèmes est nécessaire.</p>
Messages clés	Texte (2 à 3 phrases ou 50 mots au maximum)	Les sources chroniques (rejets illicites) de pollution du milieu marin depuis des navires sont la cible principale de la réduction de la pollution, car les tendances de la pollution aiguë (accidents) sont contrôlées et décroissantes.
Lacunes en matière de connaissances	Texte (200 à 300 mots)	<ul style="list-style-type: none"> Les informations recueillies au moyen de rapports de pollution sont liées à des événements spécifiques de pollution et ne sont pas toujours utiles ou compatibles avec les informations nécessaires pour évaluer l'état du milieu marin.

Contenu	Actions	Directive
		<ul style="list-style-type: none"> • Le maintien de la base de données des alertes et accidents en Méditerranée est une condition préalable et la condition permettant de mesurer l'Indicateur commun CI19. • Les pays n'ont aucune obligation d'effectuer des enquêtes environnementales relativement à la mer et aux rives affectées par un déversement. L'évaluation environnementale systématique de la rive à la suite d'un déversement est aujourd'hui reconnue comme une pratique « incontournable » et peut fournir des informations sur le biote au cas par cas. • Très peu de données sont disponibles concernant les rejets illégaux depuis des navires. <p>Surveillance environnementale et rapport : l'objet des conventions et lignes directrices de l'OMI relatives à la prévention de la pollution marine est de surveiller la conformité des navires plutôt que de surveiller ou de mesurer l'état de l'environnement marin et côtier. Il en est de même pour les obligations de rapports. Les rapports sont requis en cas d'accident causant la pollution ou en cas de découverte de pollution illégale (rejets opérationnels). Cette perspective se reflète dans le Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002. Par conséquent, les informations recueillies sont liées à des événements spécifiques de pollution et ne sont pas toujours utiles ou compatibles avec les informations nécessaires pour évaluer l'état du milieu marin.</p> <p>Surveillance des accidents et rapports : le nombre d'accidents signalés au REMPEC est en hausse, ce qui est probablement dû à une meilleure conformité des Parties contractantes à la Convention de Barcelone pour signaler les pertes, conformément à l'article 9 du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002. Il est de la plus haute importance que les Parties contractantes de la Convention de Barcelone continuent de faire rapport sur les accidents aussi précisément que possible, car il est primordial que le REMPEC continue de maintenir la base de données des alertes et accidents en Méditerranée afin de suivre les événements de pollution. C'est une condition préalable nécessaire et la condition pour pouvoir mesurer l'Indicateur commun CI19.</p> <p>Impact sur le biote affecté par la pollution : pour la raison donnée ci-dessus, il existe peu d'informations sur l'impact des événements de pollution causés par le transport maritime sur le biote. L'impact de la pollution provoquée par des navires est généralement pris en compte dans une perspective de réaction (protection des zones et des installations sensibles). Les pays n'ont aucune obligation d'effectuer des enquêtes environnementales relativement à la mer et aux rives affectées par un déversement. Cependant, l'évaluation systématique environnementale du littoral après un déversement est aujourd'hui reconnue comme une pratique « incontournable » en matière d'évaluation du niveau de propreté de la zone touchée, ainsi que du point de vue de la réhabilitation.</p>

Contenu	Actions	Directive
		<p>Rejets illicites depuis des navires : très peu de données sont disponibles concernant les rejets par des navires. Ces opérations étant de nature illégale (lorsqu'elles ne sont pas dans les limites fixées par MARPOL), il est extrêmement difficile d'obtenir des informations sur les cas de déversements et leur ampleur. La surveillance maritime nécessite des moyens et du matériel aérien (avions, radars aériens, ensembles d'échantillonnage) ou une technologie spéciale telle que l'utilisation d'images satellites. Il n'existe pas de système centralisé à l'échelle régionale pour la prospection des eaux méditerranéennes tel que défini dans la Convention de Barcelone. La plate-forme CleanSeaNet, le service européen de surveillance des déversements d'hydrocarbures et de détection des navires par satellite, est une bonne ressource. Malheureusement, elle n'est disponible, en principe, que pour les États membres de l'Union européenne.</p>
Liste de références	Texte (taille de police : 10 ; police : Cambria)	<p>AESM : Addressing Illegal Discharges in the Marine Environment, 2012. Allianz Global Corporate & Specialty : Safety and Shipping Review 2016 - An annual review of trends and developments in shipping losses and safety, 2016. ITOPF : Oil Spill Statistics, février 2017. ITOPF : Effect of Oil Pollution on the Marine Environment, Technical Information Paper 13, 2014. OMI/PNUE : Système d'informations régional ; Partie C2, Analyse statistique - Base de données des alertes et accidents, REMPEC, décembre 2014. IMO/PNUE : Système d'informations régional ; Partie C2, Analyse statistique - Base de données des alertes et accidents, REMPEC, février 2011. Ömer Faruk Görçün, Selmin Z. Burak : Formal Safety Assessment for Ship Traffic in the Istanbul Straits. Publié par Elsevier, 2015. PNUE / PAM : Etat du milieu marin et côtier de la Méditerranée 2012, PNUE / PAM – Convention de Barcelone, Athènes, 2012. WWF : Accident at Sea, Summary, 2013.</p>