



**Mediterranean  
Marine Oil & HNS  
Pollution  
Cooperation**

Région de la Méditerranée  
occidentale

Projet de coopération en matière de lutte contre la pollution marine par  
les hydrocarbures et les substances nocives et potentiellement  
dangereuses (SNPD)

## ÉTUDE SUR L'ÉTABLISSEMENT DE SYNERGIES ENTRE LES ACCORDS SOUS-RÉGIONAUX EXISTANTS DANS LA RÉGION DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

5<sup>ème</sup> programme de travail  
Procédures d'urgence  
**Action 5.2** : Synergie entre les  
accords/plans sous-régionaux et les  
mécanismes sous-régionaux afin de  
formuler une réponse coordonnée  
et cohérente à la pollution marine  
en Méditerranée occidentale.  
Dernière mise à jour : 26/10/2020

Version : 04 (révisée)

Auteurs : M. Darko Domović (OSEC)

Participants : SGMer, REMPEC, OSEC





*Le présent document porte sur des activités mises en œuvre avec le soutien financier de l'Union européenne. Les opinions exprimées dans le présent document ne sauraient être considérées comme constituant une prise de position officielle de l'Union européenne, et la Commission européenne n'est pas responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations données ci-après.*



## Résumé

Il existe trois plans d'urgence sous-régionaux pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la Méditerranée occidentale : Le Plan RAMOGEPOL, le LION Plan et le plan d'urgence sous-régional pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest. Sept pays de la région participent à ces trois plans d'urgence : Le Plan RAMOGEPOL couvre les régions voisines de la France et de l'Italie, ainsi que Monaco, le LION Plan couvre les régions de la Méditerranée occidentale de la France et de l'Espagne, tandis que le plan de la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest couvre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie. Ces trois plans traitent principalement de la préparation à la lutte et de la lutte contre **la pollution en mer**, et ne portent pas spécifiquement sur **les opérations de lutte à terre** (nettoyage du littoral).

L'étude aborde les exigences juridiques, les dispositions institutionnelles et les procédures opérationnelles qui pourraient **renforcer davantage la coopération et les interactions** entre les pays de la Méditerranée occidentale qui participent déjà aux trois plans d'urgence, notamment à travers la synergie des activités.

La **première partie de l'étude** montre que les trois plans d'urgence existants envisagent un certain nombre **d'activités de nature similaire** et que leurs **objectifs** de coopération et d'assistance mutuelle **sont généralement les mêmes**, à savoir réagir de manière rapide et efficace aux événements de pollution marine dus aux déversements d'hydrocarbures en mettant en commun les ressources et l'expertise de plusieurs pays et en coordonnant l'assistance fournies par ces autres parties.

Elle fournit une vue d'ensemble des **cadres juridiques internationaux et régionaux** régissant la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle, y compris les traités internationaux applicables au niveau mondial, le cadre juridique méditerranéen fourni par la Convention de Barcelone et son protocole concernant la prévention et l'urgence, ainsi que la législation européenne pertinente traitant des questions liées à la protection civile et à la surveillance de la pollution marine.

L'analyse de l'état d'avancement des trois plans d'urgence de la Méditerranée occidentale a révélé que, malgré certaines différences entre les plans, il est possible d'établir entre eux **des synergies** qui garantiraient une meilleure coopération entre les parties et, avec pour effet le renforcement de l'efficacité des réponses à un événement majeur de pollution marine dans la



région.

Il a été constaté qu'il existe généralement des **exigences juridiques** relatives à l'amélioration de la coopération, et qu'il convient de mettre en place certains dispositifs préalables couvrant les questions liées aux douanes, à l'immigration, aux mouvements transfrontières des moyens de réponse et à la logistique, afin d'améliorer et de simplifier la mobilisation, la livraison et le déploiement de ces moyens, et par conséquent, l'efficacité de la réponse. **L'échange d'informations** entre les parties aux trois plans d'urgence a été identifié comme une condition préalable essentielle à la mise en place des dispositifs communs proposés.

En vue de faciliter les interactions entre les trois plans d'urgence et de mettre en œuvre des activités synergiques, l'étude suggère de mettre sur pied, pour chacun des trois plans d'urgence, **des structures similaires au secrétariat actuel du plan RAMOGE**, ainsi que d'organiser des **réunions régulières** des représentants des autorités nationales compétentes des pays parties aux plans.

La **deuxième partie de l'étude** recense les synergies possibles dans la mise en œuvre des trois plans d'urgences et propose des moyens de mettre en pratique les activités synergiques.

Tout en observant le principe général selon lequel la mise en œuvre des **activités synergiques potentielles** devrait être relativement facile et rapide, qu'elle ne devrait pas nécessiter de changer ou de modifier les accords sous-régionaux ou les plans d'urgence existants, et que ces activités devraient se concentrer sur les aspects opérationnels des plans d'urgence, les **domaines concernés par une possible synergie des actions** sont les suivants : i) les politiques et les mesures de mise en œuvre connexes, ii) les formations et les exercices, iii) l'établissement de rapports, la collecte/l'agrégation de données et la préparation d'inventaires/d'annuaires, iv) l'élaboration et la mise en place de projets spécifiques, et v) le processus de consultation et l'échange systématique d'informations.

En ce qui concerne le **déroulement des activités synergiques**, l'étude détermine les **conditions préalables** à leur **mise en œuvre** réussie, à savoir i) la volonté politique des parties, ii) la bonne gestion de la mise en œuvre et iii) un soutien financier suffisant. Elle fait également état des principaux **obstacles** qui pourraient entraver la mise en place des synergies : i) problèmes linguistiques, ii) contraintes liées au personnel et iii) moyens financiers limités. Les **bonnes pratiques**, fondées sur l'expérience tirée du Plan RAMOGEPOL, sont identifiées et proposées en vue de leur mise en œuvre dans les trois plans d'urgence.

Un total de **dix-huit recommandations** incluses dans l'étude **traitent** de tous les domaines concernés par la **potentielle mise en place d'une synergie des actions**, lesquelles sont



récapitulées dans la troisième partie de l'étude. La plupart des recommandations visent à **promouvoir la synergie entre les trois plans d'urgence** dans la région de la Méditerranée occidentale, mais certaines concernent davantage la création de **synergies « internes » au niveau national**, étant donné qu'un degré élevé de synergie entre les diverses autorités/administrations/organismes nationaux pertinents est un gage de la mise en œuvre réussie des activités synergiques aux niveaux régional/sous-régional.



## TABLE DES MATIÈRES

<b>Introduction.....</b>	<b>8</b>
<b>1. Les cadres juridiques .....</b>	<b>10</b>
<b>1.1. Le régime international (mondial) de prévention et de surveillance de la pollution marine .....</b>	<b>10</b>
<b>1.1.1. Les traités internationaux relatifs à la préparation à la lutte et à la lutte contre les événements de pollution marine (adoptés sous l'égide de l'OMI).....</b>	<b>10</b>
<b>1.1.1.1. La Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) (adoptée à Londres le 30 novembre 1990 et entrée en vigueur le 13 mai 1995) ..</b>	<b>10</b>
<b>1.1.1.2. Le Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (protocole OPRC-HNS)(adopté le 15 mars 2000 et entré en vigueur le 14 juin 2007) .....</b>	<b>11</b>
<b>1.1.1.3. La Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbure (adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969 et entrée en vigueur le 6 mai 1975) ..</b>	<b>12</b>
<b>1.1.1.4. Le Protocole de 1973 relatif à l'intervention en haute mer en cas de pollution marine par des substances autres que les hydrocarbures, tel que modifié (protocole D'INTERVENTION 1973) (adopté le 2 novembre 1973 par la Conférence internationale sur la pollution marine, à Londres, entré en vigueur le 30 mars 1983, puis modifié en 1991, 1996, 2002 et 2007) .....</b>	<b>12</b>
<b>1.2. Le cadre juridique méditerranéen .....</b>	<b>13</b>
<b>1.2.1. La Convention de Barcelone .....</b>	<b>13</b>
<b>1.2.2. Le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situations critiques, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (protocole « prévention et situations critiques ») (adopté le 25 janvier 2002 et entré en vigueur le 17 mars 2004) .....</b>	<b>14</b>
<b>1.2.3. Les principes et lignes directrices concernant la coopération et l'assistance mutuelle en Méditerranée .....</b>	<b>15</b>
<b>1.3. Les accords sous-régionaux (multilatéraux) dans la région de la Méditerranée.</b>	<b>16</b>
<b>1.4. Le cadre juridique de l'Union européenne .....</b>	<b>17</b>
<b>2. L'état actuel des accords sous-régionaux et des plans d'urgence sous-régionaux dans la région de la Méditerranée occidentale.....</b>	<b>19</b>
<b>2.1. Généralités.....</b>	<b>19</b>
<b>2.2. Le Plan RAMOGEPOL.....</b>	<b>20</b>
<b>2.2.1. L'Accord RAMOGE .....</b>	<b>20</b>
<b>2.2.2. Les grandes lignes du Plan RAMOGEPOL.....</b>	<b>21</b>
<b>2.3. Le LION Plan.....</b>	<b>26</b>
<b>2.4. Le Plan d'urgence sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la</b>	



zone de la Méditerranée du Sud-Ouest .....	29	
2.4.1. L'Accord entre [l'Algérie, le Maroc et la Tunisie] portant sur le plan d'urgence sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest	29	
2.4.2. Le Plan d'urgence sous-régional dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest		30
3. Analyse comparative des trois accords sous-régionaux et des plans d'urgence sous-régionaux connexes en Méditerranée occidentale .....	34	
3.1. Généralités.....	34	
3.2. Comparaison des accords sous-régionaux pertinents .....	35	
3.3. Comparaison des plans d'urgence sous-régionaux pertinents.....	37	
4. Mesures de soutien concernant les dispositifs juridiques et institutionnels et les procédures opérationnelles.....	42	
4.1. Exigences légales .....	42	
4.1.1. Assurer l'interconnexion entre les plans et accords existants .....	42	
4.1.2. Faciliter la coopération entre les parties.....	42	
4.1.3. Donner aux parties les moyens de mobiliser efficacement les ressources visant à lutter contre les événements majeurs de pollution marine dans la région de la Méditerranée occidentale.....	43	
4.2. Dispositifs institutionnels .....	43	
4.3. Autres recommandations.....	45	
4.3.1. Prise en compte de la question de la gestion des déchets dans les plans d'urgence.....	45	
4.3.2. Réunions des autorités nationales compétentes chargées de la mise en œuvre des plans d'urgence dans la région de la Méditerranée occidentale .....	45	
5. Synergie dans la mise en œuvre des plans d'urgence sous-régionaux dans la région de la Méditerranée occidentale .....	48	
5.1. Organisation d'activités synergiques .....	49	
5.2. Mise en œuvre des activités synergiques.....	52	
5.2.1. Les conditions préalables.....	52	
5.2.2. Les obstacles potentiels .....	53	
5.2.3. Les bonnes pratiques .....	54	
6. Synergies entre les trois plans d'urgence dans le domaine de la préparation à la lutte contre la pollution marine accidentelle.....	56	
6.1. Autorités (nationales) compétentes impliquées dans la préparation et la mise en œuvre des activités synergiques .....	56	
6.1.1. Accord RAMOGE / Plan RAMOGE .....	56	
6.1.2. LION Plan .....	57	
6.1.3. Accord sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie et le plan d'urgence sous-régional correspondant (plan d'urgence AMT) .....	58	
6.2. Rôles et responsabilités des autorités compétentes en matière d'activités		



<b>synergiques .....</b>	<b>59</b>
<b>6.2.1. Autorités gouvernementales nationales .....</b>	<b>60</b>
<b>6.2.2. Autorités opérationnelles nationales.....</b>	<b>60</b>
<b>6.2.3. Secrétariats des accords sous-régionaux et des plans d'urgence .....</b>	<b>61</b>
<b>6.3. Procédures administratives et opérationnelles pour faciliter la mobilisation des moyens de réponse, de surveillance et de suivi .....</b>	<b>63</b>
<b>6.3.1. Notes générales .....</b>	<b>64</b>
<b>6.3.2. Régime douanier .....</b>	<b>65</b>
<b>6.3.3. Entrée du personnel d'assistance sur le territoire des pays de la Méditerranée occidentale .....</b>	<b>66</b>
<b>6.3.4. Procédures de survol .....</b>	<b>67</b>
<b>6.3.5. Procédures de navigation .....</b>	<b>68</b>
<b>6.4. Procédures de communication communes .....</b>	<b>69</b>
<b>6.4.1. Notes générales .....</b>	<b>70</b>
<b>6.4.2. Système et modèles de rapports sur les pollutions .....</b>	<b>70</b>
<b>6.4.3. Demande d'assistance en cas d' événement majeur de pollution marine .....</b>	<b>72</b>
<b>6.4.4. Langue .....</b>	<b>73</b>
<b>6.5. Participation à des exercices et à des activités de formation.....</b>	<b>74</b>
<b>7. Synergies potentielles entre les trois plans d'urgence dans le domaine de la lutte contre la pollution marine accidentelle.....</b>	<b>78</b>
<b>7.1. Règles et procédures relatives à la lutte commune contre la pollution marine...78</b>	
<b>7.2. Mise en commun du matériel de lutte et des autres ressources .....</b>	<b>79</b>
<b>7.3. Actions à court, moyen et long terme visant à coordonner l'intervention en cas d'événement de pollution.....</b>	<b>81</b>
<b>8. Synthèse des recommandations.....</b>	<b>85</b>





## Introduction

L'« Étude sur l'établissement de synergies entre les accords sous-régionaux existants dans la région de la Méditerranée occidentale » (ci-après dénommée l'« Étude ») fait partie intégrante du projet de coopération en matière de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures et les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) en Méditerranée occidentale, qui vise à renforcer la coopération entre les États côtiers de la Méditerranée occidentale dans le domaine de la préparation à la lutte et de la lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures et les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD), ainsi qu'à améliorer la qualité et l'interopérabilité de leurs capacités d'intervention.

Plus spécifiquement, l'étude a été élaborée dans le cadre du programme de travail n°5 « Procédures d'urgence », qui a pour but de renforcer les procédures d'urgence et la coopération sous-régionale grâce à l'élaboration de mécanismes nationaux pour la mobilisation des capacités d'intervention et l'établissement d'une synergie entre les plans et les dispositifs d'urgence sous-régionaux existants.

La **première partie** de l'étude se concentre sur **l'analyse** des cadres internationaux et régionaux existants, **la description des** accords sous-régionaux et des plans d'urgence dans la région de la Méditerranée occidentale ainsi que sur **leur comparaison**, en plus de formuler des **recommandations** concernant certains dispositifs juridiques et institutionnels, y compris certaines procédures opérationnelles, qui pourraient contribuer à la création de synergies entre les dispositifs sous-régionaux existants de préparation à la lutte et de lutte contre la pollution marine accidentelle.

La **deuxième partie** s'efforce d'**identifier les domaines de synergies potentiels** entre les trois plans d'urgence sous-régionaux couvrant la région de la Méditerranée occidentale et se concentre sur **la création de ces synergies** en vue d'accroître les capacités des pays participants à répondre aux événements potentiels de pollution marine, tout en évitant les doubles emplois, en renforçant les efforts conjoints et en utilisant les ressources disponibles plus efficacement.

La **troisième partie** récapitule les diverses **recommandations** formulées dans les différents chapitres et contient un bref **résumé** de l'étude.

Enfin, **les annexes** jointes au document fournissent des informations supplémentaires sur certains sujets abordés dans l'étude.



## **PARTIE I**

# COOPÉRATION MULTILATÉRALE EN MATIÈRE DE PRÉPARATION À LA LUTTE ET DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE - CADRES JURIDIQUES, ACCORDS ET PLANS D'URGENCE SOUS-RÉGIONAUX



## 1. Les cadres juridiques

### 1.1. Le régime international (mondial) de prévention et de surveillance de la pollution marine

Le système mondial de prévention, de préparation et de lutte contre la pollution du milieu marin par les hydrocarbures et les substances dangereuses autres que les hydrocarbures (ci-après dénommées les « SNPD ») a été établi grâce à une série de traités internationaux (conventions, protocoles) adoptés sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI).

#### 1.1.1. Les traités internationaux relatifs à la préparation à la lutte et à la lutte contre les événements de pollution marine (adoptés sous l'égide de l'OMI)

##### 1.1.1.1. La Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC)<sup>1</sup> (adoptée à Londres le 30 novembre 1990 et entrée en vigueur le 13 mai 1995)

La convention OPRC de 1990 est considérée comme l'instrument juridique international le plus important en la matière, conçu pour accroître le niveau de préparation des États parties à la Convention afin qu'ils puissent intervenir en cas d'événements majeurs de pollution marine, et pour offrir un cadre de coopération mondiale dans le domaine de la lutte contre les déversements d'hydrocarbures.

La convention a pour objectif de faciliter la coopération internationale et l'assistance mutuelle dans la préparation à la lutte et la lutte contre un événement majeur de pollution par les hydrocarbures, ainsi que d'encourager les États à développer et à entretenir des capacités adéquates pour faire face aux urgences en matière de pollution. Les parties contractantes conviennent de coopérer et de prêter assistance aux autres parties lorsque celles-ci le demandent. La convention a pour objectif de faciliter la coopération internationale et l'assistance mutuelle dans la préparation à la lutte et la lutte contre un événement majeur de pollution par les hydrocarbures, ainsi que d'encourager les États à développer et à entretenir des capacités adéquates pour faire face aux urgences en matière de pollution. Les parties contractantes conviennent de coopérer et de prêter assistance aux autres parties lorsque

---

<sup>1</sup> <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201891/volume-1891-I-32194-English.pdf>



celles-ci le demandent.

La Convention exige notamment que les parties :

- i) Assurent le **signalement** des déversements réels ou potentiels d'hydrocarbures (**article 4**);
- ii) Mettent en place un **système national** pour lutter rapidement et efficacement contre les événements de pollution par les hydrocarbures, soit individuellement soit dans le cadre **d'une coopération bilatérale ou multilatérale** et, le cas échéant, en coopération avec les industries pétrolières et maritimes, les autorités portuaires et les autres entités appropriées, une quantité minimale de matériel de lutte contre les déversements disposée préalablement, un programme d'exercices et de formation, des moyens de communication et un mécanisme de coordination pour mobiliser les ressources nécessaires (**article 6.1**);
- iii) **Coopèrent** en vue de fournir des services de conseils, un appui technique et du matériel pour faire face à un événement de pollution par les hydrocarbures, à la demande de toute partie touchée par cet événement ou susceptible de l'être (**article 7**);
- iv) **Promeuvent la coopération bilatérale et multilatérale** en matière de préparation et de lutte (**Article 10**).

#### **1.1.1.2. Le Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (protocole OPRC-HNS)<sup>2</sup> (adopté le 15 mars 2000 et entré en vigueur le 14 juin 2007)**

Le protocole OPRC-HNS de 2000 a été élaboré et adopté par l'OMI en vue d'étendre le champ d'application de la Convention OPRC de 1990 aux événements de pollution par des substances dangereuses autres que les hydrocarbures (HNS). Il suit les principes du protocole OPRC de 1990 et, à l'instar de la Convention, vise à établir des systèmes nationaux de préparation et de lutte, ainsi qu'à fournir un cadre mondial pour la coopération internationale dans la lutte contre les événements majeurs de pollution ou les menaces de pollution marine par des SNPD.

Le protocole définit une « substance dangereuse et nocive » comme « toute substance autre qu'un hydrocarbure qui, si elle est introduite dans le milieu marin, risque de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques marines, à la faune et à la flore, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer ».

---

<sup>2</sup><https://www.ecolex.org/details/treaty/protocol-on-preparedness-response-and-co-operation-to-pollution-incidents-by-hazardous-and-noxious-substances-tre-002482/> and/or <http://www.bsmrcc.com/files/legal7.pdf>



Les parties au protocole OPRC-HNS 2000 sont tenues d'établir des mesures pour lutter contre les événements de pollution par les SNPD, soit au niveau national, soit **en coopération avec d'autres pays**, similaires à celles déjà en place pour lutter contre les événements de pollution par les hydrocarbures.

---

En particulier, le protocole OPRC-HNS de 2000 exige notamment que les parties :

- i) Signalent aux autres États tout événement de pollution susceptible de les toucher (**Article 3.3**)
- ii) Mettent en place des systèmes nationaux de préparation et de lutte (**article 4, paragraphe 1**) et, soit individuellement soit dans le cadre **d'une coopération bilatérale ou multilatérale** et, le cas échéant, en coopération avec les industries pétrolières et maritimes, les autorités portuaires et les autres entités appropriées, a) une quantité minimale de **matériel disposée préalablement**, b) un programme **d'exercices et de formation**,  
c) des **plans détaillés et des moyens de communication** pour lutter contre un événement de pollution par les hydrocarbures, et d) un mécanisme ou **un arrangement pour coordonner les opérations de lutte** qui puisse, le cas échéant, mobiliser les ressources nécessaires. (**article 4, paragraphe 2**);
- iii) Fournissent sur demande des services de conseils, un appui technique et du matériel pour faire face à un événement de pollution par les hydrocarbures (**article 5**);
- iv) Promeuvent la coopération bilatérale et multilatérale en matière de préparation et de lutte (**Article 8**).

#### 1.1.1.3. La Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbure<sup>3</sup> (adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969 et entrée en vigueur le 6 mai 1975)<sup>4</sup>

La convention affirme le droit d'un État côtier de prendre en haute mer les mesures nécessaires pour **prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents** que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes **une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures** à la suite d'un accident de mer. Elle s'applique à tous les navires de mer, toutefois, aucune mesure ne peut être prise à l'encontre des bâtiments de guerre ou d'autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service gouvernemental non commercial

---

<sup>3</sup> <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20970/volume-970-I-14049-English.pdf>

<sup>4</sup> La Convention de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures est souvent appelée «**convention de Bruxelles de 1969**».

#### 1.1.1.4. Protocole de 1973 relatif à l'intervention en haute mer en cas de pollution marine

par des substances autres que les hydrocarbures<sup>5</sup>, tel que modifié (protocole d'intervention de 1973) (adopté le 2 novembre 1973 par la Conférence internationale sur la pollution marine, à Londres, entré en vigueur le 30 mars 1983, puis modifié en 1991, 1996, 2002 et 2007)

Le protocole d'intervention de 1973 a étendu le régime de la Convention de 1969 sur l'intervention **aux substances autres que les hydrocarbures**, qui sont soit énumérées à l'annexe du protocole, soit présentent des caractéristiques « similaires pour l'essentiel » à ces substances. Les modifications au 1973 protocole d'intervention rend compte principalement des extensions de la liste des substances auxquelles le protocole s'applique et qui sont incluses dans son annexe.

**Tableau 1 Bilan des ratifications et/ou adhésions par les États côtiers de la Méditerranée occidentale aux conventions et protocoles internationaux pertinents (au 18 mai 2020)<sup>6</sup>**

Convention ou protocole	DZA	FRA	ITA	MLT	MCO	MAR	ESP	TUN
OPRC 1990								
OPRC-HNS 2000								
INTERVENTION 69								
PROTOCOLE D'INTERVENTION 1973								

a adhéré ou ratifié

n'a ni adhéré ni ratifié

## 1.2. Le cadre juridique méditerranéen

### 1.2.1. La Convention de Barcelone

La **Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (ou Convention de Barcelone<sup>7</sup>)** a été adoptée à Barcelone le 10 juin 1995 et est entrée en vigueur le 9 juillet 2004.

Son **article 3 (Dispositions générales)** sert de base à **l'élaboration d'accords bilatéraux, multilatéraux et sous-régionaux**. L'**article 6 (Pollution par les navires)** stipule que « Les parties contractantes prennent toutes mesures conformes au droit international pour prévenir, réduire, combattre et dans toute la mesure du possible éliminer la pollution dans la zone de la

<sup>5</sup> <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201313/volume-1313-I-21886-English.pdf>



mer Méditerranée causée par les rejets des navires et pour assurer la mise en œuvre effective, dans cette zone, des règles qui sont généralement admises sur le plan international relatives à la lutte contre ce type de pollution ». L'expression « toutes les mesures conformes au droit international » indique clairement les mesures adoptées sous l'égide de l'OMI. **L'article 9 (coopération en cas de pollution résultant d'une situation critique)** stipule en outre la nécessité d'une coopération entre les parties contractantes dans la gestion des situations critiques en matière de pollution.

---

<sup>6</sup> « Informations complètes sur l'état des conventions et instruments multilatéraux à l'égard desquels l'Organisation maritime internationale ou son Secrétaire général exerce des fonctions de dépositaire ou d'autres fonctions » (daté du 18 mai 2020) (<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>) and (<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020%20May.pdf>).

<sup>7</sup> le texte consolidé de la Convention de Barcelone: [http://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/7096/Consolidated\\_BC95\\_Eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/7096/Consolidated_BC95_Eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y)



(cf. l'**annexe 2** pour des informations plus détaillées sur le cadre de coopération en matière de pollution de la Convention de Barcelone).

### 1.2.2. Le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situations critiques, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (protocole « prévention et situations critiques »)<sup>8</sup> (adopté le 25 janvier 2002 et entré en vigueur le 17 mars 2004)

Le **protocole « prévention et situations critiques »** de 2002, qui a remplacé le **protocole d'urgence** de 1976, couvre la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution d'origine marine en Méditerranée (cf. **annexe 2**) et sert de base à l'élaboration de mécanismes et d'arrangements nationaux et multinationaux pour la prévention de la pollution par les navires et pour la préparation à la lutte et la lutte contre les événements de pollution.

Le protocole comprend des dispositions sur :

- Plans d'urgence et autres moyens visant à prévenir et à combattre les événements de pollution (**article 4**)
- Communication des informations et rapports concernant les événements de pollution (**article 8**)
- Procédures de notification (**article 9**)
- Assistance (**article 12**)
- Remboursement des coûts d'assistance (**article 13**) et
- Accords sous-régionaux (**article 17**).

**Tableau 2 Bilan des ratifications et/ou adhésions par les États côtiers de la Méditerranée occidentale aux conventions et protocoles régionaux pertinents (au vendredi 3 avril 2020)<sup>9</sup>**

Convention ou protocole	DZA	FRA	ITA	MLT	MCO	MAR	ESP	TUN <sup>10</sup>
Convention de Barcelone								
Protocole d'urgence de 1976								
Protocole « prévention et situations critiques » de 2002								

a adhéré ou ratifié

n'a ni adhéré ni ratifié

<sup>8</sup> <https://www.rempec.org/en/about-us/legal-framework/regional-legal-framework/the-protocols#autotoc-article-autotoc-1>

<sup>9</sup> L'unité de coordination du Plan d'action pour la Méditerranée/secrétariat de la Convention de Barcelone et de ses protocoles a reçu la dernière notification concernant la ratification et l'approbation de ces instruments, ainsi que l'adhésion à ces derniers, le 24 avril 2019.

<sup>10</sup> La Tunisie a signé le protocole « prévention et situations critiques » en 2002, mais n'a pas encore procédé au dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.





### 1.2.3. Les principes et lignes directrices concernant la coopération et l'assistance mutuelle en Méditerranée

La nécessité de définir plus en détail les différentes « mesures » mentionnées par exemple aux articles 4, 6 et 9 de la Convention de Barcelone et à l'article 3 du protocole « prévention et situations critiques » a conduit le REMPEC à élaborer une série de principes et de lignes directrices régissant gestion des pollutions marines accidentelles en Méditerranée, qui ont ensuite été adoptés par les réunions des parties contractantes à la Convention de Barcelone. Les principes et lignes directrices les plus importants sont :

- **Lignes directrices pour la coopération dans les opérations de lutte contre la pollution du milieu marin par les hydrocarbures en Méditerranée** adoptées par la 5<sup>ème</sup> réunion ordinaire des parties contractantes à la Convention de Barcelone, à Athènes, le 11 septembre 1987 (UNEP/IG.74/5);
- **Principes et lignes directrices sur la coopération et l'assistance mutuelle** adoptés par la 7<sup>ème</sup> réunion des parties contractantes à la Convention de Barcelone, le Caire, 11 octobre 1991 (UNEP(OCA)/MED IG.2/4, annexe IV, annexes I à VI);
- **Lignes directrices concernant l'échange d'officiers de liaison entre les parties contractantes, dans le cas d'opérations de lutte impliquant plusieurs États** adoptées par la 9<sup>ème</sup> réunion ordinaire des parties contractantes à la Convention de Barcelone, Barcelone, 5-8 juin 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.5/16, annexe XII, annexe IV); et
- **Lignes directrices concernant les arrangements qui pourraient être conclus en vue d'assurer, en cas d'accident, la liaison entre les autorités gouvernementales et les autres parties intéressées** adoptées par la neuvième Réunion ordinaire des parties contractantes à la Convention de Barcelone, Barcelone, 5-8 juin 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.5/16, annexe XII, annexe IV).

Ces lignes directrices revêtent **un caractère consultatif** et ont été élaborées, adoptées et recommandées en vue de faciliter la mise en œuvre du protocole d'urgence de 1976 et du protocole « prévention et situations critiques » de 2002, en particulier lorsqu'un événement majeur de pollution marine nécessite une **coopération et une assistance mutuelle** entre les parties.



- **Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement**

**de pollution marine<sup>11</sup>**, adopté par la 20<sup>ème</sup> réunion ordinaire des parties contractantes à la Convention de Barcelone, qui s'est tenue à Tirana (Albanie), entre le 17 et le 20 décembre 2017.

Le **Guide méditerranéen** est un **document consultatif**, élaboré par le REMPEC en vue d'aider les parties contractantes à gérer les demandes et les offres d'assistance émanant d'autres pays et organisations en cas d'événements majeurs de pollution marine au titre du protocole d'urgence de 1976 et du protocole « prévention et situations critiques » de 2002. Le guide fournit, en un seul et même volume, les informations les plus importantes dont peuvent avoir besoin les autorités nationales compétentes d'un pays touché par un événement grave de pollution marine et nécessitant la coopération et l'assistance des pays méditerranéens.

### 1.3. Les accords sous-régionaux (multilatéraux) dans la région de la Méditerranée

Le cadre juridique méditerranéen couvrant la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et les SNPD est complété par une série **d'accords bilatéraux ou multilatéraux** entre États. Il existe actuellement cinq accords de ce type, et un autre accord doit être signé prochainement. Tous ces accords ont été adoptés dans le cadre de la Convention de Barcelone et/ou de son protocole « prévention et situations critiques ». Parmi ces accords figurent :

- L'accord RAMOGE relatif à la protection de l'environnement marin et côtier d'une zone de la mer Méditerranée (*entre la France, l'Italie et Monaco, version originale signée le 10 mai 1976 et entrée en vigueur au premier semestre 1981*);
- Accord sur le plan d'urgence sous-régional <sup>12</sup> contre la pollution marine en Méditerranée (*entre Chypre, l'Égypte et Israël, signé le 9 juin 1995, n'est pas encore entré en vigueur*);
- Accord [entre ...] portant création du plan d'urgence sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest (*entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie, signé le 20 juin 2005, entré en vigueur le 19 mai 2011*);



11 OMI/UNEP : Système régional d'information - Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine, REMPEC, janvier 2018(<https://www.rempec.org/en/knowledge-centre/online-catalogue/mediterranean-guide-on-cooperation-and-mutual-assistance-in-responding-to-marine-pollution-incidents>).

12 Ci-après dénommé le «*plan d'urgence sous-régional*» ou le «**Plan**».



- Accord sur le plan d'urgence sous-régional pour la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre les événements majeurs de pollution marine en mer Adriatique (*entre la Croatie, l'Italie et la Slovénie, signé le 9 novembre 2005, n'est pas encore entré en vigueur*);
- Accord de mise en œuvre [entre ...] sur le plan d'urgence sous-régional contre la pollution marine par les hydrocarbures [...] (*entre Chypre, la Grèce et Israël, signé le 8 mai 2018, n'est pas encore en vigueur*).

Un projet d'« Accord de mise en œuvre du plan d'urgence sous-régional contre la pollution marine par les hydrocarbures entre Chypre, l'Égypte et la Grèce » et un projet de plan ont été élaborés avec l'aide du REMPEC à la fin de l'année 2019. Ces projets doivent toujours être approuvés et signés par les trois parties.

L'accord RAMOGE et l'accord [...] portant création du plan d'urgence sous-régional **entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie** pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest, ainsi que le LION Plan, font l'objet d'une description plus détaillée au [chapitre 2](#). Les trois autres accords sous-régionaux trilatéraux sont décrits à l'**annexe 3** de la présente étude.

#### 1.4. Le cadre juridique de l'Union européenne

La partie de la législation européenne pertinente aux fins du projet West MOPoco porte sur l'établissement et le fonctionnement du mécanisme de protection civile de l'Union et, dans le cadre de la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine, sur le rôle et le fonctionnement de l'AESM.

Le mécanisme de protection civile de l'Union européenne (ci-après également dénommé le « mécanisme » ou « MPUC ») est un cadre de coopération visant à renforcer la coopération entre les États membres de l'UE [...] <sup>13</sup> dans **le domaine de la protection civile**. Il a été créé pour améliorer la prévention, la préparation et la réaction de l'Union aux catastrophes naturelles et d'origine humaine telles que les incendies de forêt, les inondations, la **pollution marine**, les tremblements de terre, les ouragans et les accidents industriels, à l'intérieur ou à l'extérieur des frontières de l'Union européenne.

La **décision n°1313/2013/UE** (telle que modifiée par la décision (UE) 2019/420) précise, dans son **article 2** (champ d'application), **paragraphe 1**, qu'elle « s'applique à la coopération dans le domaine de la protection civile ». Cette coopération inclut : a) des actions de prévention et de



préparation aux catastrophes à l'intérieur de l'Union et [...]

---

<sup>13</sup> Ainsi que six « *États participants* » (Islande, Norvège, Serbie, Macédoine du Nord, Monténégro et Turquie) et le Royaume-Uni pendant la période de transition.



également **en-dehors de l'Union** ; et b) des actions d'appui visant à réagir aux conséquences négatives immédiates d'une **catastrophe dans ou en dehors de l'Union**, [...], à la suite d'une demande d'aide effectuée par l'intermédiaire du mécanisme de l'Union.

**L'article 16** (Encourager une réaction cohérente en cas de catastrophe en dehors de l'Union) réaffirme que les **pays situés à en dehors de l'Union** peuvent demander une aide par l'intermédiaire du mécanisme de l'Union en cas de force majeure, ce qui permet aux États méditerranéens non-membres de l'Union européenne parties au projet West MOPoCo Ouest de bénéficier de l'aide fournie par l'intermédiaire du mécanisme de l'Union.

Le mécanisme de l'Union est fondé sur une **structure de l'Union** composée d'un **centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC)**, d'une capacité européenne de réaction d'urgence (EERC) sous la forme d'une réserve de capacités affectées au préalable de manière volontaire par les États membres (la **réserve européenne de protection civile**, d'experts, d'un **système commun de communication et d'information d'urgence (CECIS)**<sup>14</sup>.

Dans le domaine de la préparation à la lutte et de la lutte contre la pollution marine, le MUPC est soutenu par **l'Agence européenne pour la sécurité maritime** (également appelée « *l'Agence* » ou « *l'EMSA* »), instituée par le règlement (CE) n°1406/2002 [...]<sup>15</sup>. Ce dernier fait l'objet d'une description détaillée à **l'annexe 5**. Alors que la tâche principale de l'AESM est de faciliter la coopération avec les États membres afin de « fournir les moyens nécessaires pour **agir avec efficacité contre la pollution** [...] » (article 2, paragraphe 3.d), « l'Agence peut également fournir une assistance en cas d'événement de pollution [...] **affectant les pays tiers qui partagent un bassin maritime régional avec l'Union**, conformément au mécanisme de protection civile de l'UE [...]. Ces tâches sont coordonnées avec les accords de coopération régionale existants en matière de pollution marine (article 2, paragraphe 5). Dans le cas de la Méditerranée, les accords de coopération régionale visés correspondent aux accords établis dans le cadre de la Convention de Barcelone et de son protocole « prévention et situations critiques ».

---

<sup>14</sup> Ces éléments, et en particulier le CECIS, sont examinés dans la **deuxième partie** de la présente étude, [Section 6.4.3](#).

<sup>15</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R1406&from=EN> (Règlement (CE) n°1406/2002 du parlement européen et du conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1)



## 2. L'état actuel des accords sous-régionaux et des plans d'urgence sous-régionaux dans la région de la Méditerranée occidentale

### 2.1. Généralité

En mai 2020, trois plans d'urgence sous-régionaux efficaces coexistaient dans la région de la Méditerranée occidentale, à savoir (classés dans l'ordre chronologique de leur élaboration et de leur adoption) :

- **Le Plan RAMOGEPOL** (entre la France, l'Italie, Monaco – adopté initialement en 1993);
- **Le LION Plan** (entre la France et l'Espagne – adopté initialement en 2002);
- **Le plan d'urgence sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest** (entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie - adoptée initialement en 2005).

La base juridique du Plan RAMOGEPOL comprend, entre autres traités régionaux et internationaux pertinents, l'**accord RAMOGE**, qui est un accord trilatéral (sous-régional) entre les gouvernements, pour la protection du milieu marin et du littoral adopté en 1976.

Le **LION Plan** (Plan d'intervention franco-espagnol en cas de catastrophe en Méditerranée), est un dispositif administratif et technique entre deux organisations et non deux gouvernements, conformément à l'article 197 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) et à l'article 3.1.8 de l'annexe à la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR 1979).

Le plan d'urgence de la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest (Algérie, Maroc, Tunisie) a été prévu par un **accord sous-régional** spécifique signé en 2005 par les gouvernements des trois États côtiers auxquels il s'applique.

Afin de maintenir un certain niveau de cohérence dans la présentation de l'état actuel des trois plans d'urgence bilatéraux ou trilatéraux cités ci-dessus, il convient d'examiner au minimum les éléments suivants :

1. **Le titre** du plan
2. L'année où a été décidée l'élaboration du plan



3. L'année de **finalisation**
4. L'année d'**adoption**
5. L'année/les années de sa **mise à jour**
6. L'état de la **mise en œuvre**
7. Le **cadre juridique** pour l'adoption
8. Le **secrétariat**
9. La **zone géographique d'application** (couverture)
10. Les différentes **zones distinctes** dans la zone d'application
11. Le contenu du plan

## 2.2. Le Plan RAMOGEPOL

### 2.2.1. L'Accord RAMOGE

L'accord RAMOGE relatif à la protection de l'environnement marin et côtier d'une zone de la mer Méditerranée a l'initiative du Prince Rainier III de Monaco, au milieu des années 70. La France, l'Italie et Monaco ont soutenu cette initiative et l'accord a été officiellement signé le 10 mai 1976 par les représentants des trois parties concernées. Il s'inscrit dans le cadre de la Convention de Barcelone et de ses protocoles, ainsi que du Plan d'action pour la Méditerranée. Le nom « RAMOGE » est constitué des premières syllabes des noms des trois villes qui, au moment de la signature de l'accord, délimitaient géographiquement sa zone d'application: Saint-**RA**phaël à l'Ouest, **Mo**naco et **Gê**nes à l'Est.

Après sa ratification par les trois pays et son entrée en vigueur en 1981, sa zone géographique d'application a d'abord été étendue à la zone allant de Marseille à La Spezia, ou plutôt de l'embouchure du Grand Rhône à l'embouchure de la Magra. En 1993, avec la mise en place du Plan RAMOGEPOL, l'accord RAMOGE voit sa compétence étendue en haute mer.

L'accord RAMOGE a été modifié pour la dernière fois le 27 novembre 2003.

L'accord comporte un total **de 14 articles** qui établissent la « Commission RAMOGE » pour atteindre les objectifs de l'accord, définissent la « zone RAMOGE » à laquelle s'applique l'accord, ainsi que la mission, les tâches et le fonctionnement de la Commission, stipulent l'établissement du Comité technique, de groupes de travail, d'un Bureau et du secrétariat et exposent les dispositions relatives à l'entrée en vigueur de l'accord, aux amendements et à la





dénonciation de l'accord. L'**article 12** définit quant à lui les obligations financières des parties relatives au financement du fonctionnement de l'accord et de ses organes.

Dans le **préambule**, l'accord fait clairement référence à la Convention de Barcelone et à ses protocoles.

L'accord RAMOGE s'est doté d'une structure fonctionnelle constituée par une **Commission** (7 représentants de chaque pays, se réunissant annuellement), un **Comité technique** (membres nommés par chaque pays qui se réunissent également annuellement), **des groupes de travail** (responsables de la mise en œuvre du programme d'activités, avec une participation variable, travaillant de manière plus soutenue) et un **secrétariat permanent**, assuré par les Services du Gouvernement de la Principauté de Monaco, dont la mission est de soutenir les travaux des autres organes.

L'accord RAMOGE représente un instrument de coopération scientifique, technique et administratif entre les gouvernements français, italien et monégasque en faveur de la protection et la préservation de l'environnement marin. Son objectif principal est de coordonner les actions des États français, italien et monégasque en matière de préservation des eaux et du littoral de la Méditerranée. Actuellement, l'accord se concentre sur trois principaux domaines d'activités :

- La **gestion intégrée des zones côtières** se concentre sur les zones d'intérêt écologique, les déchets marins, le suivi de la problématique *Ostreopsis ovata*, la gestion environnementale des marinas, l'étude des zones de mouillage, le soutien d'un projet commun en partenariat avec le sanctuaire de mammifères marins PELAGOS et la mise en place de réunions d'échange thématiques ;
- La **prévention et la lutte contre la pollution marine** dans le cadre de son volet opérationnel, en collaboration avec la préfecture maritime française de la Méditerranée, les garde-côtes italiens et les autorités monégasques compétentes ;
- La **sensibilisation** accrue aux questions de l'environnement marin et côtier.

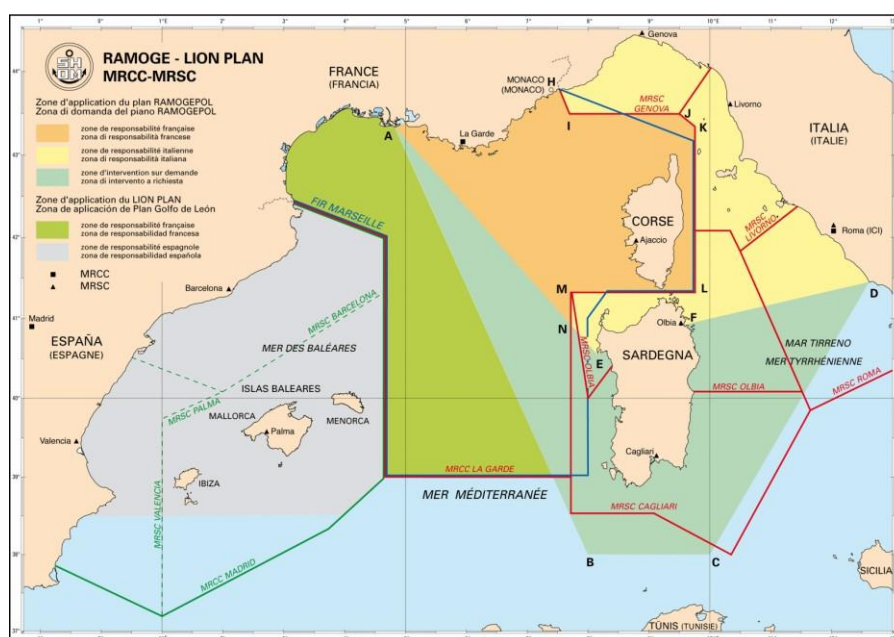
Afin d'atteindre ses objectifs, une coopération multidisciplinaire impliquant les administrations territoriales, les institutions scientifiques et les usagers de la mer a été instituée par l'accord.

### 2.2.2. Les grandes lignes du Plan RAMOGEPOL

1. **Le titre du plan** : Plan d'intervention franco-italien-monégasque pour la prévention et la lutte contre les pollutions en mer (*Piano di intervento franco-italien-Monegasco per la prevenzione e la lotta contro gli inquinamenti marini*)



2. L'année où a été décidée l'élaboration du plan : information non disponible
3. Année de finalisation : 1993
4. Année d'adoption : 1993
5. Année(s) de modification / d'actualisation : 2005, 2012, 2016
6. L'état de la mise en œuvre : Le plan est mis en œuvre et mis à jour si nécessaire
7. Le cadre juridique pour l'adoption : **Introduction, paragraphe 1** - Convention de Barcelone; **paragraphe 2** - protocole « prévention et situations critiques » de 2002; **paragraphe 3** - accord RAMOGE; **paragraphe 5** - Convention d'intervention 1969 et protocole d'intervention 1973; **Paragraphe 9** - Convention de délimitation maritime entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de son Altesse Sérénissime le Prince de Monaco (1984); **paragraphe 10** - Convention relative à la délimitation des frontières maritimes dans la région des bouches de Bonifacio, 1986.
8. Le secrétariat: les fonctions de secrétariat du Plan RAMOGEPOL sont assurées par le **secrétariat permanent de la Commission RAMOGE**. Il assure *notamment* le secrétariat du groupe de travail RAMOGE sur la prévention et la lutte contre les événements de pollution chargé de la mise à jour du plan, de la conduite d'exercices de simulation en vue de tester le plan, de l'organisation de réunions, etc.
9. Zone géographique d'application (couverture)<sup>16</sup>:



<sup>16</sup> Les plans RAMOGEPOL et LION Plan s'étendent sur la même zone géographique (cf. [Section 2.3](#)).



La zone d'application du Plan RAMOGEPOL est définie à l'**article 1.2** du Plan, comme suit :

(1.2.1) La zone d'application du Plan RAMOGEPOL a une forme de trapèze ayant en son centre la Sardaigne et la Corse, dont la petite base est tournée vers le Sud, et dont les limites sont ainsi définies :

**la limite Ouest** suit une ligne joignant le point A de coordonnées 43° 19',5N – 004° 50',5 E à l'embouchure du Grand Rhône, au point B de coordonnées 38° 00' N – 008° 00' E,

**la limite Sud** est le parallèle 38° 00' N entre le point B de coordonnées 38° 00' N – 008° 00' E et le point C de coordonnées 38° 00' N – 010° 00' E,

**la limite est** joint le point C de coordonnées 38° 00' N – 010° 00' E au point D (feu de Capo d'Anzio) de coordonnées 41° 27' N – 012° 37' E,

**la limite Nord** est formée par les côtes italienne, monégasque et française entre le point D (feu de Capo d'Anzio) de coordonnées 41° 27' N – 012° 37' E et l'embouchure du Grand Rhône au point de coordonnées 43° 19',5 N – 004° 50',5 E.

#### 10. Les différentes zones distinctes dans la zone d'application

(paragraphe 1.2.1 suite) Cette zone comprend deux sous-zones :

- **la première** où la mise à disposition réciproque de moyens disponibles et adaptés, est automatique.

Cette sous-zone est définie comme suit :

- **à l'Ouest** par la ligne qui joint les points :
    - embouchure du Grand Rhône 43° 19',5 N – 004° 50',5 E (point A),
    - Cap Caccia 40° 33' N – 008° 09' E (point E),
  - **au Sud** par la portion de la côte Nord de l'île de Sardaigne, comprise entre le Cap Caccia et le feu de l'île de Tavolara 40° 56'36,6 N – 009°44' E (point F),
  - **à l'Est** par la ligne qui joint les points :
    - feu de l'île de Tavolara et feu de Capo d'Anzio (point D),
  - **au Nord** par les côtes italienne, monégasque et française du Cap d'Anzio (point D) à l'embouchure du Grand Rhône (point A).
- **la deuxième** où des opérations conjointes éventuelles n'ont lieu qu'après demande de l'autorité nationale qui a la responsabilité initiale de l'action. Elle couvre la zone d'application du Plan RAMOGEPOL à l'exclusion de la première sous-zone définie ci-dessus.



(Paragraphe **1.2.2**) Du point de vue de la **lutte contre les pollutions**, la zone d'application du Plan RAMOGEPOL est divisée en deux zones de responsabilité automatique nationale initiale (cf. annexe D<sup>17</sup>).

Ces deux zones de **responsabilité italienne** et **française** sont situées respectivement : à

l'est et à l'Ouest d'une ligne définie comme suit :

- ligne orientée au 172° à partir de la frontière franco-italienne au point de coordonnées 43° 47' 00 N – 7° 31' 80 E (point H),
- jusqu'au point de coordonnées 43° 30' 00 N – 7° 42' 00 E (point I),
- puis vers le point de coordonnées 43° 30' 00 N – 9° 30' 00 E (point J),
- puis vers le point de coordonnées 43° 20' 00 N – 9° 45' 00 E (point K),
- puis vers le point de coordonnées 41° 20' 00 N – 9° 45' 00 E (point L),

puis respectivement au Nord et au Sud d'une ligne joignant le point K aux points M, N de coordonnées :

- M : 41°20'00 N - 7°44'00 E,
- N : 40°55'00 N - 7°44'00 E,

fixant la limite entre les eaux territoriales françaises et italiennes conformément à la Convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relative à la délimitation des frontières maritimes dans la région des Bouches de Bonifacio faite à Paris le 28 novembre 1986.

(Paragraphe **1.2.3**) Ces zones recouvrent des espaces de statuts juridiques différents : eaux intérieures et territoriales italiennes, monégasques, françaises et haute-mer.

## 11. Le contenu du plan

SOMMAIRE

ENREGISTREMENT DES

CORRECTIONS

INTRODUCTION

PREMIÈRE PARTIE - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1 Définitions - terminologie

1.1.1 Autorité Coordonnant l'Action (A.C.A.)

1.1.2 Commandement opérationnel

1.1.3 Contrôle opérationnel

1.1.4 Contrôle tactique

1.1.5 Coordonnateur sur zone (O.S.C.)

---

<sup>17</sup> La carte/le graphique reproduit au point 9 ci-dessus figure à l'annexe D.



- 1.2 Champ d'application du Plan RAMOGEPOL
- 1.3 Principes de coordination en cas de pollution
- 1.4 Coopération pour la surveillance de la navigation
- 1.5 Coopération pour la surveillance des pollutions marines
- 1.6 Intervention du gouvernement en cas de pollution majeure
- 1.7 Presse

## DEUXIÈME PARTIE - CONDUITE DE LA LUTTE

- 2.1 Champ d'application
- 2.2 Organisations nationales
  - 2.2.1 Désignation des autorités responsables
  - 2.2.2 Désignation des moyens de lutte contre la pollution
- 2.3 Coordination et coopération
  - 2.3.1 Généralité
  - 2.3.2 « Informations initiales » : Situation POL 1 (annexe F)
  - 2.3.3 « Action de lutte » : Situation POL 2 (annexe F)
  - 2.3.4 Transmissions (annexe G)
  - 2.3.5 Décision à haut niveau
- 2.4 Mesures préparatoires
  - 2.4.1 Échange d'informations
  - 2.4.2 Exercices en coopération
- 2.5 Messages de

compte rendu

## SIGNATURES

## ANNEXES

- A LISTE DES ANNEXES
- B Carte de délimitation des eaux territoriales entre la Principauté de Monaco et la France
- C Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relative à la délimitation des frontières maritimes dans la région [des Bouches] de Bonifacio
- D Carte des zones d'application du Plan RAMOGEPOL et du LION Plan E Carte et présentation du système de « ZPE » français (zone de protection éloignée)
- F Organigramme de la chaîne de décisions, statut Pol 1 et Pol 2 G Transmissions pendant les opérations de lutte contre la pollution
- H Forme type du message de compte rendu de pollution : POLREP
- I Message d'activation et de désactivation du Plan RAMOGEPOL
- I' sollicitation des moyens d'urgence autres que ceux des pays parties
- J Demande d'inspection du navire en cas de
- pollution marine K Surveillance du trafic maritime
- L Message DEFREP/SITREP



- L' Message d'information sur les objets ou cétacés à la dérive, pouvant engendrer un risque pour la navigation à proximité des frontières maritimes des pays membres.
- M Demande de REMORQUAGE
- N Liste des abréviations utilisées et glossaire
- O Contrôle des déversements d'hydrocarbures par surveillance aérienne / Description des pollutions
- P Informations sur l'utilisation des moyens et produits anti-pollution en cas de déversement d'hydrocarbures en mer

### 2.3. Le LION Plan

Le **LION Plan** est un **instrument administratif et technique** conclu entre deux organisations: La « Préfecture maritime de la Méditerranée » (« PREMAR MED »), du côté **français**, et la « Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima » (« SALVAMENTO MED ») ou « SAIMAR », du côté **espagnol**. Aux fins de la présente étude, il sera considéré à la fois comme un accord et comme un plan d'urgence.

1. Le titre du plan : Plan d'intervention franco-espagnol en cas de sinistre en Méditerranée - LION Plan (*Plan de intervención franco-española en caso de siniestro en el Mediterráneo - Plan GOLFO DE LEÓN*)
2. L'année où a été décidée l'élaboration du plan : information non disponible
3. Année de finalisation : 2002
4. Année d'adoption : 2002
5. Année(s) de modification / d'actualisation : troisième version 2016
6. État de la mise en œuvre : Le plan est mis en œuvre et mis à jour si nécessaire.
7. Cadre juridique pour l'adoption **Instrument régional administratif et technique** adopté dans le cadre des accords régionaux prévus par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer [CNUDM] (article 197), la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes [SAR 1979] (article 3.1.8 de l'annexe) (**Introduction, Article 1**). Avant le texte du Plan proprement dit, le LION Plan énumère (à la section **V. Références**) une série de traités internationaux



dont, entre autres, la CNUDM, la convention OPRC de 1990, le protocole OPRC-HNS 2000, la convention de Bruxelles de 1969, le protocole d'intervention de 1973 et la convention de Barcelone, lesquels constituent également sa base juridique.

8. **Secrétariat** Le LION Plan ne mentionne pas spécifiquement l'existence d'un secrétariat, mais le **paragraphe 1.6.2.** indique qu'« une consultation régulière est établie entre la direction des opérations de SALVAMENTO MARITIMO et la division « Action de l'État en mer » du [PREMAR MED] qui sont responsables de la mise à jour du plan. Ces deux entités constituent le comité technique permanent du LION Plan. Ce contact permanent permet notamment d'échanger des informations relatives : aux lois et règlements nationaux ; à l'application des règlements internationaux ; aux organisations nationales ; aux installations, moyens et équipements de contrôle ; aux communications, etc.

9. **Zone géographique d'application (couverture)** : Le graphique reproduit dans la section précédente indiquant la zone d'application de l'accord RAMOGE et du Plan RAMOGEPOL montre également la zone d'application du LION Plan. Dans le Plan (**partie I, article 1.2. Zone d'application du LION Plan**), ces zones sont définies comme suit :

**Limite nord** : Côtes françaises et espagnoles à l'embouchure du Rhône (méridien 004°50.5 E) au nord d'Alicante (parallèle 38°30 N).

**Limite sud** : Limite Sud du MRCC la Garde 39°00 N jusqu'au méridien 007°29 E / limite est du MRCC PALMA à 38°30 N puis jusqu'à la côte espagnole.

**Limite Est** : suit une ligne joignant le point de coordonnées 43°19.5 N; 004°50.5 E (embouchure du Rhône); 39°00 N; 007°29 E (limite Ouest de la zone RAMOGEPOL).

10. **Les différentes zones distinctes dans la zone d'application** espagnole et française :

Ces dernières sont également décrites à l'**article 1.2** comme suit :

Elles [*domaines de responsabilité français et espagnol*] correspondent aux zones relevant de la limite est des SRR PALMA et BARCELONA et de la limite OUEST de la SRR LA GARDE.

La zone d'application du LION Plan est coupée en deux par une ligne de démarcation qui définit les zones de responsabilité nationale initiale pour le sauvetage et la lutte contre la pollution. Il convient de noter que la ligne de démarcation « sauvetage » est identique à celle définie par l'accord de sauvetage. En matière de lutte contre la pollution, la ligne de démarcation à l'Est est identique à celle définie par la zone Ouest d'application du Plan RAMOGEPOL signé par la France avec l'Italie et la Principauté de Monaco le 7 août 1993.

Son établissement [*du Plan*], en vue de l'objectif poursuivi, n'a aucun effet sur le statut des eaux concernées, pas plus qu'il ne modifie en quoi que ce soit la juridiction des deux gouvernements, conformément au droit international et ne préjuge pas non plus des questions relatives à l'établissement des frontières maritimes qui sont ou pourraient être décidées entre eux.



Les circonstances peuvent conduire à l'application des principes du LION Plan au-delà de la limite définie.

## 11. Le contenu du plan

### INTRODUCTION

#### 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 1.1. Définitions générales;
- 1.2. Zone d'application du LION Plan ;
- 1.3. Principes de coordination opérationnelle;
- 1.4. Presse / communication ;
- 1.5. Coopération financière.

#### 2. RECHERCHE ET SAUVETAGE MARITIMES

- 2.1. Préambule ;
- 2.2. Définitions ;
- 2.3. Organisations nationales, définition des situations de R-S ;
- 2.4. Coordination et coopération ;
- 2.5. Mesures préparatoires ;
- 2.6. Messages.

#### 3. CONTRÔLE DE LA POLLUTION ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

- 3.1. Définitions ;
- 3.2. Organisations nationales ;
- 3.3. Coordination et coopération ;
- 3.4. Mesures préparatoires ;
- 3.5. Procédures d'action.

### LISTE DES ANNEXES

- A1. ZONE d'application du LION Plan
- A2. Organigramme « SAR »
- A3. Organigramme « pollution »
- A4. Moyens de sauvetage (Espagne)
- A5. Moyens de sauvetage (France)
- A6. Moyens de lutte contre la pollution (Espagne)
- A7. Moyens de lutte contre la pollution (France)
- A8. Intervention du gouvernement
- A9. Principes d'organisation et de coopération
- A10. Plan de transmission (COMPLAN)
- A11. Relations presse



- A12. Messages de secours standard (SITREP)
- A13. Messages sur un événement de pollution (POLREP)
- A14. Acronymes et glossaire quadrilingue sur le thème de la pollution (anglo-franco-italo-espagnol)
- A15. Contrôle de l'espace aérien
- A16. Annuaire
- A17. Messages types LION Plan (activation, désactivation du plan)

## 2.4. Le Plan d'urgence sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest

### 2.4.1. L'Accord entre [l'Algérie, le Maroc et la Tunisie] portant création du plan d'urgence sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest

Le plan d'urgence sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest et l'**accord** correspondant ont été élaborés entre octobre 2001 et juin 2005. Le REMPEC a fourni une assistance technique au projet dans le cadre du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM), et la Division de la Coopération Technique de l'OMI a apporté un soutien financier à travers son Programme Intégré de Coopération Technique (PITC). Le processus d'élaboration a comporté des consultations approfondies avec les différents pays et avec le consultant désigné pour assister le REMPEC dans la préparation du plan et de l'accord, ainsi que quatre réunions en présence des représentants des autorités nationales compétentes algériennes, marocaines et tunisiennes, du consultant et de l'équipe du REMPEC.

L'accord portant création du plan d'urgence sous-régional de la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest a été signé à Alger, le 20 juin 2005, et la cérémonie de signature a été suivie par la première réunion des autorités opérationnelles nationales pour la mise en œuvre du Plan. Les participants à la réunion ont discuté, amendé, le cas échéant, et adopté le règlement intérieur des futures réunions des trois parties à l'accord. Ils ont également adapté le format de rapport POLREP pour l'utiliser dans le cadre du Plan, adopté le projet de directives relatives à l'observation et le signalement des déversements d'hydrocarbures, et, enfin, ils ont approuvé le programme d'activités pour la période 2005-2006. Les participants à la réunion ont également approuvé les futures annexes au plan d'urgence concernant les dispositions



nationales algériennes et tunisiennes en matière de préparation à la lutte et de lutte. Depuis l'entrée en vigueur de l'accord et du plan en 2011, les autorités opérationnelles nationales compétentes ont tenu cinq réunions au cours desquelles elles ont discuté du plan et de sa mise en œuvre.

L'accord inclut un préambule et douze (12) articles stipulant que les trois pays ont convenu de ce qui suit : les parties adoptent le plan d'urgence (**article 1**), elles s'efforcent de se prêter mutuellement assistance en cas de pollution marine (**article 2**), aucune disposition n'empêchant les parties de demander l'assistance d'autres États ou organisations internationales (**article 3**), que le Plan désigne les autorités nationales responsables de sa mise en œuvre et de son suivi (**article 4**), les parties s'efforcent d'étendre le présent Accord à la coopération en matière de prévention de la pollution marine par les navires (**article 5**), tout différend résultant de l'interprétation ou de l'application du présent accord est réglé par voie de négociation entre les parties (**article 6**), le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire est désigné comme dépositaire du présent accord (**article 7**), l'accord sera ratifié par les parties, conformément à leurs dispositions constitutionnelles internes respectives (**article 8**), l'accord peut être amendé après consentement des parties (**article 9**), le Plan sera mis à jour selon les procédures décrites dans le Plan lui-même (**Article 10**), l'accord peut être dénoncé par chacune des parties (**Article 11**) et que l'accord est établi en un seul exemplaire en langue arabe qui est le texte faisant foi. Il en est établi une traduction officielle en langue française qui est déposée avec l'exemplaire original signé.

Le préambule de l'accord rappelle que la convention de Barcelone et son protocole d'urgence de 1976, ainsi que son protocole « prévention et situations critiques » de 2002 constituent ses bases juridiques.

Le plan prévoit que les autorités nationales compétentes se réunissent au moins une fois par an pour examiner les questions relatives à la mise en œuvre du plan, à l'organisation de la formation et des exercices, ainsi que d'autres questions pertinentes. Il fixe également les règles de base concernant l'organisation de ces réunions.

Ni l'accord ni le plan ne prévoit la création d'un secrétariat permanent de l'accord.

L'accord n'aborde pas le financement des réunions envisagées et des autres activités liées au maintien à jour du plan ou de l'accord.

#### **2.4.2. Le Plan d'urgence sous-régional dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest**

1. **Le titre du plan** Plan d'urgence sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie pour la



préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest.

2. L'année où a été décidée l'élaboration du plan : 2001

3. Année de finalisation : 2005

4. Année d'adoption : 2005 (entrée en vigueur le 19 mai 2011)

5. Année(s) de modification / d'actualisation : N/A

6. État de la mise en œuvre : Le Plan a été mis en œuvre (jusqu'à présent uniquement par le biais d'exercices) et n'a pas été mis à jour.

7. Cadre juridique pour l'adoption Accord intergouvernemental trilatéral, fondé sur (**Préambule, paragraphe 1**) la Convention de Barcelone, le protocole « prévention et situations critiques » de 2002 et le protocole d'urgence de 1976.

8. Secrétariat : les fonctions de secrétariat aux fins de l'organisation des réunions annuelles des autorités nationales compétentes sont assurées à tour de rôle par les trois parties à l'accord.

9. Zone géographique d'application (couverture) : **Le plan, paragraphe 1.3**: Le plan d'urgence sous-régional couvre les zones d'intervention de l'Algérie, du Maroc et de la Tunisie telles que définies au paragraphe 1.4. **Paragraphe 1.4** : *Par zone d'intervention*, on entend les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction respective de chacune des parties.

10. Les différentes zones distinctes dans la zone d'application Algérienne, marocaine, tunisienne (*le Plan ne fournit pas de cartes ni de coordonnées des points de délimitation des frontières maritimes*)

11. Le contenu du plan

## 1. INTRODUCTION

- 1.1 Contexte
- 1.2 Objectifs et finalités
- 1.3 Portée et zone d'application
- 1.4 Définitions et abréviations

## 2. POLITIQUE ET RESPONSABILITÉS

- 2.1 Politique commune
- 2.2 Responsabilités des autorités nationales compétentes
- 2.3 Mécanisme d'activation du plan
- 2.4 Réunions des autorités opérationnelles nationales
- 2.5 Échange d'informations
- 2.6 Formation et exercices conjoints

## 3. ÉLÉMENTS DE LUTTE ET PLANIFICATION



- 3.1 Définition du rôle de chef de file
  - 3.2 Commandant sur place
  - 3.3 Centres de coordination des réactions
  - 3.4 Équipes de soutien
  - 3.5 Structure de commande
  - 3.6 Communications
  - 3.7 Planification de la lutte
  - 3.8 Stratégie de lutte
4. OPÉRATIONS DE LUTTE
- 4.1 Phases de lutte
  - 4.2 Surveillance des déversements
  - 4.3 Demandes d'assistance dans le cadre du Plan
  - 4.4 Opérations conjointes de lutte
  - 4.5 Utilisation de dispersants
  - 4.6 Fin des opérations conjointes de lutte et de la mise en œuvre du Plan  
[*désactivation*]
5. COMMUNICATIONS ET SIGNALEMENTS
- 5.1 Système de communication
  - 5.2 Rapports de pollution (POLREP)
  - 5.3 Rapports de situation (SITREP)
  - 5.4 Rapports post-événement [*événement*]
  - 5.5 Rapports et communications avec le REMPEC
6. LOGISTIQUE, FINANCEMENT ET ADMINISTRATION
- 6.1 Logistique
  - 6.2 Financement
  - 6.3 Mouvements transfrontières de personnel, d'équipements, de produits et d'unités [d'intervention].
  - 6.4 Assurance maladie et assistance médicale
  - 6.5 Responsabilité en cas de blessures et de dommages
  - 6.6 Documentation relative aux opérations de lutte et aux coûts afférents
7. INFORMATION DU PUBLIC
- 7.1 Chargé des relations publiques
  - 7.2 Communiqués de presse
  - 7.3 Conférences de presse
  - 7.4 Information du public par le REMPEC

annexes<sup>18</sup>

1. Règlement intérieur des réunions des autorités nationales compétentes
2. Annuaire des autorités nationales compétentes, des points de contact, des centres d'intervention d'urgence, des commandants nationaux sur place et autres coordonnées pertinentes.
3. Communications avec le REMPEC
4. Plans d'urgence nationaux (ou parties à ceux-ci)
5. Système de communication



---

<sup>18</sup> Il est entendu qu'en mai 2020, les annexes 1, 7, 8, 9 et 10 ont été finalisées, les annexes 2, 3, 4, 5 et 6 devaient être complétées et l'annexe 11 était encore en cours d'élaboration.



6. Inventaire du matériel, des produits et autres moyens de lutte que chaque partie pourrait fournir au titre d'assistance en cas d'activation du plan, y compris du personnel d'intervention.
7. Système de rapports sur les pollutions (POLREP) et rapport de situation (SITREP)
8. Formulaire types de demande d'assistance
9. Lignes directrices pour l'observation et la notification des déversements d'hydrocarbures (surveillance aérienne)
10. Manuel pour les demandes
11. Paiement

### **3. Analyse comparative des trois accords sous-régionaux et des plans d'urgence sous-régionaux connexes en Méditerranée occidentale**

#### **3.1. Généralité**

Les trois accords sous-régionaux (l'accord RAMOGE, le LION Plan et l'accord sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie) et leur contenu sont comparés selon les éléments suivants :

- Cadres juridiques
- Dispositifs institutionnels
- Procédures opérationnelles
- Administration
- Mise en œuvre

Quant aux plans d'urgence sous-régionaux (le Plan RAMOGEPOL, le LION Plan et le plan d'urgence entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie), ils sont comparés selon les éléments suivants :

- Objectifs
- Finalités
- Zone géographique d'application
- Autorités nationales compétentes
- Activation du plan
- Échange d'informations
- Formation et exercices conjoints
- Commandants sur place



- Structure de commande
- Définition/exercice du rôle de chef de file
- Coordination de la lutte
- Stratégie de lutte
- Planification de la lutte
- Demande d'assistance dans le cadre du Plan
- Phases de lutte
- Surveillance/observation des déversements
- Opérations conjointes de lutte
- Utilisation de méthodes de lutte non mécaniques
- Désactivation du plan
- Communications
- Système(s) de communication
- Rapports de pollution (POLREP)
- Rapports de situation (SITREP)
- Rapports post-événement
- Logistique
- Financement
- Mouvements transfrontières de personnel, d'équipements, de produits et d'unités [d'intervention].
- Santé et sécurité
- Documentation relative aux opérations de lutte et aux coûts y afférents
- Information du public
- Révision du plan

On retrouve la plupart des éléments précités dans l'esquisse du plan international de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, qui figure à l'**annexe 4 du Manuel sur la pollution par les hydrocarbures : Partie II – planification d'urgence** (édition 2018), publiée par l'OMI<sup>19</sup>.

### 3.2. Comparaison des accords sous-régionaux pertinents

**Tableau 3 Problématiques clés que devrait couvrir un accord sous-régional**

ASPECT	RAMOGE Accord	LION Plan	AMT Accord <sup>20</sup>
Cadres juridiques	Description (1)	Description (2)	Description (3)
Dispositifs institutionnels	Description (1)	Description	Non décrit



		(2)	
Procédures opérationnelles	Non décrit	Description (2)	Non décrit
Administration	Description (1)	Description (2)	Non décrit
Mise en œuvre	Description (1)	Description (2)	Description (3)

(1) cf. [Section 2.2.1](#)

2) cf. [Titre 2.3](#)

3) cf. [Section 2.4.1](#)

<sup>19</sup> <https://indd.adobe.com/view/a21a12ad-3de5-42c2-86d4-6cf890ae7ac2> (page 50)

<sup>20</sup> L'**accord AMT** est la version abrégée pour désigner l'accord conclu entre [l'Algérie, le Maroc et la Tunisie] portant création du plan d'urgence sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest.





Du point de vue du **cadre juridique**, l'accord RAMOGE s'appuie sur la convention de Barcelone et ses protocoles, le LION Plan se réfère en particulier à la CNUDM et aux conventions SAR de 1979 (y compris à toute une série d'instruments juridiques internationaux et nationaux français et espagnols pertinents), tandis que l'accord AMT se fonde sur la convention de Barcelone et son protocole « prévention et situations critiques », tout en s'appuyant également sur les « conventions internationales pertinentes ».

En ce qui concerne les **dispositifs institutionnels**, l'accord RAMOGE s'est doté d'un cadre institutionnel complet constitué d'une Commission, d'un Comité technique, de groupes de travail, d'un Bureau et d'un secrétariat (permanent) assuré par les Services du Gouvernement de la Principauté de Monaco. L'accord RAMOGE, **article 4.b)** précise que la Commission RAMOGE a pour mission de maintenir à jour le Plan RAMOGEPOL (cf. **annexe 6** à la présente étude). Bien que le LION Plan ne dispose pas d'une structure institutionnelle propre, ce dernier s'appuie sur les institutions/organisations nationales pertinentes en France et en Espagne, à savoir la « Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima » (également appelée « Salvamento Marítimo » ou « SASEMAR ») du côté espagnol, et la Préfecture maritime de la Méditerranée (« PREMAR MED »), en particulier la division « Action de l'État en mer » (y compris les CROSS ou « Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage ») du côté français. Ces deux entités constituent le comité technique permanent du LION Plan (**Paragraphe 1.6.2**). L'accord AMT ne repose sur aucune structure institutionnelle permanente.

L'accord RAMOGE et l'accord AMT n'abordent pas les **procédures opérationnelles**. En revanche, elles sont détaillées dans le Plan RAMOGEPOL et le plan d'urgence AMT<sup>21</sup>, ainsi que dans le LION Plan.

Il convient de noter que l'accord RAMOGE et le LION Plan prévoient l'utilisation de la **langue anglaise** durant les opérations, alors que l'accord AMT **ne précise pas la langue de communication officielle** le cadre du plan d'urgence AMT.

**L'administration** des accords est, dans le cas de l'accord RAMOGE, confiée à la Commission. Cette dernière agit au titre d'organe décisionnel. Elle examine et tranche les questions stratégiques, tandis que l'administration quotidienne de l'accord relève de la compétence du secrétariat permanent. La structure administrative du LION Plan est détaillée à **l'article 3.2**. Le LION Plan stipule également (dans la partie **Introduction, paragraphe 3**) que chaque État organise tour à tour une réunion annuelle sur son territoire afin de planifier la mise en œuvre des dispositions du plan, de le mettre à jour et d'étudier l'application concertée de la réglementation maritime dans le golfe du LION. En outre, il est stipulé dans la **deuxième partie**



---

<sup>21</sup> Le **plan d'urgence AMT** est la version abrégée pour désigner le « plan d'urgence sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest ».



(qui traite des activités de R-S), à l'**article 2.5.3**, que les réunions se tiennent au moins une fois par an. Il est entendu que l'administration quotidienne du plan est assurée par les institutions nationales françaises et espagnoles, telles que désignées au **paragraphe 1.6.2**. L'accord AMT ne prévoit pas d'administration permanente de l'accord et du plan, en revanche il est stipulé à l'**article 2.4** du Plan que i) « les autorités nationales compétentes se réunissent une fois par an pour examiner les questions relatives à la mise en œuvre du plan, à l'organisation de la formation et/ou des exercices et autres questions pertinentes », et que iii) « des réunions annuelles régulières se tiennent successivement dans chacune des parties, par ordre alphabétique. Le pays hôte prépare l'ordre du jour en liaison avec les autres parties et publie un rapport de la réunion. Il assure également le secrétariat et tout autre soutien logistique nécessaire au bon déroulement de la réunion » Il est entendu que l'administration quotidienne de l'accord et du plan d'urgence est assurée par les autorités nationales compétentes visées à l'**article 2.2** du plan.

La **mise en œuvre** de l'accord est expliquée de façon claire dans l'accord RAMOGE et dans le LION Plan. L'accord AMT aborde certaines questions liées à sa mise en œuvre (par exemple, le règlement des différends, la ratification, l'amendement, la dénonciation), tandis que le plan d'urgence AMT traite plus en détail des questions qui ne sont pas mentionnées dans l'accord (par exemple, la politique commune, les responsabilités des autorités nationales, le mécanisme d'activation du plan, l'échange d'informations, la formation et les exercices conjoints).

### 3.3. Comparaison des plans d'urgence sous-régionaux pertinents

Le Plan RAMOGEPOL, le LION Plan et le plan d'urgence AMT ont été analysés et comparés à l'aide d'un modèle de plan d'urgence international pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle, inclus depuis le début des années 90 dans toutes les éditions du Manuel de l'OMI sur la pollution par les hydrocarbures : Partie II – planification d'urgence. Ce **plan type** a notamment été utilisé par le REMPEC lorsque ce dernier a assisté plusieurs groupes des États riverains de la Méditerranée à élaborer les cinq plans d'urgence connus à ce jour. Tous les éléments qu'un plan d'urgence international pourrait potentiellement (mais pas nécessairement) aborder y sont listés.

Les trois plans d'urgence sous-régionaux examinés dans la présente étude se concentrent principalement sur la préparation à la lutte et la lutte contre **la pollution marine**. Le Plan RAMOGEPOL et le LION Plan prévoient des **opérations de lutte à terre** (opérations de

nettoyage du littoral) uniquement en cas d'événement majeur de pollution marine, tandis que le plan d'urgence AMT ne tient pas compte de la gravité de l'événement de pollution. Ce dernier fait également mention d'« opérations communes à terre », toutefois de manière plus générale.

Il y a lieu de noter que le Plan RAMOGEPOL et le LION Plan couvrent, outre la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle, **le contrôle/la surveillance de la pollution opérationnelle** des navires et, dans le cas du LION Plan, les opérations de recherche et de sauvetage (SAR). Ces opérations n'étant pas strictement liées à la lutte contre la pollution, la deuxième partie du LION Plan traitant des activités SAR n'a pas été prise en compte lors de la comparaison des plans, compte tenu du fait que les deux autres plans ne prévoient pas ce type d'opérations.

**Tableau 4 Comparaison de la présence, dans les trois plans d'urgence sous-régionaux de la Méditerranée occidentale, d'éléments qu'un plan d'urgence international (sous-régional) se doit d'aborder.**

ÉLÉMENT	RAMOGEPOL	LION Plan	Plan d'urgence AMT
Définitions	1.1	1.1;3.1	1.4
Objectifs	-	-	1,2
Objectifs	-	Intro.1	1.2
Zone géographique d'application	1.2	1.2;	1.3
Politique commune	-	Intro.1.2	2.1
Autorités nationales compétentes	2.2	3.2.1;3.3.3	2.2
Notification	2.3.1		2.2;4.1
Activation du plan	1.3.7;1.3.9	1.3.2;3.3.3;A.17	2.3
Réunions	Accord RAMOGE	Intro.3	2.4
Échange d'informations	2.4.1	1.6.2;3.3.2;3.4.1	2.5
Formation et exercices conjoints	2.4.2	3.4.2	2.6
Coordinateur/commandant sur place	1.3.6	1.1.4;1.3.6	3.2
Structure de commande	1.3.1	A. 3	3.5
Définition/exercice du rôle de chef de file	1.3.1	A.9	3,1
Coordination de la lutte	1.3;2.3	1.3, 3.3, 1.3.3.4;A.9	3.3
Stratégie de lutte	-	-	3.8
Planification de la lutte	1.3.2;1.3.3	3.5.1	3.7
Décisions à haut niveau	2.3.5	3.3.4	-
Demande d'assistance dans le cadre du Plan	(1.3.3)	A.9	4.3
Phases de lutte	2.3	1.3;3.3	4.1
Surveillance/observation des déversements	1.5	3.3.5	4.2
Opérations conjointes de lutte	1.3.1 - 1.3.6	-	4,4
Utilisation de méthodes de lutte non mécaniques	-	-	4.5
Désactivation du plan	-	1.3.2;A.17	4.6
Communications	2.3.4	1.4;A.10	3.6



Système(s) de communication	-	(A:10)	5.1
Rapports de pollution (POLREP)	2.5	A.13(1)	5.2
Rapports de situation (SITREP)	-	A.12	5.3
Rapports post-événement	-	-	5.4
Logistique	-	-	6.1
Questions financières liées à la lutte commune	-	1.5.3	6.2
Mouvement transfrontière du personnel, d'équipement, de produits et d'unités [d'intervention]	-	-	6.3
Santé et sécurité	-	-	6.4;6.5
Documentation relative aux opérations de lutte et aux coûts y afférents	-	(1.5.3)	6.6
Information du public	1.7	A.11	7.1 - 7.4
Révision du plan	-	-	Accord AMT (10)

Le format du plan d'urgence AMT est très proche de celui du modèle proposé par l'OMI, ce qui n'est pas surprenant, étant donné que le modèle de l'OMI a servi de base lors de l'élaboration du plan d'urgence AMT.

Le Plan RAMOGEPOL et le LION Plan reproduisent moins fidèlement la structure du modèle de l'OMI. Ceci s'explique principalement par le fait que ces deux plans ont été élaborés à partir des **systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte bien établis** des gouvernements français, italien et espagnol, qui traitent de manière approfondie certaines des questions qui devaient être abordées dans les plans d'urgence multilatéraux auxquels sont parties certains pays dont les systèmes nationaux ne sont pas aussi efficaces.

C'est la raison pour laquelle ces deux plans d'urgence ne couvrent pas tous les éléments proposés par l'OMI, à savoir :

- la stratégie de lutte
- l'utilisation de méthodes de lutte non mécaniques (p. ex. les dispersants),
- les rapports de situation (SITREP),
- les rapports post-événement,
- l'examen logistique des opérations conjointes de lutte,
- les mouvements transfrontières de personnel, d'équipements, de produits et d'unités [d'intervention],
- la santé et la sécurité,
- la documentation relative aux opérations de lutte et aux coûts y afférents,

qui devraient être **couverts par les dispositifs nationaux de préparation à la lutte et de lutte contre la pollution**.

Un autre facteur qui contribue à l'interprétation fournie ci-dessus est l'adhésion des pays du Nord de la Méditerranée occidentale à l'Union européenne dont la législation prévoit des



politiques communes en ce qui a trait, par exemple, à la circulation au sein de l'Union des personnes et du matériel, ainsi qu'à certaines questions liées à la santé et à la sécurité en cas d'opérations communes.

Le Plan RAMOGEPOL et le LION Plan abordent notamment la question des « décisions à haut niveau » qui, dans les deux cas, font référence aux procédures nationales déjà en vigueur en France, en Italie et en Espagne pour lutter contre les événements majeurs de pollution. Cet élément ne figure pas dans le modèle de plan d'urgence international proposé dans le manuel de l'OMI sur la pollution par les hydrocarbures mentionné plus haut, ce qui explique pourquoi le plan d'urgence AMT n'y fait pas référence. En revanche, celui-ci figure dans le [tableau 4](#), étant donné que le Plan RAMOGEPOL et le LION Plan le traite dans les moindres détails.

Le Plan RAMOGEPOL et le LION Plan ne mentionnent pas spécifiquement **leur(s) objectif(s)** et **leur(s) finalité(s)**, étant donné qu'ils sont clairement identifiables au regard du contexte général de ces plans et qu'ils sont définis dans l'accord RAMOGE.

Les **opérations conjointes de lutte** contre la pollution ne sont pas décrites dans le LION Plan, mais il est entendu qu'elles seront couvertes dans le cadre des « décisions à haut niveau » susmentionnées, qui sont bien détaillées dans le plan.

Le **système de communication** en cas d'opérations de lutte contre la pollution n'est pas abordé dans le LION Plan, mais une description détaillée de son fonctionnement figure à l'annexe 10 du plan. Il en va de même dans le Plan RAMOGEPOL qui renvoie à son annexe G (Transmissions pendant les opérations de lutte contre la pollution).

Le Plan RAMOGEPOL ne donne aucune précision concernant la **procédure de désactivation** du plan, bien que ce point puisse être abordé dans les parties pertinentes des dispositifs nationaux français, italien et monégasque qui constituent la base de sa mise en œuvre en cas d'urgence, et qui n'étaient pas disponibles.

Ni le Plan RAMOGEPOL ni le LION Plan ne prévoient les **dispositions relatives à leur révision**, bien qu'ils aient tous deux déjà été révisés plusieurs fois depuis leur adoption. Les **critères** précis sur lesquels s'appuie la décision de réviser ces plans, ainsi que les décideurs, ne sont pas répertoriés.

Le LION Plan et le plan d'urgence AMT abordent les **questions financières liées aux opérations conjointes de lutte** et à la **coopération financière** en cas de lutte commune contre un événement de pollution marine, tandis que le Plan RAMOGEPOL ne mentionne ni le financement de la lutte ni le remboursement des dépenses. Le LION Plan ne fait référence que de façon concise à l'établissement d'un « dossier de remboursement et d'indemnisation » et à



la « centralisation de toutes les demandes d'indemnisation », tandis que le plan d'urgence AMT fournit des lignes directrices plus détaillées sur le sujet (**l'article 6.2** correspondant fait deux pages). Là encore, c'est probablement la raison pour laquelle les questions pertinentes ne sont pas couvertes de la même manière dans les systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte français et espagnols, y compris dans les systèmes nationaux algériens, marocains et tunisiens, ce qui nécessiterait un examen plus approfondi.

Enfin, il convient de noter qu'aucun plan d'urgence ni aucun accord n'aborde la question du **financement des activités liées au maintien à jour du plan.**



## 4. Mesures de soutien concernant les dispositifs juridiques et institutionnels et les procédures opérationnelles

Malgré les différences entre les trois accords sous-régionaux et les plans d'urgence sous-régionaux correspondants, identifiées au chapitre précédent, la mise en place d'une interconnexion peut être clairement envisagée, laquelle favoriserait une meilleure coopération entre les parties dans le domaine de la préparation à la lutte et de la lutte contre la pollution marine, ainsi qu'une mobilisation plus efficace des capacités de lutte en cas d'événement majeur de pollution dans la zone de la Méditerranée occidentale.

### 4.1. Exigences légales

#### 4.1.1. Assurer l'interconnexion entre les plans et accords existants

La Convention de Barcelone et son protocole « prévention et situations critiques » de 2002, ou bien son protocole d'urgence de 1976, constituent la base juridique invoquée pour la coopération dans le domaine de la préparation à la lutte et de la lutte en Méditerranée. Toutes les parties aux accords existants et aux plans d'urgence correspondants **sont également parties à ces traités régionaux**. En outre, tous les États côtiers de la Méditerranée occidentale sont également **parties à la Convention OPRC de 1990** qui établit le cadre juridique mondial de la conduite des activités de préparation à la lutte et de la lutte, ainsi que de la coopération dans ce domaine.

Parmi les trois accords sous-régionaux existants, deux accords (RAMOGE et AMT) s'articulent déjà clairement autour du cadre juridique méditerranéen (Convention de Barcelone et protocole « prévention et situations critiques »), ce qui, stricto sensu, n'est pas le cas du LION Plan.

L'ajout de la Convention de Barcelone et de son protocole « prévention et situations critiques » à la base juridique qui sous-tend le LION Plan garantirait un cadre juridique commun aux trois accords.

#### 4.1.2. Faciliter la coopération entre les parties

L'approbation et la mise en œuvre de la proposition faite à la **section 4.1.1** ci-dessus permettraient de réunir toutes les conditions en faveur d'une coopération étroite entre les États parties aux trois accords.

Rien n'empêche les États parties à ces trois accords de coopérer, même dans la situation





actuelle, compte tenu du fait que tous sont également parties à la Convention de Barcelone, à son protocole « prévention et situations critiques » et à la Convention OPRC de 1990, bien que le LION Plan ne puisse pas être qualifié d'accord intergouvernemental au sens strict.

#### 4.1.3. Donner aux parties les moyens de mobiliser efficacement les ressources visant à lutter contre les événements majeurs de pollution marine dans la région de la Méditerranée occidentale

En cas d'événement majeur de pollution marine par les hydrocarbures dans la région de la Méditerranée occidentale, par exemple une importante marée noire en haute mer due à un pétrolier en avarie, en dehors de la zone sous juridiction française, dans la zone Sud couverte par le LION Plan et à l'intérieur de la zone d'intervention algérienne, conformément à la répartition géographique établie dans le plan d'urgence AMT, il peut s'avérer nécessaire d'envisager une opération conjointe de lutte faisant appel aux ressources disponibles dans le plan d'urgence AMT et le LION Plan. Un scénario semblable qui impliquerait la Tunisie, le plan d'urgence AMT et le Plan RAMOGEPOL peut également être envisagé.

Dans un tel scénario, la mise en place de certains arrangements préalables entre le plan d'urgence AMT et le LION Plan, portant notamment sur les éventuels goulets d'étranglement (douanes, logistique, finances) en vue de fournir rapidement l'assistance nécessaire, simplifierait considérablement la mise à disposition des ressources de lutte et permettrait un déploiement rapide dans la zone d'intervention algérienne.

L'inclusion de tels arrangements préalables dans les trois plans d'urgence sous-régionaux existants dans la région de la Méditerranée occidentale est envisageable, à condition qu'il existe une volonté politique d'étendre la portée des trois plans d'urgence et, éventuellement, celle des accords pertinents.

Toutefois, **l'échange d'informations actualisées** sur les ressources de lutte disponibles (y compris sur les moyens, le matériel, les produits et le personnel expert) dans chacune des parties aux accords/plans existants, soit directement, soit par l'intermédiaire du REMPEC, reste un préalable à la conclusion de tout arrangement (commun) nécessaire à l'amélioration de la mobilisation de telles ressources. Ceci inclut également l'échange d'informations relatives aux questions financières et logistiques liées à l'assistance mutuelle en cas d'urgence (sur la base, mutatis mutandis, des **recommandations** [relatives à la mise en œuvre du protocole d'urgence], adoptées par la 7<sup>ème</sup> réunion des parties contractantes à la Convention de Barcelone, au Caire, le 11 octobre 1991 (UNEP(OCA)/MED IG.2/4, annexe IV, page 3)<sup>22</sup>.

<sup>22</sup>

[https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/2933/91ig2\\_4\\_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/2933/91ig2_4_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y)



## 4.2. Dispositifs institutionnels

Comme indiqué au [titre 3.2](#) ci-dessus, seul l'accord RAMOGE dispose d'un cadre de gouvernance institutionnel complet, de même que le Plan RAMOGEPOL, dont le secrétariat est assuré par le secrétariat permanent de la Commission RAMOGE.

À l'heure actuelle, les deux autres accords sous-régionaux/plans d'urgence ne sont pas dotés d'une telle structure institutionnelle.

Le LION Plan est administré par la Division « Action de l'État en mer » de la Préfecture maritime de la Méditerranée (PREMAR MED) du côté français, et par la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) du côté espagnol. Les deux entités composent son comité technique permanent.

L'accord et le plan d'urgence AMT ne reposent sur aucune structure institutionnelle permanente.

Idéalement, chaque accord et plan sous-régional devrait se doter d'un secrétariat permanent, mais la création d'un tel secrétariat dans le cadre de l'accord AMT et du LION plan, semblable au secrétariat de l'accord RAMOGE, n'est pas une option envisagée, compte tenu des coûts potentiels de la mise sur pied d'une telle structure et de la charge de travail certainement insuffisante que de tels secrétariats seraient censés exécuter quotidiennement.

Toutefois, l'existence de structures institutionnelles provisoires au sein des deux autres accords/plans pourrait garantir l'interconnexion nécessaire entre les trois accords existants et les plans d'urgence, contribuant ainsi à favoriser la coopération entre les parties au LION Plan et à l'accord AMT, éventuellement avec l'aide du secrétaire RAMOGE.

À cet égard, les parties à l'accord AMT pourraient envisager de **prolonger le mandat** du chef de l'autorité nationale compétente de la partie qui assure le secrétariat des réunions annuelles régulières des parties à l'accord, afin de l'autoriser, lui et l'autorité qu'il dirige, à **assurer également le secrétariat de l'accord** en vue de l'organisation des activités synergiques, pour une période d'un an, en exerçant des fonctions similaires à celles du secrétariat permanent de la Commission RAMOGE.

De la même manière, les parties au LION Plan pourraient envisager d'autoriser le chef de la Division « Action de l'État en mer » et son personnel, ainsi que le directeur du SASEMAR et ses équipes, à assurer le secrétariat du plan pour une période d'un an.

**La recommandation n°5 (deuxième partie, section 6.2.3)** mentionne le prolongement des mandats des autorités nationales susmentionnées pour qu'elles assurent le secrétariat de leurs plans d'urgence respectifs. La 14<sup>ème</sup>



réunion des points focaux du REMPEC prévue en mai 2021 pourrait être l'occasion d'entamer les discussions nécessaires.

**Recommandation n°1** : Le REMPEC devrait inviter le secrétariat permanent de la Commission RAMOGE et les institutions nationales/autorités nationales visées à l'article 2.4 du plan d'urgence AMT et à l'article 1.6 du LION Plan, à **faire régulièrement rapport** aux réunions biennales des points focaux du REMPEC sur les **activités/actions** qui ont **été menées/se sont déroulées** dans le cadre de leurs accords et plans sous-régionaux respectifs dans l'intervalle entre deux réunions.

### 4.3. Autres recommandations

#### 4.3.1. Prise en compte de la question de la gestion des déchets dans les plans d'urgence sous-régionaux

Aucun des plans d'urgence existants n'aborde la question de **la gestion des déchets** qui est un aspect hautement important de la lutte mondiale contre la pollution marine, compte tenu du fait qu'il se concentrent principalement sur les opérations d'intervention et de lutte en mer, et ne traitent que très peu ou pas du tout des actions ultérieures.

Le champ d'application de la présente étude ne permet pas de traiter de manière approfondie les diverses problématiques liées à la gestion des déchets, mais il convient d'envisager la mention de certaines instructions élémentaires concernant ce volet de la lutte contre les déversements dans les plans d'urgence.

En ce qui concerne la gestion des déchets, les parties peuvent se référer aux « Lignes directrices pour la gestion des déchets issus de déversements d'hydrocarbures en Méditerranée » publiées par le REMPEC en 2012<sup>23</sup>.

À un stade plus avancé, il pourra être envisagé d'inclure la gestion des déchets parmi les activités synergiques des trois plans d'urgence.

#### 4.3.2. Réunions des autorités nationales compétentes chargées de la mise en œuvre des plans d'urgence dans la région de la Méditerranée occidentale

<sup>23</sup> <https://www.rempec.org/en/our-work/pollution-preparedness-and-response/response/tools/oil-spill-gestion-des-dechets>



La coopération et l'interaction envisagées entre les trois plans d'urgence de la région de la Méditerranée occidentale tireront certainement parti de l'organisation des nombreuses réunions rassemblant les autorités nationales responsables de la mise en œuvre de ces plans d'urgence sous-régionaux.

Pour réduire les coûts de ces réunions de manière efficace, il peut être envisagé de les joindre avec d'autres réunions organisées dans le cadre du protocole « prévention et situations critiques ». Les différents rassemblements (y compris les réunions, ateliers, séminaires, conférences, formations, etc.) organisés par le REMPEC pendant l'année constituent une occasion idéale pour que se tiennent, en marge des événements chapeautés par le REMPEC, les réunions des autorités nationales compétentes responsables de la mise en œuvre des trois

**Recommandation n°2** : Les autorités nationales compétentes responsables de la mise en œuvre des trois plans d'urgence, ou bien leurs secrétariats, **devraient organiser leurs réunions** concernant les synergies entre les plans d'urgence **en marge des différents événements organisés par le REMPEC** durant l'année.

plans d'urgence et de leurs secrétariats. (cf. [Titre 5.1](#)).

Cette approche permettrait au REMPEC de participer directement à la création de synergies entre les trois plans d'urgence de la région de la Méditerranée occidentale, et par la suite de mettre à profit l'expérience acquise dans la partie occidentale du bassin méditerranéen dans les autres régions de la Méditerranée.



## **PARTIE II**

**SYNERGIES POSSIBLES DANS LA MISE EN ŒUVRE  
DES DISPOSITIFS SOUS-RÉGIONAUX EXISTANTS  
POUR LA PRÉPARATION À LA LUTTE ET LA LUTTE  
CONTRE LA POLLUTION MARINE  
DANS LA RÉGION DE LA  
MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE**



## 5. Synergie dans la mise en œuvre des plans d'urgence sous-régionaux dans la région de la Méditerranée occidentale

Les avantages d'une approche synergique de la mise en œuvre des traités internationaux portant sur des questions similaires ou étroitement liées ont été largement reconnus au cours des dernières décennies, notamment dans le cadre de la mise en œuvre des accords multilatéraux sur l'environnement<sup>24</sup>. Ces avantages comportent, entre autres, l'élimination de tout double emploi, la maximisation des retombées des actions entreprises, l'utilisation efficace des ressources disponibles, etc.

La **première partie de l'étude** a montré que les trois dispositifs sous-régionaux existants (les accords et les plans d'urgence) en matière de préparation à la lutte et de lutte contre la pollution marine accidentelle dans la région de la Méditerranée occidentale envisagent un certain nombre d'activités de nature similaire et que leurs **objectifs** de coopération et d'assistance mutuelle **sont généralement les mêmes**, à savoir réagir de manière rapide et efficace aux événements de pollution marine dus aux déversements d'hydrocarbures en mettant en commun les ressources et l'expertise de plusieurs pays et en coordonnant l'assistance fournie par ces autres parties.

À l'heure actuelle, il y a peu ou pas de communication, ni de collaboration, entre les autorités/secrétariats des trois plans d'urgence sous-régionaux, malgré les similitudes notées entre ces différents plans, lesquelles offrent une bonne occasion d'envisager la création d'éventuelles synergies dans la mise en œuvre des plans. Les accords existants sont mis en œuvre dans une relative absence de coordination, alors qu'ils pourraient être mis en œuvre en synergie pour plus d'efficacité.

L'**objectif** de la deuxième partie de l'étude est de recenser les éventuelles synergies dans la mise en œuvre des trois plans d'urgence sous-régionaux, de dégager de nouvelles perspectives de coopération entre les pays parties à ces plans et de proposer des moyens visant à mettre en pratique les activités synergiques.

---

<sup>24</sup> L'approche synergique s'est avérée très utile dans la mise en œuvre des **conventions sur les déchets et les produits chimiques**, en particulier la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, la Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international et la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (POP). Depuis la fin des années 90, le PNUE et le PNUD encouragent les synergies dans la mise en œuvre des « **accords de Rio** », notamment la Convention sur la diversité biologique (CDB), la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), la Convention sur la lutte contre la désertification (CCD), mais aussi d'autres conventions et traités



environnementaux multilatéraux, tels que la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), la Convention sur la conservation des espèces migratrices (CMS), le Traité international sur les ressources phytogénétiques pour l'alimentation et l'agriculture ou TIRPAA, la Convention de Ramsar relative aux zones humides et la Convention du patrimoine mondial (CPM).

(cf. [https://www.cbd.int/doc/nr/Promoting\\_synergies\\_in\\_the\\_biodiversity\\_cluster.pdf](https://www.cbd.int/doc/nr/Promoting_synergies_in_the_biodiversity_cluster.pdf) et <http://archive.unu.edu/inter-linkages/1999/docs/Jorgensen.PDF>).



Dans le contexte de la présente étude, le terme « **synergies** » s'entend de toutes les activités qui visent à renforcer la collaboration entre les parties aux trois accords sous-régionaux dans la région de la Méditerranée occidentale en créant des passerelles entre les processus de manière à accroître davantage les retombées des activités communes afin de produire un effet supérieur à la somme des activités individuelles, contribuant ainsi à améliorer l'efficacité des efforts individuels<sup>25</sup>.

## 5.1. Organisation d'activités synergiques

Le plein **potentiel des synergies** entre les plans d'urgence sous-régionaux de lutte contre la pollution marine dans la région de la Méditerranée occidentale pourrait **se traduire par des résultats concrets**.

Ceci implique **en premier lieu** d'encourager la communication et la coopération entre les autorités/secrétariats nationaux responsables de la mise en œuvre des trois plans d'urgence afin d'exploiter les similitudes observées entre lesdits plans et les activités déjà menées dans le cadre de chacun des plans. La **deuxième étape** devrait consister à déterminer les domaines potentiels de synergie et la **troisième** devrait inclure la mise en œuvre des activités synergiques dans les domaines identifiés et convenus avec les parties aux plans d'urgence.

Le **REMPEC**, en tant que centre régional ayant la mission d'aider les États côtiers méditerranéens à mettre en œuvre le protocole « prévention et situations critiques », **devrait jouer un rôle de catalyseur** dans la mise en œuvre par les autorités nationales compétentes de la troisième phase du processus décrit ci-dessus.

Les activités synergiques potentielles ont été déterminées selon les principes généraux suivants : i) leur mise en place doit être relativement simple et rapide, ii) il n'est pas nécessaire de modifier les accords sous-régionaux pertinents, et iii) ces activités se concentrent sur le volet opérationnel des plans d'urgence.

Ces activités incluent :

- **Les politiques et mesures de mise en œuvre connexes**

Il s'agit notamment des synergies qui se rapportent aux rôles incombant aux autorités nationales /secrétariats responsables de la mise en œuvre des plans d'urgence, à l'échange d'informations entre

---

<sup>25</sup> adapté de « l'étude sur la promotion des synergies entre les accords multilatéraux sur l'environnement relatifs à la biodiversité », UNEP/WCMC/ministère finlandais de l'Environnement, 2012





les trois plans, par le biais de réunions sur le thème de la création et de la mise en œuvre des synergies, ainsi que par la détermination des activités synergiques à court, moyen et long terme.

[Les chapitres 6 et 7](#) traitent de certains domaines présentant un potentiel de synergie commun aux trois plans d'urgence, en lien notamment avec la préparation à la lutte et la lutte contre les événements de pollution marine, tandis [que la section 4.3.2 du chapitre 4](#) traite de l'organisation de réunions communes sur le thème des synergies.

- **Formation et exercices**

Étant donné que ces activités sont déjà organisées dans le cadre de chacun des plans d'urgence, la création de synergies devrait ici se concentrer sur la **planification et l'organisation commune d'activités** dans ce domaine, ce qui bénéficierait à toutes les parties participantes et permettrait d'éviter les doubles emplois. La **formation conjointe** devrait avoir pour objectif la fourniture des mêmes informations et le développement des compétences pertinentes en vue d'accroître, à différents niveaux, les capacités du personnel d'intervention pour qu'il puisse lutter de manière efficace contre les événements de pollution, en particulier dans le cadre d'une coopération avec leurs homologues étrangers. **Des exercices conjoints de lutte contre les déversements**, de type divers et de dimension différentes, devraient permettre de mettre à l'épreuve les capacités du personnel (et, le cas échéant, du matériel/des moyens qu'il utilise) à intervenir conjointement en cas d'événement de pollution.

[Le titre 6.5](#) traite de la participation des trois plans d'urgence à des formations conjointes et à des exercices conjoints de lutte en cas de déversements d'hydrocarbures, dans le contexte de l'augmentation du niveau de préparation à la lutte en cas de déversements.

- **Établissement de rapports, collecte et collationnement de données, préparation d'inventaires/d'annuaires.**

Chaque plan d'urgence exige des pays participants qu'ils fassent périodiquement rapport sur divers aspects de la mise en œuvre du plan, notamment sur les capacités et les ressources nationales en matière de lutte contre la pollution, de formation, etc. Très souvent, ces exigences en matière de rapports, ainsi que celles liées à la collecte de données et à la préparation d'annuaire/d'inventaires, couvrent les mêmes questions que celles qui doivent être présentées au niveau national, mais aussi conformément aux engagements pris dans le cadre, par exemple, du

protocole « prévention et situations critiques », de la Convention OPRC de 1990, du protocole OPRC-HNS de 2000, des directives et des règlements de l'AESM et du MUPC, etc.



La collaboration et la synergie en matière de rapports, de collecte de données et de préparation d'annuaires et d'inventaires, non seulement entre les autorités/secrétariats nationaux responsables de la mise en œuvre des trois plans d'urgence, mais aussi avec d'autres autorités nationales exerçant des responsabilités analogues en matière de rapports, pourraient permettre **d'harmoniser le contenu, les conclusions et/ou les recommandations de ces rapports ou des documents connexes** et, en particulier, **d'éviter les doubles emplois**.

- **Développement et mise en œuvre de projets spécifiques**

À l'heure actuelle, les trois plans d'urgence se concentrent sur la conduite d'actions visant à accroître les niveaux de préparation à la lutte en cas d'éventuels événements majeurs de pollution marine et à améliorer la qualité de la lutte, en mettant principalement l'accent sur la préparation à la lutte et la lutte contre les déversements d'hydrocarbures.

D'autre part, il existe encore certains domaines de la lutte contre la pollution marine qui ne sont pas encore couverts de manière suffisante par les trois plans et qui sont susceptibles d'être **traités conjointement**, bénéficiant ainsi à toutes les parties aux plans.

Le développement de **nouveaux projets** d'intérêt commun pour les trois plans d'urgence offre la possibilité de favoriser la synergie entre les trois plans à plusieurs niveaux, de la phase de conception à la phase de mise en œuvre.

Les domaines de synergie comprennent notamment **la préparation à la lutte et la lutte contre les événements de pollution par les SNPD**, la gestion des déchets, mais aussi, par exemple, la surveillance aérienne des déversements et l'établissement de rapports concernant les observations pertinentes, ainsi que d'autres questions similaires.

Les enjeux susceptibles d'être abordés de façon synergique par les trois plans d'urgence pourraient être **proposés et débattus** lors de la réunion des parties aux trois plans d'urgence, organisée en marge de la 14<sup>ème</sup> réunion des points focaux du REMPEC prévue en mai 2021.

- **Processus de consultation et échange systématique d'informations**

L'introduction d'une pratique de consultation régulière et de l'échange systématique d'informations entre les autorités/secrétariats nationaux responsables de la mise en œuvre des plans d'urgence est un élément indispensable à la création de synergies entre les trois plans d'urgence de la région de la Méditerranée occidentale. Cette pratique devrait permettre de déterminer les situations et les questions qui pourraient tirer parti d'une synergie entre les plans, ainsi que d'apprécier les avantages escomptés.

Les consultations peuvent avoir lieu par correspondance ou dans le cadre de contacts directs



entre les représentants des trois plans d'urgence. La solution idéale consisterait à combiner ces deux approches. La participation aux réunions des parties aux plans d'urgence semble être la manière la plus efficace d'établir les « contacts directs » mentionnés plus haut. Compte tenu des coûts trop importants liés à l'organisation régulière de réunions conjointes sur le thème de la synergie, il semble que la proposition précédemment faite **d'organiser ces réunions de façon consécutive ou en marge** de divers événements (incluant les réunions, les ateliers, les séminaires et les activités de formation) organisés par le REMPEC plusieurs fois par an dans la région méditerranéenne, constitue la solution la plus viable.

En gardant à l'esprit la mission du REMPEC qui consiste à assister les parties contractantes au protocole « prévention et situations critiques » dans la mise en œuvre des accords sous-régionaux, il devrait être facile d'obtenir le consentement du Centre pour appuyer l'organisation, en parallèle, des réunions conjointes proposées. Les parties pourraient se coordonner avec le REMPEC en vue d'assurer la participation à ces événements des représentants des autorités nationales compétentes responsables de la mise en œuvre des trois plans d'urgence.

Il convient d'ajouter à l'ordre du jour de la 14<sup>ème</sup> réunion des points focaux du REMPEC, qui se tiendra en mai 2021, un point concernant l'organisation de telles réunions et d'autres questions mentionnées précédemment pour lesquelles le REMPEC pourrait apporter son soutien.

L'organisation simultanée des réunions du REMPEC (ateliers, séminaires) et des réunions des parties aux trois plans d'urgence offrirait **l'avantage supplémentaire** de favoriser la participation du REMPEC, et éventuellement d'autres organisations partenaires présentes à ses réunions, au processus de développement et de mise en œuvre des activités synergiques et, par conséquent, au **processus consultatif**.

## 5.2. Mise en œuvre des activités synergiques

### 5.2.1. Les conditions préalables

Les **principales conditions préalables à une mise en œuvre réussie des synergies** en ce qui concerne les trois plans d'urgence de la Méditerranée occidentale sont les suivantes :

- La **volonté politique des parties** : l'engagement des autorités nationales compétentes responsables de la mise en œuvre des plans d'urgence et des accords pertinents à envisager progressivement et à créer des synergies entre les trois plans d'urgence de la



région de la Méditerranée occidentale, ainsi qu'à participer activement aux activités convenues en matière de synergie.

- La **mise en place réussie** des activités de synergie convenues, en particulier l'organisation de réunions, le maintien d'une liaison permanente avec les autorités nationales des pays concernés et/ou les secrétariats des plans d'urgence pertinents, ainsi que la fourniture d'un soutien technique et de services de secrétariat.
- Le **soutien financier** du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI, du MTF, du PNUE/PAM et des fonds externes.

### 5.2.2. Les obstacles potentiels

**De nombreux obstacles risquent de freiner la progression** de la mise en œuvre des synergies.

Ceux-ci incluent notamment :

- **Les problèmes linguistiques**<sup>26</sup> liés à l'emploi de différentes langues par les pays de la région de la Méditerranée occidentale.

Une solution viable consisterait à ce que les parties s'entendent pour utiliser l'une des langues officielles du protocole « prévention et situations critiques » du REMPEC, c'est-à-dire l'anglais ou le français, dans toutes les activités synergiques. Le français étant la langue la plus utilisée dans la sous-région, elle pourrait servir de langue de communication officielle entre les autorités nationales des pays parties aux plans d'urgence/leurs secrétariats dans toutes les activités synergiques. Toutefois, l'Italie, Malte et l'Espagne devraient approuver un tel choix. L'utilisation de deux langues officielles augmenterait considérablement le coût des réunions<sup>27</sup>, en raison de la nécessité d'interpréter et de traduire les documents de travail. Si les pays décident d'utiliser les deux langues, les coûts d'interprétation/traduction devront être pris en compte lors de la planification des activités.

- **Certaines contraintes liées au personnel** pourraient ralentir de manière significative la mise en œuvre de certaines des activités en lien avec les synergies proposées.

La mise en œuvre des synergies devrait progressivement alléger la charge de travail du personnel des autorités nationales responsables de la mise en œuvre des plans d'urgence, qui intervient dans le traitement des questions liées aux plans. Toutefois, **durant la phase initiale**, il pourrait être nécessaire d'attribuer des tâches supplémentaires au personnel chargé de l'organisation des activités qui se rapportent aux plans d'urgence. Le moyen le plus efficace d'y parvenir serait de réaffecter les tâches au sein des organisations mères.



- Des **ressources financières limitées** qui pourraient freiner la mise en œuvre de certaines des recommandations formulées dans l'étude, s'il arrivait que **le financement des activités synergiques** n'ait pas été correctement abordé avant leur lancement.

---

<sup>26</sup> REMARQUE : ces contraintes linguistiques diffèrent de celles abordées à la [Section 6.4.4](#).

<sup>27</sup> L'organisation des réunions en marge de celles organisées par le REMPEC (cf. Titre 5.1, **cinquième tiret** « Processus de consultation et échange systématique d'informations ») permettrait d'éviter ces coûts.



Comme indiqué ci-dessus, des ressources financières supplémentaires pourraient être nécessaires pour la mise en œuvre des activités synergiques aux niveaux national et sous-régional, notamment pour rémunérer les consultants et les sous-traitants, verser les indemnités journalières de subsistances (IJS) et rembourser les frais de voyages. Au **niveau national**, des financements supplémentaires seront avant tout nécessaires pour couvrir les frais de voyage et les IJS des représentants participant aux réunions à l'intérieur et en dehors du pays. Au **niveau sous-régional**, des financements supplémentaires seront probablement nécessaires pour couvrir les coûts liés à la formation et à l'organisation des exercices conjoints, au développement et à la mise en œuvre de projets conjoints présentant un intérêt commun pour les trois plans d'urgence, ainsi qu'à l'organisation de réunions (réunions de consultation).

Les sources de financement supplémentaire sont indiquées dans la section précédente (5.2.1, troisième tiret « soutien financier »), mais les pays parties aux trois plans d'urgence peuvent décider, individuellement ou conjointement, de financer les activités synergiques.

### 5.2.3. Les bonnes pratiques

Certaines pratiques très utiles ont été observées dans la gestion et la mise en œuvre du Plan RAMOGEPOL. Elles pourraient être mises en œuvre par les deux autres plans d'urgence de la région de la Méditerranée occidentale (cf. **Partie I, chapitre 2**). Celles-ci incluent notamment :

- La coordination des activités liées au plan d'urgence
- La présentation d'un rapport annuel sur les activités liées au plan d'urgence comprenant des propositions d'amélioration ;
- La tenue de réunions trimestrielles régulières des parties, également en téléconférence ;
- La diffusion à toutes les parties concernées des procès-verbaux des réunions, y compris les commentaires et recommandations pertinents ;
- L'échange d'informations par message ou téléphone (dans l'intervalle entre chaque réunion) ;
- L'organisation, chaque année, d'exercices de lutte contre les déversements, auxquels participent navires, avions et autres ressources, suivie de débriefings pour déterminer les forces et les faiblesses ;
- La mise à jour du plan d'urgence, si nécessaire, en s'appuyant sur le résultat des exercices ;
- L'établissement et maintien du contact avec les secrétariats des organisations



intergouvernementales et autres organisations internationales concernées ;

- La promotion du plan d'urgence et de ses objectifs, ainsi que la conduite d'actions de sensibilisation aux niveaux national et international pour augmenter sa visibilité.

Sans nier le rôle du secrétariat RAMOGE dans la promotion de ces pratiques ni les avantages que représente un tel secrétariat, la mise en œuvre de pratiques similaires *mutatis mutandis* dans d'autres plans d'urgence de la région de la Méditerranée occidentale pourrait créer une base solide pour la mise en place ultérieure d'activités synergiques.

La mise en œuvre de pratiques similaires a également pu être constatée dans les travaux des pays parties à l'Accord de Bonn et à la Commission d'Helsinki.



## 6. Synergies entre les trois plans d'urgence dans le domaine de la préparation à la lutte contre la pollution marine accidentelle

### 6.1. Autorités (nationales) compétentes impliquées dans la préparation et la mise en œuvre des activités synergiques

Les autorités nationales compétentes sont considérées comme les acteurs clés de la mise en œuvre des activités de synergie. Leurs actions, menées en synergie avec les actions soutenues par les autres autorités nationales impliquées dans la mise en œuvre des activités de préparation à la lutte et de lutte, tant au niveau national que sous-régional, seront déterminantes pour atteindre les objectifs de toute activité pertinente. Il est donc nécessaire, en fonction de leurs rôles, responsabilités et niveaux d'autorité, d'encourager le dialogue avec les autres interlocuteurs pertinents à l'intérieur et en dehors du pays, et ainsi contribuer à la mise en place d'actions synergiques.

Le plan d'urgence AMT distingue les rôles des autorités gouvernementales des rôles des autorités opérationnelles, tandis que les deux autres plans d'urgence (Plan RAMOGEPOL et LION plan) ne font pas spécifiquement mention des autorités nationales comme étant respectivement « gouvernementales » et « opérationnelles », bien qu'une distinction soit tout de même faite entre les rôles des différentes autorités mentionnées.

Dès lors, le Plan RAMOGEPOL et le LION plan pourraient très facilement adopter cette approche de la définition des rôles des autorités.

#### 6.1.1. Accord RAMOGE / Plan RAMOGE

Les autorités nationales compétentes actuellement responsables d'apporter des modifications techniques au plan, de le tenir à jour et, le cas échéant, de le corriger, ainsi que de mettre en œuvre les activités synergiques convenues, c'est-à-dire les **autorités gouvernementales nationales compétentes**, devraient rester les mêmes. Les autorités concernées sont les suivantes :

- **France** : le préfet Maritime de la Méditerranée ;
- **Italie** : il Direttore Generale della Direzione Generale per la Protezione della Natura - Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (*Directeur général de la Direction générale de la protection de la nature - Ministère de l'Environnement et de la Conservation territoriale*) ;





- **Monaco** : Le Conseiller de Gouvernement pour l'intérieur.

Il en va de même pour les autorités nationales compétentes actuelles responsables des opérations de lutte contre la pollution marine en mer, à savoir les **autorités opérationnelles nationales compétentes** :

- **France**: le préfet Maritime de la Méditerranée ,
- **Italie** : en fonction de type de situation d'urgence :
  - Urgence locale : il Capo del Compartimento Marittimo (*le chef du département maritime*) concerné, qui assume le commandement et le contrôle opérationnel des opérations. Le Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (*ministère de l'Environnement, de la Protection du territoire et de la Mer*) assure la coordination par le biais du Coordinamento Operativo Interventi in Mare (*intervention de coordination opérationnelle en mer*) ;
  - Urgence nationale : Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento Protezione Civile (*la Présidence du Conseil des Ministres – Département de la protection civile*), en liaison avec le Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (*ministère de l'Environnement, de la Protection du territoire et de la Mer*). Le Commandement général des corps des capitaineries de port – MRCC dirige les opérations en mer.
- **Monaco**: le Conseiller de Gouvernement pour l'intérieur.

### 6.1.2. LION Plan

Étant donné que le LION plan est un instrument administratif et technique conclu entre deux organisations : la « Préfecture maritime de la Méditerranée »<sup>28</sup>, du côté **français** , et la « Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima » (« SALVAMENTO MED ») ou « SAIMAR », du côté **espagnol**<sup>29</sup>, ces mêmes organisations ou un de leurs départements agissent au titre **d'autorité opérationnelle nationale** aux fins du plan.

<sup>28</sup> également appelé « PREMAR MED »

<sup>29</sup> également appelé « SALVAMENTO MARITIMO » ou « SASEMAR »



Dans des **situations ordinaires**, les mêmes entités agissent également en tant qu'**autorités gouvernementales**, même si le plan mentionne des événements qui nécessitent **de prendre des décisions ou d'entreprendre des actions à un niveau administratif supérieur ou au niveau ministériel**. Le plan décrit les procédures que sont censés suivre les signataires dans de telles situations, et attribue les responsabilités pour le traitement de ces événements aux autorités gouvernementales (supérieures) concernées (cf. [chapitre 2](#)).

Les deux signataires sont des organisations opérationnelles bien équipées et dotées d'un effectif suffisant, qui peuvent accueillir, en sus de leurs activités régulières, les activités requises dans le cadre du LION plan.

Par conséquent, ces mêmes autorités devraient participer à la mise en œuvre des futures activités synergiques dans tous les domaines énumérés au [chapitre 5](#).

En ce qui concerne **la France**, une seule et même organisation (PREMAR MED) agit en tant qu'autorité nationale clé responsable de la mise en œuvre du Plan RAMOGEPOL et du LION plan, assurant ainsi un niveau élevé de coordination entre les activités envisagées dans le cadre des deux plans, du côté français, y compris avec les futures activités synergiques.

### **6.1.3. Accord sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie et plan d'urgence sous-régional correspondant (plan d'urgence AMT)**

Le plan d'urgence AMT reconnaît deux niveaux de responsabilité pour sa mise en œuvre, à savoir le niveau gouvernemental et le niveau opérationnel, et fixe par conséquent, d'une part, les responsabilités des autorités gouvernementales, et d'autre part, les responsabilités des autorités opérationnelles.

D'après le paragraphe 2.2.1, les autorités nationales agissant au titre d'**autorités gouvernementales** compétentes aux fins de la mise en œuvre du plan d'urgence AMT sont :

**Algérie** : Ministère de l'Environnement – Président du « Comité national tel Bahr » ;

**Maroc** : ministère de l'Environnement (ministère de l'Énergie, des Mines et de l'Environnement) - Département de l'Environnement;

**Tunisie** : ministère de l'Environnement - Commission nationale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine accidentelle.

Les **autorités opérationnelles nationales ne sont pas mentionnées dans le texte du Plan**, bien qu'il indique (par. 2.2.2) que « la responsabilité de la mise en œuvre des dispositions



opérationnelles du plan et des opérations conjointes de lutte incombent aux **autorités opérationnelles figurant dans un document qui sera adopté** lors de la première réunion des autorités nationales [...] », et que ces autorités sont « les mêmes que celles autorisées à exercer un contrôle opérationnel général en ce qui concerne les mesures de lutte contre la pollution marine prises dans le cadre de leurs plans d'urgence respectifs ».

Étant donné que le plan d'urgence AMT a été élaboré dans le but de fournir un cadre pour l'assistance mutuelle principalement dans le cas d'**opérations de lutte contre la pollution marine**, le rôle que jouent les autorités opérationnelles nationales compétentes devrait incomber aux autorités susmentionnées **responsables de la lutte en mer**. Toutefois, la décision concernant la désignation des autorités nationales compétentes relève **du droit souverain** du

Dans l'attente d'éventuelles décisions concernant la désignation des **autorités opérationnelles** nationales compétentes dans le cadre du plan d'urgence AMT, la responsabilité d'exécuter toute activité synergique devrait incomber aux **autorités gouvernementales** nationales actuelles. Il s'agit ici d'établir un dialogue constant, des consultations et un échange systématique d'informations avec les autres autorités nationales qui devraient possiblement participer à la mise en œuvre des plans d'urgence nationaux respectifs, mais aussi avec les autorités/secrétariats nationaux représentant les deux autres plans d'urgence sous-régionaux.

Il est important de souligner que la création de synergies entre les différentes autorités compétentes au niveau national est une **condition préalable essentielle** à la mise en œuvre réussie des activités liées synergiques aux niveaux régional/sous-régional.

## **6.2. Rôles et responsabilités des autorités compétentes en matière d'activités synergiques**

Afin d'obtenir les effets escomptés des actions synergiques envisagées, les autorités nationales compétentes des parties aux trois plans d'urgence, considérées comme des acteurs clés dans la mise en œuvre de ces actions, devraient assumer des rôles et des responsabilités et occuper des échelons de la hiérarchie analogues dans leurs administrations/organisations nationales.

Actuellement, les rôles et les responsabilités des autorités nationales compétentes des pays de la Méditerranée occidentale participant aux trois accords et plans d'urgence existants ne sont pas définis de manière à être pleinement compatibles.



**Recommandation n°3** : Il convient, dans la mesure du possible, **d'harmoniser les rôles et les responsabilités** des autorités nationales compétentes de tous les pays concernés **dans le cadre des plans d'urgence respectifs**, afin d'assurer la compatibilité et la fonctionnalité nécessaires des opérations de lutte contre les événements de pollution marine qui requièrent la fourniture d'une assistance mutuelle et impliquent des pays parties à deux ou plusieurs accords et plans

La différenciation entre les autorités nationales compétentes (gouvernementales et opérationnelles), telle que suggérée au [Titre 6.1](#) ci-dessus, est également présentée ci-après.

### 6.2.1. Autorités gouvernementales nationales

Dans le cadre d'un accord sous-régional et du plan d'urgence correspondant, les responsabilités des autorités gouvernementales nationales devraient inclure la promotion et la création de synergies avec les autres autorités nationales compétentes du pays, celles des pays parties au même plan d'urgence, ainsi qu'avec les autorités/secrétariats d'autres plans d'urgence.

Les coordonnées des **autorités gouvernementales** nationales compétentes doivent figurer en annexe du plan d'urgence.

### 6.2.2. Autorités opérationnelles nationales

Les autorités opérationnelles nationales pourraient participer, en collaboration avec les autorités gouvernementales nationales, à la mise en œuvre d'actions synergiques avec d'autres autorités nationales compétentes du pays, celles des pays parties au même plan d'urgence, et avec les autorités/secrétariats d'autres plans d'urgence.

Responsabilités liées à **la mise en œuvre du plan en cas d'événement majeur de pollution marine**<sup>30</sup>: sont les suivantes :

- Activation du plan et notification aux autres parties de son activation ;
- Établissement de rapports conformément au système standardisé POLREP ;
- Coordination, au niveau de chaque pays concerné, des opérations de lutte en cas d'activation du plan d'urgence national et des opérations de lutte conjointes en cas d'activation ultérieure du plan d'urgence sous-régional ;

<sup>30</sup> Les responsabilités des autorités opérationnelles nationales en ce qui concerne la mise en œuvre d'un plan d'urgence sous-régional pour lutter contre un événement majeur de pollution marine sont détaillées au chapitre 2 si besoin est.



- Coordination au niveau national de la participation d'autres autorités et/ou services nationaux, y compris de leurs ressources de lutte, aux opérations conjointes de lutte ;
- Décisions relatives à la demande d'assistance et à la fourniture d'assistance à une autre partie ;
- Garantie et encadrement, en étroite coopération avec les autorités gouvernementales nationales et les autres autorités et/ou services nationaux concernés, de l'appui nécessaire fourni aux opérations conjointes de lutte contre les déversements, notamment pour ce qui est du soutien logistique, financier, administratif (par exemple, la résolution des formalités douanière et d'immigration), de la facilitation des procédures de navigation et de survol, de la fourniture de soins médicaux, de la sécurité et de la sûreté, etc. ;
- Coordination de l'envoi, de la réception, de l'utilisation et du retour, le cas échéant, du personnel, du matériel et d'autres moyens de lutte fournis au titre de l'assistance dans le cadre du plan d'urgence ;
- Documentation appropriée des activités pertinentes de préparation à la lutte et de lutte ;
- Maintien de contacts réguliers et fiables avec les médias ;
- Garantie et surveillance des activités de collecte de preuves et préparation des demandes d'indemnisation des coûts liés à la préparation à la lutte et à la lutte contre l'événement de pollution ;
- Mise en œuvre des synergies convenues en cas d'activation du plan d'urgence sous-régional.

**Recommandation n°4** : Les parties à chaque accord devraient **procéder à l'examen de leurs responsabilités** (en situation normale et en cas d'urgence) **au regard des plans d'urgence sous-régionaux** auxquels elles participent, les **comparer** à celles énoncées ci-dessus et **déterminer** les responsabilités qui pourraient ne pas être expressément mentionnées dans les plans d'urgence, bien qu'étant acceptées par ces derniers, puisqu'elles leur ont été attribuées

Les résultats de cet examen pourraient être communiqués au REMPEC lors de la 14<sup>ème</sup> réunion des points focaux prévue en mai 2021.

### 6.2.3. Secrétariats des accords sous-régionaux et des plans d'urgence

Le soutien d'un secrétariat permanent ou temporaire de l'accord/du plan d'urgence pourrait aider de manière significative les autorités nationales compétentes à mener à bien les missions



« régulières », notamment celles liées à la mise en œuvre des activités synergiques convenues dans le cadre de la collaboration avec les autres plans d'urgence concernés.

En outre, l'exécution de certaines des tâches liées à la lutte contre la pollution pourrait également bénéficier de l'assistance d'un secrétariat, notamment les activités de soutien qui ne sont pas strictement liées au volet technique de la lutte contre les déversements (par exemple, faciliter les contacts entre l'autorité opérationnelle et les différents correspondants

**Recommandation n°5** : Les parties à l'accord AMT et aux plans d'urgence sous-régionaux ainsi qu'au LION Plan devraient envisager, et si possible accepter, d'**élargir le mandat des autorités nationales compétentes** afin qu'elles puissent agir en tant que secrétariats de leurs plans d'urgence respectifs pour une période fixe d'une ou deux années, afin d'aider les autorités nationales participantes et de faciliter le maintien à jour et la mise en œuvre des plans.

ou acteurs externes).

Les autorités opérationnelles nationales pourraient, ensemble, décider d'assurer par roulement (en suivant, par exemple, l'ordre alphabétique) le service de secrétariat du plan d'urgence sous-régional auquel elles participent, et ceci, pendant une période déterminée (par exemple un ou deux ans).

Si cette proposition est acceptée par les parties au LION Plan, à l'accord AMT et aux plans d'urgence sous-régionaux, chaque autorité opérationnelle nationale participante **sera alors invitée à désigner un ou plusieurs agents** parmi ses effectifs, qui ont une bonne connaissance des problématiques liées à la préparation à la lutte, à la lutte et à la coopération en matière de pollution marine, **pour assurer le secrétariat de l'accord/du plan d'urgence pendant une période déterminée**. Comme il est peu probable que la charge de travail régulière liée au service de secrétariat du plan d'urgence soit importante, les tâches liées à cette nouvelle fonction pourraient être simplement rattachées aux tâches analogues déjà effectuées au

L'objectif principal d'un tel arrangement serait d'assurer une **liaison régulière et fiable** entre les accords/plans d'urgence existants, mais aussi la coordination de la mise en œuvre des activités synergiques convenues (par exemple, activités de formation, développement de projets, rapports, etc.) En cas **d'activation des plans d'urgence**, le secrétariat pourrait aider les services d'urgence nationaux concernés à fournir une assistance (en matière d'expertise, de surveillance, d'équipement, etc.) et ceux des parties à d'autres accords/plans d'urgence, facilitant ainsi le travail des autorités opérationnelles nationales (cf. **Part I, Titre 4.2**).



En ce qui concerne les activités synergiques, l'existence de ces secrétariats temporaires, à l'instar du **secrétariat permanent du plan RAMOGE**, permettrait aux autorités des pays parties aux trois dispositifs sous-régionaux de la région de la Méditerranée occidentale d'établir une base solide en vue de la coopération et la coordination de leurs activités communes, et d'accroître par conséquent leur capacité à lutter de manière efficace aux événements de pollution marine.

Dans certains pays, ce rôle est confié aux comités nationaux établis dans le cadre du plan d'urgence national.

Le **financement des activités de ce secrétariat temporaire** (voyages, communications, participation aux réunions, diffusion de l'information, etc.) pourrait être inclus dans les budgets annuels de leurs ministères respectifs.

### 6.3. Procédures administratives et opérationnelles pour faciliter la mobilisation des moyens de réponse, de surveillance et de suivi

Il est important de souligner que les procédures administratives et opérationnelles pertinentes devraient être absolument traitées dans les trois plans d'urgence. Si elles ne sont pas définies dans les plans d'urgence, les actions synergiques **ne pourront compenser** l'absence de ces instructions. Toutefois, une synergie pourrait être obtenue en établissant le statut de ces procédures et en définissant leur fonctionnement, notamment fondé sur l'échange d'informations, la formulation d'orientations et l'examen des procédures établies au cours des réunions des autorités/secrétariats nationaux (cf. [Recommandation n° 2](#)).

Par conséquent, les thématiques abordées sous le présent intitulé visent à fournir des orientations aux autorités/secrétariats nationaux compétents responsables de la mise en œuvre des trois plans d'urgence sous-régionaux lors de l'examen des procédures

En ce qui concerne l'amélioration de l'efficacité des procédures administratives et opérationnelles, il existe un large éventail de possibilités de mise en œuvre des synergies aux niveaux national, régional et sous-régional. Ces procédures administratives et opérationnelles sont fondées sur toute une série de dispositions dans les instruments internationaux et régionaux pertinents, et ces dernières nécessitent l'adoption d'une approche synergique afin de concrétiser l'objectif ultime qui consiste à faciliter la mobilisation des ressources de lutte ou des moyens de surveillance et de contrôle. Les procédures et dispositions décrites ci-dessous relèvent de la compétence des différentes autorités et administrations nationales (par



exemple, les douanes, les services de l'immigration, les affaires maritimes, l'aviation, etc.). Les autorités nationales responsables de la mise en œuvre des plans d'urgence sous-régionaux n'ont pas forcément connaissance des travaux de ces autres autorités ou administrations, ni des réglementations auxquelles elles sont soumises, et vice versa. Afin d'éviter les doubles emplois, d'utiliser et d'échanger les informations pertinentes, de faciliter le dialogue avec les autres parties prenantes et d'utiliser les ressources disponibles le plus efficacement possible, les autorités responsables de la mise en œuvre des plans d'urgence devraient entamer une discussion s'entendre sur la mise en place d'actions synergiques potentielles, en concertation avec toutes les autorités et administrations concernées.

### 6.3.1. Notes générales

L'efficacité de la lutte pourrait être sérieusement compromise si l'assistance requise, demandée, offerte et convenue (personnel expert, matériel de lutte et moyens de surveillance et de contrôle, produits, etc.) parvenait avec du retard sur le site des opérations de lutte (prévues ou réelles). L'un des principaux objectifs pratiques du protocole « prévention et situations critiques » et des dispositifs sous-régionaux existants en Méditerranée était de faciliter et d'accélérer l'arrivée de l'assistance nécessaire sur le site des opérations.

Afin de faciliter l'acheminement du personnel, du matériel et des autres moyens de lutte vers le lieu où l'assistance est requise, les parties au **protocole « prévention et situations critiques » de 2002** ont convenu (**article 12.3**) de prendre « conformément aux accords internationaux applicables [...] les mesures juridiques et administratives nécessaires pour faciliter : a) l'arrivée et l'utilisation sur son territoire ainsi que le départ des navires, des aéronefs et des autres moyens de transport participant à la lutte contre un événement de pollution ou transportant le personnel, les cargaisons, les produits et le matériel nécessaires pour faire face à un tel événement ; et b) l'acheminement rapide du personnel, des cargaisons, des produits et du matériel visés à l'alinéa a) à destination, à l'intérieur et en provenance de son territoire ».

Avant même l'adoption du protocole « prévention et situations critiques » en 2002, les parties contractantes au précédent protocole d'urgence de 1976 avaient convenu des « **Lignes directrices pour la coopération dans les opérations de lutte contre la pollution du milieu marin par les hydrocarbures en Méditerranée** »<sup>31</sup> (adoptées par la 5<sup>ème</sup> réunion ordinaire des parties contractantes à la Convention de Barcelone, à Athènes, le 11 septembre 1987 [UNEP/IG.74/5])<sup>32</sup>, qui stipulent (paragraphe 5) que la partie qui demande une assistance devra notamment





---

31 cf. Partie I, [section 1.2.3](#), de la présente étude.

32 reproduit dans le Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine, REMPEC, janvier 2018 (page 538) (<https://www.rempec.org/en/knowledge-centre/online-catalogue/mediterranean-guide-on-cooperation-and-mutual-assistance-in-responding-to-marine-pollution-incidents>).

- prendre des dispositions pour l'acheminement rapide du matériel, des produits et du personnel provenant de son territoire avant leur arrivée et veiller à ce que les **formalités douanières** soient facilitées au maximum. Le matériel doit être **admis à titre provisoire et les produits doivent être admis exonérés de TVA et de droits d'accises** [...]
- veiller à ce que les navires **se voient accorder toutes les autorisations nécessaires** et que les aéronefs **soient autorisés à voler** dans l'espace aérien national, dans le cas où des navires et des aéronefs seraient fournis. La présentation d'un plan de vol ou le formulaire de notification de vol rempli fera office d'autorisation de décollage,

Afin de mettre en œuvre ces engagements généraux déjà existants, **les parties aux trois accords/plans d'urgence sous-régionaux devraient** discuter, approuver et présenter clairement, **dans une ou plusieurs annexes auxdits plans**, les dispositions prises au niveau national (et régional) en vue de faciliter la fourniture d'une assistance en cas de situation

d'atterrissage et d'amerrissage des aéronefs en dehors des aéroports douaniers ordinaires ».

Ces dispositions devraient porter sur l'importation temporaire du matériel et des produits nécessaires, l'entrée dans le pays, y compris la navigation dans ses eaux intérieures et territoriales, du personnel de lutte, ainsi que sur les procédures de survol et de navigation.

### 6.3.2. Régime douanier

En ce qui concerne les mouvements transfrontières de matériel, de produits et de personnel en cas d'urgence, les quatre États membres de l'Union européenne qui participent au projet MOPoCo Ouest (France, Italie, Malte et Espagne), ainsi que Monaco, bénéficient de l'existence des politiques communes européennes couvrant la circulation des personnes et du matériel au sein de l'Union. D'autre part, l'Algérie, le Maroc et la Tunisie sont des partenaires de l'Union européenne dans le cadre de la politique européenne de voisinage (PEV) qui ont tous conclu des accords euro-méditerranéens avec l'Union. Ces accords portent notamment sur la coopération douanière et sur la simplification des contrôles et des procédures douanières.

En outre, tous les pays partenaires du projet West MOPoCo<sup>33</sup> sont parties à la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, telle que modifiée, de 1999 (Convention de Kyoto révisée),



33 Bien que situé hors du territoire de la France, le territoire de la Principauté de Monaco tel que défini dans la Convention douanière signée à Paris le 18 mai 1963 (Journal officiel de la République française du 27 septembre 1963, p. 8679) est, en vertu de cette Convention, considéré comme faisant partie du territoire douanier de l'Union européenne. De manière générale, la Principauté de Monaco est assimilée au territoire douanier français, y compris en matière de TVA et de droit d'accises ([https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/business/vat/eu-vat-rules-topic/territorial-status-eu-countries-certain-territories\\_en](https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/vat/eu-vat-rules-topic/territorial-status-eu-countries-certain-territories_en)).

dont les dispositions concernant l'importation temporaire de biens nécessaires à l'envoi de « secours en cas de catastrophe » pourraient être appliquées en cas d'acheminement de matériel nécessaire à la lutte contre la pollution dans l'un de ces pays.

**Recommandation n°6** : Les autorités nationales compétentes de tous les pays concernés, et en particulier les autorités algériennes, marocaines et tunisiennes, en collaboration avec leurs **services douaniers**, devraient **déterminer les procédures exactes** à suivre pour une importation rapide et simplifiée du matériel de lutte contre la pollution en cas d'événement

Une fois que ces procédures douanières seront identifiées et formulées, elles devront figurer en annexe du plan d'urgence correspondant.

Les considérations exposées précédemment s'appliquent également aux dispositions prises pour faciliter les procédures douanières : la synergie, en particulier au niveau national, pourrait être obtenue en favorisant la collaboration entre les autorités douanières et les responsables de la mise en œuvre des plans d'urgence sous-régionaux.

### **6.3.3. Entrée du personnel d'assistance sur le territoire des pays de la Méditerranée occidentale**

Les citoyens européens (français, italiens, maltais et espagnols), ainsi que les citoyens monégasques<sup>34</sup>, peuvent voyager librement dans l'Union européenne et ils **n'ont pas besoin** de visa pour entrer au Maroc et en Tunisie. En revanche, **ils doivent faire une demande de visa pour se rendre en** Algérie.

Les citoyens algériens, marocains et tunisiens **n'ont pas besoin d'un visa** pour se rendre sur le territoire respectif de ces trois pays, en revanche **il leur faut obligatoirement un visa** pour se rendre dans l'un des quatre États membres de l'UE situés en Méditerranée occidentale, ainsi qu'à Monaco.

---

<sup>34</sup> Même si Monaco n'est pas un État membre de l'UE ni une partie contractante à l'accord de Schengen, la Principauté possède une frontière ouverte avec la France et la réglementation Schengen s'applique comme si Monaco faisait partie du territoire français.

**Recommandation n°7** : Les autorités **algériennes** compétentes, en coopération avec les **services de l'immigration**, doivent **déterminer les procédures exactes** à suivre pour **l'octroi automatique** du visa nécessaire au(x) experts / personnel spécialisés se rendant en Algérie dans le cadre de l'assistance extérieure demandée à la suite de l'activation du ou des plans d'urgence sous-régionaux pertinents, ou pour participer aux exercices de lutte contre la pollution. Ces procédures doivent être clairement expliquées dans une annexe au plan.

Des dispositions équivalentes doivent être prises par les autorités nationales compétentes des **quatre États membres de l'Union**

et de Monaco, et il convient de respecter les procédures clairement expliquées dans les annexes des plans d'urgence sous-régionaux, pour couvrir les situations qui requièrent la fourniture d'une assistance mutuelle entre les parties à différents accords/plans d'urgence sous-régionaux ou l'entrée dans l'UE d'experts ou de personnel spécialisés en provenance d'Algérie, du Maroc et de Tunisie, par exemple à des fins de formation ou d'exercices.

Idéalement, tous les pays de la Méditerranée occidentale devraient légiférer sur des procédures d'urgence spéciales qui couvriraient l'immigration, l'emploi temporaire, les procédures douanières et les réglementations fiscales, sans négliger les questions de sécurité. À défaut, les réglementations nationales existantes pourraient être modifiées pour permettre, provisoirement, l'assouplissement de certaines règles et procédures en cas d'événements majeurs de pollution marine. Les autorités nationales compétentes responsables de la mise en œuvre du plan d'urgence sous-régional pourraient invoquer ces réglementations nouvelles ou modifiées, chaque fois que la lutte contre la pollution nécessite de recourir à une assistance étrangère.

Les questions liées à l'entrée du personnel d'assistance sur le territoire des pays de la Méditerranée occidentale concernés (mais aussi des stagiaires et des participants aux exercices) pourraient être mieux résolues si les autorités responsables de la mise en œuvre des plans d'urgence et les services de l'immigration coopéraient et interagissaient davantage les uns avec les autres.

#### **6.3.4. Procédures de survol**

Les aéronefs en provenance d'un autre pays que celui touché par un événement de pollution marine (également appelé « pays d'appui ») peuvent être amenés à survoler et à effectuer des opérations dans l'espace aérien du pays touché pour servir un ou plusieurs des objectifs

suivants : a) recherche et sauvetage, b) vols de surveillance des déversements, c) transport du personnel d'intervention, du matériel et des produits envoyés au titre de l'assistance, et d) traitement des déversements (par exemple, par épandage de dispersants).

**Recommandation n°8** : Afin de faciliter l'utilisation d'aéronefs (civils) en cas d'opérations conjointes de lutte contre les déversements, dans le cadre d'un plan d'urgence sous-régional ou d'une coopération entre deux plans d'urgence sous-régionaux ou plus en Méditerranée occidentale, **tous les pays concernés devraient convenir** , à tout le moins, de ce qui

suit :

- Aux fins de telles missions, **il convient de soumettre un plan de vol aux services de la CA appropriés** responsables du contrôle de l'espace aérien dans lequel le vol doit être effectué (en cours de vol vers la zone des opérations de lutte ou de survol de la zone)<sup>35</sup>.
- Les autorités opérationnelles nationales compétentes prennent, à l'avance, les dispositions nécessaires à **l'octroi rapide des permis et des autorisations pour les aéronefs civils** (à voilure fixe ou hélicoptères) envoyés par les autres parties au plan d'urgence sous-régional à qui il a été demandé de prendre part aux opérations de lutte dans leurs espaces aériens respectifs (ou par les parties aux autres plans d'urgence sous-régionaux, si une demande d'assistance leur a été adressée). En outre, il convient de prévoir des **dispositions pour permettre l'utilisation des installations aéroportuaires par les aéronefs civils** qui participent aux opérations conjointes de lutte.

**Une coopération étroite et des échanges réguliers** entre l'administration de l'aviation civile et les autorités responsables de la mise en œuvre des plans d'urgence sous-régionaux, avant la survenance de tout événement de pollution marine, constituent le meilleur moyen de prévoir des dispositions efficaces pour assurer les procédures de survol.

Une fois que les dispositions décrites dans l'encadré ci-dessus auront été prises, elles devront être clairement expliquées dans les annexes aux plans d'urgence sous-régionaux correspondants. Si des dispositions de ce type ont déjà été fixées par les parties à l'un des accords/plans d'urgence sous-régionaux existants, elles devraient être communiquées aux parties aux deux autres accords/plans d'urgence (cf. **note de bas de page 35** ci-dessous).

Le survol du territoire national ou des eaux territoriales de l'une des parties, aux fins mentionnées au premier paragraphe, par des **avions militaires** des autres parties, devrait être apprécié au cas par cas par les parties concernées.



### 6.3.5. Procédures de navigation

De même, les navires des autres parties sont susceptibles de devoir pénétrer et d'effectuer des opérations dans les eaux territoriales du pays touché, si cette assistance est demandée par le pays touché, pour servir les objectifs suivants : a) opérations de recherche et de sauvetage (S-R), b) opérations de sauvetage, c) opérations de lutte contre la pollution, d) transport du personnel, du matériel et des produits de lutte, et e) tout autre voyage lié aux opérations de lutte contre la pollution.

---

<sup>35</sup> Il est stipulé à l'annexe A15 du LION Plan, au paragraphe 1.5 que les « Les aéronefs participant à une opération de S-R ne déposeront pas de plan de vol. Le contrôle opérationnel sera assuré par le MRSC ou le MRCC compétent. L'autorité de contrôle de l'espace aérien peut désigner un commandant sur place pour surveiller l'aéronef si nécessaire ».

**Recommandation n° 9** : afin de faciliter **l'utilisation de navires (civils)** en cas d'opérations conjointes de lutte contre les déversements, dans le cadre d'un plan d'urgence sous-régional ou d'une coopération entre deux plans d'urgence sous-régionaux ou plus en Méditerranée occidentale, **tous les pays concernés devraient convenir** , à tout le moins, de ce qui suit :

- Les autorités opérationnelles nationales compétentes prennent, à l'avance, **les dispositions nécessaires à l'octroi rapide des permis et des autorisations de navigation pour les navires civils** (y compris les bateaux et les navires spécialisés dans la lutte contre la pollution) envoyés par les autres parties à l'accord/au plan d'urgence sous-régional à qui il a été demandé de prendre part aux opérations de lutte dans leurs eaux intérieures et territoriales respectives (ou par les parties aux autres plans d'urgence sous-régionaux, si une demande d'assistance leur a été adressée). Ces dispositions devraient être

La navigation, aux fins mentionnées au premier paragraphe ci-dessus, dans les eaux intérieures ou territoriales des **navires de guerre** des autres parties devrait être appréciée au cas par cas par les parties concernées.

Lorsqu'elles conviennent des procédures de navigation à suivre dans le contexte des opérations de lutte contre la pollution, les parties concernées doivent tenir compte des dispositions de la Convention internationale, telle que modifiée (FAL), visant à faciliter le trafic maritime international.

Une coopération étroite et des échanges réguliers entre les administrations maritimes et les autorités responsables de la mise en œuvre des plans d'urgence sous-régionaux, avant la survenance de tout événement de pollution marine, constituent le meilleur moyen de prévoir des dispositions efficaces pour garantir procédures de navigation adéquates pour les navires étrangers qui participent aux opérations de lutte contre les déversements.

#### **6.4. Procédures de communication communes**

La compatibilité des procédures de communication utilisées dans le cadre des différents plans d'urgence sous-régionaux dans la région de la Méditerranée occidentale, y compris avec les procédures utilisées dans le cadre du protocole « prévention et situations critiques » et du PCMU, est une condition préalable indispensable à toute coopération et assistance en cas d'événement de pollution marine. La création de synergie entre les autorités responsables de la mise en œuvre des trois plans d'urgence sous-régionaux ou les secrétariats concernés peut être facilitée par l'établissement de procédures de communication compatibles les unes avec



les autres.

#### 6.4.1. Notes générales

La communication entre les parties à un accord/plan d'urgence sous-régional, ainsi qu'entre différents accords/plans d'urgence sous-régionaux, incluent plusieurs volets : a) l'échange d'informations concernant les aspects réglementaires, administratifs et pratiques de la mise en œuvre du plan, b) le signalement, à l'autorité compétente, de la survenance d'un événement de pollution marine ou d'un accident susceptible de provoquer un tel événement, aux fins de lutte, c) la transmission de demandes et d'offres d'assistance et d) la communication pendant les opérations de lutte.

Le premier type de communication ne repose généralement que sur des moyens de communication ordinaires (par exemple, échange de messages électroniques, téléphone, services postaux). Le signalement rapide des événements de pollution (messages d'alerte) à toutes les parties concernées, ainsi que la communication opérationnelle pendant la lutte, nécessitent la mise en place d'un **système de communication (transmission)** fiable qui respecte un format normalisé **pour signaler les événements de pollution (système de rapports sur les pollutions)**, ainsi que **pour demander et fournir une assistance**. Les systèmes de communication peuvent inclure divers moyens de communication, c'est-à-dire des équipements pour la transmission et la réception d'informations (de nos jours, principalement des moyens électroniques tels que les ordinateurs et les smartphones, ainsi que les systèmes de radiotéléphonie maritime « traditionnels », DSC), tandis que les rapports sont établis selon une série de formats **normalisés** pour la transmission des informations pertinentes.

Les **autorités opérationnelles** nationales responsables de la mise en œuvre des dispositions opérationnelles d'un plan d'urgence sous-régional doivent notamment mettre en place un système de communication pour l'échange d'informations pertinentes relatives au plan, ainsi que garantir son bon fonctionnement, de même qu'elles sont tenues de signaler les événements de pollution survenant dans les zones sous leurs juridictions et de demander/fournir une assistance.

Le Plan RAMOGEPOL et le LION Plan se sont dotés de mécanismes de « transmissions » bien définis et partiellement compatibles, tandis que le mécanisme de transmission prévu dans le cadre du plan d'urgence AMT était toujours en attente d'adoption en juin 2020, bien qu'un diagramme illustrant les « canaux de communication » ait été inclus dans le plan.

#### 6.4.2. Système et modèles de notification des événements de pollution

En ce qui concerne la notification des événements de pollution, les parties aux trois accords/plans d'urgence sous-régionaux ont adopté certains **systèmes POLREP de rapports sur les pollutions**. Les formats POLREP décrits respectivement dans le Plan RAMOGEPOL (annexe H) et le LION Plan (annexe 13) **sont identiques**, mais **ils diffèrent** du format POLREP mentionné dans le plan d'urgence AMT (annexe 7). Le système de rapports POLREP auquel il est fait référence dans le plan d'urgence AMT correspond au format suggéré par l'OMI, dont

**Recommandation n°10** : Afin de garantir la compatibilité et l'univocité des notifications de pollution, les parties aux trois plans d'urgence de la région de la Méditerranée occidentale devraient s'efforcer d'harmoniser leurs formats POLREP respectifs, ou, à tout le moins, de préparer et d'échanger un **tableau comparatif** présentant les différents éléments que comportent les deux formats POLREP préconisés. Idéalement, les autorités nationales compétentes responsables de la mise en œuvre des trois plans d'urgence sous-régionaux/les secrétariats concernés devraient s'accorder sur **l'utilisation d'un ou de plusieurs** formats

l'utilisation a été recommandée dans toute la Méditerranée par les parties contractantes à la convention de Barcelone et à son protocole « prévention et situations critiques » pour encadrer l'échange d'informations entre les parties contractantes en cas de pollution marine. Le format POLREP, censé être utilisé dans le cadre du Plan RAMOGEPOL et du LION Plan, a été développé et recommandé initialement l'OMI pour la notification, effectuée par les navires, des événements de pollution.

La notification d'un événement de pollution **n'implique pas forcément l'activation** du plan d'urgence sous-régional correspondant. Par conséquent, les trois accords/plans sous-régionaux de la région de la Méditerranée occidentale prévoient l'utilisation de différents formats pour a) le **signalement** (notification) d'un événement, b) la **communication** aux autres parties de l'activation du plan et c) la transmission d'une **demande d'assistance**.

**Recommandation n°11** : Afin d'assurer la diffusion rapide de tous **les messages d'alerte** (notifications d'événements de pollution) à tous les pays de la Méditerranée occidentale, la notification de tout événement majeur de pollution marine **devrait être transmise automatiquement** aux points de contact nationaux désignés responsables de la réception et de la transmission des rapports relatifs aux événements de pollution dans les sept pays de la Méditerranée occidentale ainsi qu'au REMPEC<sup>36</sup>. Il en va de même pour la transmission des

Des consultations axées sur l'harmonisation des différents formats de rapports sur les pollutions POLREP, et l'adoption d'une approche synergique par les autorités responsables de



la mise en œuvre des trois plans d'urgence sous-régionaux/les secrétariats concernés, pourraient conduire à l'utilisation d'un format commun pour la notification des événements de pollution, la demande/la fourniture/l'acceptation/le refus d'assistance et l'échange d'informations opérationnelles.

---

<sup>36</sup> Il convient de noter que cette exigence figure déjà à l'annexe I' du Plan RAMOGEPOL (pour la demande d'assistance en cas de situation critique) aux pays voisins en dehors de la zone RAMOGE) et dans le texte du plan sous-régional AMT (comme exigence générale), mais pas dans le LION Plan.

### 6.4.3. Demande d'assistance en cas d'événement majeur de pollution marine

La rapidité et l'efficacité de la fourniture de l'assistance dans le cadre d'un plan d'urgence sous-régional, ainsi que de l'aide aux parties à l'un des plans d'urgence existants par les parties aux deux autres plans d'urgence, dépendront i) de la réception à temps du signalement d'un événement de pollution (alerte, notification) et ii) de la réception des demandes d'assistance.

En général, les demandes d'assistance sont **expressément adressées** au pays auprès duquel l'assistance est sollicitée, en informant uniquement les autres parties (à un plan d'urgence sous-régional) de **cette demande**. Le pays touché peut également, en cas d'événement majeur de pollution, demander l'assistance de plusieurs pays, y compris aux pays qui ne sont pas partie à un des accords ou plans -sous-régionaux pertinents.

Outre les systèmes de communication normalisés pour l'échange de messages et la demande d'assistance, le **Système d'information commun de communication en cas d'urgence pour la pollution marine (CECIS Marine Pollution)**<sup>37</sup> est mis à la disposition de toutes les autorités nationales compétentes de tous les pays de la Méditerranée occidentale. Il s'agit d'une plateforme en ligne intégrée, dont l'accès exige un mot de passe, permettant de soumettre des demandes d'assistance, de faire des propositions ainsi que de consulter des documents concernant les événements de pollutions, ainsi que de suivre et de partager l'évolution en temps réel de l'événement grâce à un journal de bord en ligne.

Les participants à la 13<sup>ème</sup> réunion des points focaux du REMPEC qui s'est tenue en juin 2019 ont demandé au Centre d'« envisager l'utilisation du CECIS Pollution marine, dans le cadre du projet West MOPoCo, afin de renforcer la coordination des demandes et des offres d'assistance internationale », conformément au résultat escompté analogue inclus dans la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des

**Recommandation n° 12** : les autorités nationales compétentes de tous les pays parties aux trois accords/plans d'urgence sous-régionaux existants devraient envisager l'utilisation du **CECIS Pollution marine comme plateforme pour soumettre des demandes d'assistance et des offres d'assistance** en cas d'événement de pollution marine nécessitant une assistance mutuelle. L'utilisation du CECIS Marine Pollution pourrait accroître de manière significative l'efficacité de l'assistance mutuelle dans la zone de la Méditerranée occidentale.

navires (point 4.21.6.e).



Cofinancé par le  
mécanisme de  
protection civile e l'UE



37 Le CECIS Marine Pollution peut être utilisé par toutes les parties contractantes aux conventions sur les mers régionales soutenues par l'UE, c'est-à-dire par tous les États côtiers de la Méditerranée occidentale.

En ce qui concerne le système POLREP<sup>38</sup>, la partie III du système (POLFAC) sert à gérer les informations et à coordonner la lutte lorsqu'une assistance internationale est requise.

La coopération et la consultation entre les autorités nationales responsables de la mise en œuvre des trois plans d'urgence sous-régionaux/ les secrétariats concernés devraient produire l'effet de synergie nécessaire à l'adoption de la procédure commune pour demander/fournir/accepter/refuser l'assistance internationale en cas d'événement majeur de de pollution marine.

#### 6.4.4. Langue

Étant donné que les pays de la Méditerranée occidentale utilisent différentes langues officielles, il est important de **définir la langue** qui sera utilisée dans les communications officielles entre les parties aux accords sous-régionaux et aux plans d'urgence correspondants. Il est notamment question de la communication lors d'une situation critique de pollution marine, c'est-à-dire la communication entre les autorités nationales compétentes et les nombreuses autres parties concernées qui pourraient être impliquées dans les opérations de lutte contre la pollution.

Le Plan RAMOGEPOL et le LION plan stipulent tous deux que l'utilisation de **l'anglais**<sup>39</sup> prévaut dans les situations opérationnelles, tandis que le plan sous-régional AMT **ne précise pas quelle langue** doit être utilisée dans les communications liées aux opérations menées au titre du plan (cf. **Partie I, Titre 3.2**).

**Recommandation n°13** : Lors de leur prochaine réunion, les autorités nationales compétentes algériennes, marocaines et tunisiennes devraient **décider de la langue officielle** que les autorités opérationnelles nationales devront utiliser en cas d'activation du plan d'urgence AMT;

**En outre**, avant la 14<sup>ème</sup> réunion des points focaux du REMPEC (prévue en mai 2021), les parties aux trois accords/plans d'urgence sous-régionaux devraient **se concerter pour**

<sup>38</sup> « Système POLREP », s'entend ici du système de rapports sur les pollutions POLREP tel qu'il a été mis au point dans le cadre de l'Accord de Bonn et dont l'utilisation est également recommandée dans le cadre du protocole « prévention et situations critiques » de la convention de Barcelone. POLREP comprend trois parties : POLWARN (pour la notification), POLINF (pour l'information) et POLFAC (pour l'assistance). Cette version du POLREP a été adoptée par le plan d'urgence AMT.

<sup>39</sup> Une des raisons probables du choix de la langue anglaise pour communiquer dans les situations opérationnelles est que la résolution A.851(20) de l'Assemblée de l'OMI stipule, à l'article 2 (format et procédures de présentation des rapports normalisés), que « lorsqu'il existe des difficultés linguistiques, il convient d'inclure dans les langues utilisées l'anglais ».

la [Recommandation n°5](#) est acceptée et mise en œuvre) dans le cadre a) des contacts ordinaires liés au suivi et à la mise en œuvre de leurs plans respectifs et b) des **contacts opérationnels** en cas d'événement majeur de pollution marine et pendant les opérations

La création de synergies entre les autorités nationales responsables de la mise en œuvre des trois plans d'urgence sous-régionaux/le secrétariat de l'accord RAMOGE, et éventuellement le REMPEC, est fondamentale pour trouver une solution qui convienne à tous les pays impliqués dans les trois plans d'urgence sous-régionaux de la Méditerranée occidentale afin d'atteindre l'objectif d'une compréhension univoque dans le cadre de la communication opérationnelle.

## 6.5. Participation à des exercices et à des activités de formation

Le renforcement des capacités, ou plutôt le développement des capacités, est un aspect de la coopération qui peut contribuer de manière significative à la réalisation de l'objectif consistant à accroître les capacités de lutte contre la pollution marine dans la région de la Méditerranée occidentale. Les formations et exercices conjoints de lutte contre les déversements, considérés comme faisant partie du processus continu de renforcement/développement des capacités, offrent une occasion idéale de créer des synergies entre les trois plans d'urgence sous-régionaux et les autorités/secrétariats nationaux responsables de leur mise en œuvre.

Les avantages d'une formation et d'exercices conjoints, outre l'acquisition évidente de nouvelles connaissances et compétences, comprennent notamment la mise en relation de professionnels de pays et d'horizons différents qui partagent des intérêts communs ou complémentaires. Ces interactions peuvent par la suite mener à la création de synergies supplémentaires entre les trois plans d'urgence sous-régionaux.

Les **exercices de lutte contre les déversements** ont été largement reconnus comme étant la source d'informations la plus importante concernant les éventuelles modifications ou améliorations qu'il convient d'apporter aux plans d'urgence, en deuxième place derrière l'expérience acquise durant les d'opérations réelles de lutte contre les déversements. Ceci est également valable pour les plans d'urgence locaux, nationaux et multilatéraux, c'est-à-dire sous-régionaux. Quelle que soit leur échelle, les exercices de lutte contre les déversements peuvent être conçus de façon à tester tous les aspects d'un plan d'urgence ou seulement un axe (par exemple, la communication, les procédures d'alerte, la mobilisation du personnel et du matériel, etc.). Les **exercices conjoints de lutte contre les déversements, dans leur forme la plus complète**, incluant le déploiement du personnel et du matériel de lutte et des autres ressources en provenance de différents pays, sont les plus utiles, mais aussi les plus complexes

à organiser et les plus coûteux. Cependant, les **exercices conjoints de simulation**, qui sont beaucoup plus simples à organiser et moins coûteux, fournissent également des informations précieuses qui pourraient être utilisées pour améliorer un plan d'urgence ou certaines des procédures qu'il contient.

Les trois accords/plans d'urgence sous-régionaux de la région de la Méditerranée occidentale **prévoient l'organisation régulière d'exercices conjoints de lutte contre les déversements** et, selon les rapports disponibles, ces exercices sont organisés périodiquement dans le cadre de

**Recommandation n°14** : Afin d'obtenir un effet synergique maximal grâce aux résultats des exercices conjoints, qui bénéficierait à tous les pays participants et à la sous-région dans son ensemble, **il est fortement recommandé** que les autorités opérationnelles nationales compétentes envisagent d'inviter à chaque exercice conjoint prévu les parties aux trois accords/plans d'urgence sous-régionaux de la région de la Méditerranée occidentale.

chacun des plans d'urgence.<sup>40</sup>.

Cette invitation peut avoir pour objet :

- la participation à un exercice conjoint de lutte contre les déversements (simulation) dans le rôle d'un **participant actif** (par exemple, **un navire et son équipage** avec pour mission d'épandre des dispersants en mer, ou un **aéronef de surveillance et son équipage** qui remplirait les fonctions qui lui sont d'ordinaire assignées, mais dans le cadre de la simulation d'une opération de lutte envisagée dans le scénario de l'exercice) ;
- la participation d'experts ou d'officiers au titre d'**observateurs sur le terrain** (qui pourraient également être amenés à enregistrer le déroulement de l'exercice et à faire part de leurs commentaires lors du débriefing) ;
- la participation à l'exercice d'agents qui exercent depuis **leur lieu de travail habituel dans leur pays d'origine** (c'est-à-dire depuis les bureaux des autorités ou services nationaux compétents) et qui pourraient, par exemple, répondre à des messages d'alerte ou à des demandes d'assistance (fictives) en communiquant une liste détaillée des ressources disponibles dans leur propre pays.

Par conséquent, l'invitation devrait normalement préciser **le rôle** que joueront les autorités nationales ou leurs représentants dans l'exercice prévu.

Il peut parfois s'avérer nécessaire d'organiser des **formations conjointes du personnel** issu des différents pays parties à un plan d'urgence sous-régional. Cette formation peut viser à élargir





les connaissances des participants sur certains aspects de la préparation à la lutte et de la lutte contre la pollution marine ou à développer certaines compétences spécifiques requises lors des opérations de lutte. D'une manière générale, la formation conjointe devrait **aborder des questions spécifiques**, tandis que la **formation générale** devrait être dispensée au niveau national.

---

40 Les séquences vidéo des exercices de lutte contre les déversements organisés depuis 2007 dans le cadre du Plan RAMOGEPOL, et pour certains en coordination avec le LION Plan, peuvent être visionnées sur les sites : [http://www.ramoge.org/fr/exercices\\_insitu.aspx](http://www.ramoge.org/fr/exercices_insitu.aspx) et <http://www.ramoge.org/fr/videos/>.

**Recommandation n°15** : En ce qui concerne les activités de **formation**, la **coopération** devrait débuter par **l'échange d'informations** entre les autorités nationales compétentes responsables, respectivement, du LION plan et de l'accord/plan d'urgence sous-régional AMT, ainsi qu'avec le secrétariat RAMOGE, qui concernent toutes les activités de formation prévue dans le cadre de l'un des plans d'urgence, et par **l'invitation des représentants** des autres plans d'urgence sous-régionaux à désigner un ou plusieurs participants à ces activités de formation.

Les **informations concernant l'activité de formation prévue** doivent être **communiquées au moins trois**

La **valeur ajoutée** apportée par la formation et les exercices conjoints réside dans la possibilité pour les intervenants issus des différents pays parties à un plan d'urgence sous-régional de se rencontrer et d'échanger points de vue et expériences avec leurs homologues étrangers, créant ainsi de nouvelles synergies entre les pays parties aux dispositifs sous-régionaux de préparation à la lutte et de lutte contre les déversements, notamment dans les domaines de

Les règles de base qui devraient guider la coopération en matière de formation et d'exercices pourraient inclure, à tout le moins, les éléments suivants :

- Les **frais** (voyage, indemnité journalière de subsistance) liés à la participation d'un représentant d'un plan d'urgence sous-régional à une activité organisée par un autre plan d'urgence doivent être pris en charge par **l'employeur**.
- L'organisateur devrait fournir un **soutien logistique équivalent** (transferts locaux, réservations d'hôtel, etc.) aux participants des autres plans d'urgence sous-régionaux, comme s'ils étaient parties à son « propre » plan d'urgence.
- Les participants aux autres plans d'urgence sous-régionaux doivent **être dispensés du paiement des frais** qui n'incombent pas aux participants des pays parties au plan d'urgence sous-régional organisateur de l'activité
- Tout **document** produit au cours de l'activité doit être distribué à tous les participants, quel que soit le pays ou le plan d'urgence sous-régional qu'ils représentent.

l'échange d'informations et du développement de projets conjoints.

Dès que la coopération entre les trois accords/plans d'urgence a été mise en place dans le domaine de la formation et des exercices, l'étape suivante consistera à s'efforcer de **planifier conjointement les futures activités de formation et les exercices**, afin d'éviter les doubles emplois et de réduire les coûts.

Enfin et surtout, notons que la création de synergie dans la planification de la formation et des



exercices conjoints peut **attirer les donateurs et encourager certains gouvernements** à reconnaître l'efficacité d'une telle approche, et par ricochet, à contribuer plus facilement au financement d'activités de formation et/ou d'exercices dans la région de la Méditerranée occidentale.

## 7. Synergies potentielles entre les trois plans d'urgence dans le domaine de la lutte contre la pollution marine accidentelle

Les synergies dans le domaine de la « lutte » pourraient être créées principalement par le biais de **l'interaction et de la coopération** entre les deux ou même trois plans d'urgence sous-régionaux, c'est-à-dire au niveau des organisations et des ressources de lutte contre la pollution des pays impliqués dans la mise en œuvre des plans d'urgence concernés, dans le but d'accroître davantage les retombées des activités communes afin de produire un effet supérieur à la somme des retombées que la mise en œuvre isolée de chaque plan impliquerait.

La mise en œuvre des synergies entre les trois plans d'urgence **devrait commencer par l'identification des domaines d'intérêt commun** qui, par la suite, pourraient être mieux définis et développés afin de renforcer cette coopération. Les trois étapes considérées comme indispensables à la création de synergies sont les suivantes : l'adoption **de principes directeurs communs** sur la lutte conjointe contre la pollution par les parties aux différents plans d'urgence sous-régionaux, **la mise en commun du matériel de lutte** et des autres ressources et **la détermination des actions** visant à coordonner la lutte conjointe en cas d'événement majeur de pollution marine. Pour garantir la mise en œuvre réussie des synergies entre les trois plans, la **prochaine étape** consistera à ce que les parties à tous les plans sous-régionaux existants en Méditerranée occidentale adoptent certaines **politiques communes** relatives à la lutte contre la pollution marine accidentelle.

### 7.1. Règles et procédures relatives à la lutte commune contre la pollution marine

La règle de base régissant la lutte contre la pollution marine accidentelle par les parties à l'un des trois accords de la région de la Méditerranée occidentale et aux plans d'urgence sous-régionaux correspondants stipule que les opérations de lutte menées dans la zone de compétence géographique de l'une des parties, en cas d'activation du plan d'urgence correspondant, seront conduites **conformément aux dispositions du plan d'urgence national de la partie concernée**.

Sans préjudice de ce principe général, les parties peuvent convenir d'adopter et d'appliquer, en cas d'activation du plan, une **politique commune** concernant **les méthodes et les techniques de lutte contre la pollution** (notamment en ce qui concerne l'élimination de la source de pollution, le confinement des déversements et la récupération en mer du polluant rejeté, l'utilisation de méthodes de lutte non mécaniques, y compris l'utilisation de

dispersants, la protection des zones sensibles, le nettoyage du littoral et la gestion des déchets).

Dans tous les cas, l'adoption d'une politique commune **n'implique pas de modifier ou d'ignorer** les politiques stipulées dans les plans d'urgence nationaux pertinents, et le principe susmentionné doit prévaloir lorsque la politique nationale en matière de lutte, à laquelle il est fait référence dans le plan d'urgence national, diffère de la politique commune adoptée.

En outre, les parties à un plan d'urgence sous-régional doivent également s'accorder sur la **politique commune** à suivre en matière d'acheminement, de réception, d'utilisation et de retour dans le pays d'origine de tout matériel et de toute autre ressource demandé(e) et/ou fourni(e) au titre d'une assistance dans le cadre du plan.

**Recommandation n°16** : Les pays qui participent au projet West MOPoCo sont encouragés à adopter des **politiques communes** en ce qui concerne les méthodes et les techniques de lutte contre la pollution, ainsi que la demande et la fourniture d'assistance.

L'adoption d'un document d'orientation traitant des politiques communes permettrait aux pays parties aux trois plans d'urgence sous-régionaux de mettre en œuvre, à l'avenir, des activités synergiques cohérentes liées à la lutte contre les événements majeurs de pollution marine.

## 7.2. Mise en commun du matériel d'intervention et des autres ressources

La mise en commun des ressources disponibles pour la lutte contre la pollution marine, y compris l'expertise dans ce domaine, s'est avérée être l'un des moyens les plus rentables et les plus efficaces d'accroître les capacités de lutte de chaque pays pris isolément. Il en va de même pour un groupement de pays au sein d'un dispositif sous-régional de préparation à la lutte et de lutte, fondé sur un accord bilatéral ou multilatéral.

Par conséquent, les capacités de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans les États membres de l'UE parties au plan RAMPOGEPOL et au LION Plan pourraient renforcer de manière significative les capacités de lutte des États non-membres de l'UE parties au plan d'urgence AMT, ainsi que celles de Malte, dans l'hypothèse de la mise sur pied d'un **mécanisme de mise en commun des ressources** des trois plans d'urgence sous-régionaux. En outre, l'accès à **des ressources** et à une expertise **supplémentaires** par le biais des mécanismes d'assistance établis par l'AESM et l'UCPM augmenterait davantage les capacités de lutte de l'ensemble de la zone de la Méditerranée occidentale en cas d'événement majeur de pollution



marine menaçant l'un des pays de cette région.

La mise sur pied du mécanisme de mise en commun des ressources décrit ci-dessus est considérée comme un objectif de synergie important entre les trois plans d'urgence existants. Cette synergie devrait aboutir à la création de la « Réserve de ressources de la région de la Méditerranée occidentale pour lutter contre la pollution marine »<sup>41</sup>, qui inclurait l'expertise, le matériel, les produits et les autres moyens pertinents,

---

<sup>41</sup> Le nom de cette réserve est provisoire, et les pays parties au projet West MOPoCo sont censés l'accepter ou, le cas échéant, le modifier.

*notamment* des navires et des aéronefs. En cas d'événement majeur de pollution marine dans la zone, tout pays qui en ferait la demande pourrait bénéficier des ressources de lutte contre la pollution mises à disposition par la réserve.

**Recommandation n°17** : Afin d'instituer un mécanisme de mise en commun des ressources de lutte des pays parties aux différents plans d'urgence sous-régionaux existants, et en gardant à l'esprit **qu'il serait préférable de ne pas modifier les plans d'urgence existants**, les autorités nationales responsables de la mise en œuvre des trois plans d'urgence sous-régionaux de la région de la Méditerranée occidentale devraient **préparer/élaborer un document d'orientation spécifique** concernant l'assistance mutuelle en cas d'événement majeur de

Une **demande d'assistance** émanant des parties à un accord/plan d'urgence sous-régional et adressée aux parties aux autres accords/plans d'urgence sous-régionaux, c'est-à-dire aux pays qui participent à la réserve de ressources, devrait respecter les **principes** déjà établis par le protocole « prévention et situations critiques » de la Convention de Barcelone, ainsi que par la Convention OPRC de 1990 et son protocole OPRC-HNS de 2000, y compris les procédures relatives à une demande d'assistance émanant des parties à chaque plan d'urgence sous-régional et les procédures élaborées dans le cadre du protocole « prévention et situations critiques » qui sont décrites dans le **Guide méditerranéen [...]**.

**Recommandation n°18** : en tant que **conditions préalables** nécessaires à la mise en place et au fonctionnement de la **réserve de ressource proposée**, les parties aux trois plans d'urgence sous-régionaux de la région de la Méditerranée occidentale **devraient préparer leurs propres inventaires du matériel, des produits et des autres moyens mis à disposition** par chaque partie **au titre de l'assistance** en cas d'activation du plan, y compris l'annuaire du **personnel**

Actuellement, seules les **annexes A6** et **A7** du LION Plan contiennent les listes des moyens (ressources) de lutte contre la pollution marine disponibles dans les deux pays participants. Une annexe semblable, **l'annexe 6** au **plan d'urgence sous-régional AMT** (Inventaire du matériel, produits et autres moyens que chaque partie peut fournir au titre de l'assistance en cas d'activation du plan et annuaire du personnel de lutte) est en cours d'achèvement. En ce qui concerne le **Plan RAMOGEPOL**, les inventaires/listes des moyens de lutte disponibles en cas de déversements existent bel et bien, mais ils ne sont pas joints en annexe du plan.

### 7.3. Actions à court, moyen et long terme visant à coordonner l'intervention en cas d'événement de pollution

Les différents aspects de la **direction et de la coordination des opérations** de lutte en cas d'activation d'un plan d'urgence sous-régional, et en particulier lorsqu'un événement de pollution nécessite une intervention conjointe impliquant des parties à deux ou à plusieurs plans d'urgence sous-régionaux, devraient être aussi compatibles que possible. Les **opérations conjointes de lutte** sont définies comme des opérations impliquant des équipes, du matériel, d'autres moyens et unités de lutte en provenance de différents pays qui, dans le cas d'une coopération entre plusieurs plans d'urgence sous-régionaux, peuvent être parties à différents accords/plans sous-régionaux.

Un événement majeur de pollution marine peut nécessiter une intervention susceptible de durer plusieurs jours, voire plusieurs mois, en particulier si des tronçons importants du littoral sont touchés et doivent être nettoyés et restaurés.

En fonction de leur durée, les **actions spécifiques qui composent une opération conjointe** de lutte peuvent être divisées en actions à court, moyen et long terme.

Les décisions concernant certaines actions peuvent ne devoir être prises qu'une seule fois avant leur exécution, généralement au début de la phase de lutte, sans pour autant exclure toute autre phase ultérieure (**actions à court terme**). D'autres actions/activités liées à la lutte doivent être menées sur de plus longues périodes (**actions à moyen terme**). Enfin, les **actions à long terme** font référence aux actions mises en place dès le début de l'événement de pollution marine et qui se poursuivent tout au long de la phase active de la lutte, voire au-delà de son terme.

En respectant la classification décrite ci-dessus, il convient de coordonner les actions clés suivantes :

#### Actions à court terme

- Notification / activation du plan d'urgence sous-régional / demande d'assistance dans le cadre de chaque plan d'urgence sous-régional et demande d'assistance émanant des parties à d'autres accords ou plan d'urgence sous-régional;
- Exercice du rôle de chef de file, c'est-à-dire le rôle de l'autorité responsable de la coordination des actions ;
- Désignation du commandant national sur place ;
- Désignation du commandant en chef national sur place ;



- Désignation et activation des centres d'intervention d'urgence concernés et du Centre de coordination de la réaction d'urgence ;
- Utilisation de la méthode de lutte non mécanique, y compris de dispersants pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures ; et
- cessation des opérations conjointes de lutte et de la mise en œuvre du Plan de désactivation

#### **Actions à moyen terme**

- Surveillance et prévision des déversements ;
- Mise sur pied de la structure de commande ;
- Choix de la stratégie de lutte et planification des opérations de lutte :
- Opérations conjointes de lutte;
- Élaboration et diffusion des « rapports de situation » (SITREP); et
- Information du public, incluant la prise de contact avec les médias.

#### **Actions à long terme**

- Documentation relative aux opérations de lutte et aux coûts y afférents;
- Élaboration et diffusion des rapports post-événement;
- Révision du plan d'urgence pertinent ou de tous les plans (en fonction de l'expérience acquise grâce aux activités de lutte et de leurs résultats); et
- Toute activité/action qui s'étend sur **toute la durée de l'opération de lutte**, notamment la communication, l'échange d'informations, l'établissement de rapports et la documentation.

Presque toutes les actions/activités qui doivent être coordonnées sont déjà abordées, de manière plus ou moins détaillée, dans les trois plans d'urgence sous régionaux existants (cf. **Tableau 4, partie I, section 3.3** de l'étude), et la responsabilité de mettre en place ces activités, en cas d'activation du plan d'urgence concerné, incombe aux parties à chacun de ces plans d'urgence sous-régionaux.

Par ailleurs, certaines actions pourraient être abordées et entreprises en **synergie par les parties à tous les plans d'urgence sous-régionaux impliqués dans la lutte contre la pollution marine**, c'est-à-dire en collaboration avec les parties à différents plans d'urgence sous-régionaux. Il s'agit en particulier des actions à **moyen et long terme** énumérées ci-dessus, tandis que les actions à court terme sont censées être prises individuellement par le pays

directement touché par l'événement de pollution.

Afin de coordonner efficacement la communication mutuelle entre les parties à différents plans d'urgence sous-régionaux, les **règles de base** de cette communication devraient être fixées à l'avance. Pour atteindre cet objectif, il conviendrait **d'identifier** précisément les actions que les parties aux plans d'urgence sous-régionaux devraient discuter, avant de prendre une décision concernant leur mise en œuvre, et de **définir les canaux de communication** à utiliser dans le cadre des consultations en cas d'événement majeur de pollution marine.

Il est nécessaire de veiller à ce que **la communication entre les parties et les plans d'urgence sous-régionaux** impliqués dans les efforts conjoints de lutte soit maintenue pendant toute la durée des opérations. Elle doit inclure, entre autres, l'échange de rapports sur les résultats des différentes actions convenues et entreprises conjointement, l'évolution de la situation de pollution sur le terrain/des opérations de lutte contre la pollution et l'ajustement, le cas échéant, des décisions en fonction des évolutions observées.

Le recours à la **téléconférence à des intervalles définis/convenus** est une solution idéale pour organiser de telles consultations, cette technologie permettant de renforcer davantage l'effet de synergie que produit l'intervention conjointe des parties à différents plans d'urgence sous-régionaux, mais aussi entre les parties à chacun des plans d'urgence.

Les conditions **susmentionnées** (actions conjointes coordonnées, canaux de communication, intervalles) doivent être fixées **avant la survenance d'un événement**, lors des consultations entre les pays participants, comme indiqué au [Titre 5.1](#).

Afin d'encourager une discussion de qualité sur la coordination des activités liées à la lutte entre les trois plans d'urgence sous-régionaux en Méditerranée occidentale, il est nécessaire que les autorités nationales compétentes de tous les pays participants (et/ou les secrétariats, si la **Recommandation n°5** est acceptée et mise en œuvre) se **familiarisent** avec le contenu des trois plans. Il s'agit là d'une condition préalable minimale pour instaurer la coopération et promouvoir l'interaction parmi les trois plans d'urgence sous-régionaux et les pays parties à ces plans.

La prochaine étape consiste, pour les parties, à préparer (individuellement ou conjointement) un **tableau comparatif** qui indique les exigences spécifiques pour chaque plan d'urgence sous-régional en ce qui concerne les éléments/actions susceptibles d'être traités conjointement, puis à discuter entre elles des décisions à adopter, qui pourraient être mises en œuvre en cas d'événement de pollution marine nécessitant l'intervention conjointe des parties à différents



plans d'urgence sous-régionaux.

La réalisation des travaux préparatoires aux activités proposées ci-dessus entre parfaitement dans le cadre des fonctions exercées par le secrétariat de l'accord/du plan d'urgence sous-régional, comme indiqué à la [section 6.2.3](#).



## **PARTIE III**

### **SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS**

## 8. Synthèse des recommandations

Au total, **dix-huit recommandations** ont été formulées dans les différents chapitres de l'étude. Ces recommandations permettent de remplir certaines conditions qui sont considérées comme nécessaires à la création de synergie entre les trois plans d'urgence sous-régionaux dans la région de la Méditerranée occidentale. L'objectif commun de toutes ces recommandations est de renforcer la capacité de lutte contre les événements majeurs de pollution marine dans la région grâce à la synergie entre les trois plans d'urgence sous-régionaux et de renforcer l'efficacité de la lutte.

La recommandation [n°5](#) s'applique aux questions qui se posent dans le cadre du **LION Plan et du plan d'urgence AMT**. La première partie de la recommandation [n°13](#) s'applique uniquement au plan d'urgence AMT, tandis que la recommandation [n°7](#) concerne un pays en particulier (l'Algérie) et un groupe de pays (les États membres de l'UE et Monaco).

Les **quinze** autres **recommandations** sont adressées à **toutes les parties aux trois plans d'urgence sous-régionaux** de la zone de la Méditerranée occidentale, **ainsi qu'au secrétariat RAMOGE**.

**Sept** d'entre elles traitent des questions pratiques et des procédures liées à la facilitation de la mise en œuvre des plans d'urgence sous-régionaux en cas d'événement majeur de pollution marine (opérations conjointes de lutte) et visent à encourager la synergie entre les trois plans d'urgence. Ces recommandations couvrent les questions suivantes : procédures **douanières** ([n°6](#)), procédures de **survol** pour les aéronefs civils participant à des opérations de lutte conjointes ([n°8](#)), procédures relatives à la **navigation** pour les navires civils participant à des opérations conjointes de lutte ([n°9](#)), normalisation/harmonisation des modèles communs pour les rapports sur les pollutions ([n°10](#)), transmission automatique **des notifications/messages d'alerte** ([n°11](#)), utilisation du **CECIS Marine Pollution** pour les demandes d'assistance ([n°12](#)), et utilisation d'une **langue commune** dans le cadre de la communication opérationnelle au cours des opérations conjointes de lutte (deuxième partie de la recommandation [n°13](#)).

**Trois** recommandations portent sur l'amélioration de l'efficacité des opérations conjointes de lutte impliquant deux ou trois plans d'urgence sous-régionaux, ainsi que sur l'adoption de **politiques de lutte communes** au sein des plans d'urgence de la région de la Méditerranée occidentale ([n°16](#)), la préparation d'un **document d'orientation** spécifique relatif à l'assistance mutuelle et, en particulier, à la **mise en commun** des ressources pour lutter contre les événements de pollution et à la création d'un **mécanisme de mise en commun des ressources**

nationales de chacun des pays parties aux trois plans d'urgence existants ([n°17](#)), y compris sur la nécessité de faire **l'inventaire** des ressources nationales de lutte ([n°18](#)).

**Deux** recommandations traitent des questions liées à la formation et aux exercices : **invitation** des parties aux trois accords/plans d'urgence sous-régionaux à **participer à des exercices** organisés dans le cadre de l'un des plans d'urgence sous-régionaux ([n°14](#)), ainsi qu'à échanger des informations, et invitation des représentants de tous les plans aux activités de formation organisées individuellement par chacun des plans d'urgence ([n°15](#)).

**Deux** autres recommandations ([n°3](#) et [n°4](#)) abordent la question des responsabilités qui incombent aux autorités nationales.

Pour finir, **deux** recommandations ont trait aux réunions et à l'échange d'informations : **organisation des réunions** des parties aux trois plans d'urgence sous-régionaux sur le thème de la synergie, en marge des différentes réunions organisées par le REMPEC ([n°2](#)) et **présentation du compte rendu** de ces réunions lors des réunions des points focaux du REMPEC sur les activités menées par chacun des plans d'urgence sous-régionaux ([n°1](#)).