

LE PROTOCOLE D'URGENCE DE LA CONVENTION DE BARCELONE ET LE RISQUE LIÉ AU TRAFIC MARITIME EN MEDITERRANEE

1. INTRODUCTION

1.1 La Région Méditerranéenne

La Méditerranée est un bassin mi-clos, parfois décrit comme « une piscine d'eau de mer à coefficient de marée nul », avec des caractéristiques hydrologiques et écologiques variées qui la rendent vulnérable aux effets de la pollution.

Depuis toujours, le transport maritime dans le bassin méditerranéen a joué un rôle irremplaçable dans l'économie et le commerce, à la fois parmi les Etats Côtiers Méditerranéens et entre eux et le reste du monde. Aujourd'hui la nature du transport maritime est variée et englobe le transport de marchandises diverses, de cargaisons solides et liquides en vrac, des conteneurs mais aussi le transport de passagers.

Par conséquent, le trafic sur la Méditerranée des navires marchands, qui représente moins de 1% de la zone totale couverte par les océans, est particulièrement élevé. Approximativement 30% du volume du trafic maritime international provient des ou est dirigé sur les ports méditerranéens, ou traverse la Mer Méditerranée, tandis que l'on estime que 50% des marchandises transportées par voie maritime doivent être considérées comme dangereuses à différents degrés. De plus, il est également estimé que 28% du trafic pétrolier maritime mondial transite par la Méditerranée. En conséquence, bien que la pollution marine accidentelle soit considérée comme étant un problème mondial, le risque d'un accident majeur doit également s'adresser et s'envisager par rapport à une perspective régionale, sachant que le risque peut être plus grand dans certaines régions plutôt que d'autres. L'une de ces régions est la Mer Méditerranée.

1.2 Trafic Maritime dans le Bassin Méditerranéen

La situation actuelle et les développements attendus du trafic maritime à l'intérieur et à l'extérieur de la région méditerranéenne indiquent qu'il est et restera l'itinéraire principal pour le transport des marchandises provenant de la région méditerranéenne, mais aussi du Moyen-Orient, de la Mer Noire, de l'Afrique du Nord vers l'Europe du Nord Occidentale et l'Amérique du Nord et vice versa.

Le flux du trafic maritime sur la Méditerranée se caractérise par:

- la présence d'un volume de trafic significatif qui transite par la Mer Méditerranée, mais ne fait escale dans aucun de ses ports;
- co-existence de différents types de navires;
- un grand nombre de ports;
- la présence de nombreux parcs marins, de réserves, de zones protégées et sensibles;

En effet, le trafic transitant directement par la Mer Méditerranée depuis l'Atlantique en passant par le Déroit de Gibraltar, depuis la Mer Noire et la Mer de Marmara en passant par le Bosphore et les Dardanelles, depuis la Mer Rouge en passant par le Canal de Suez, n'apporte à priori aucun intérêt économique direct aux Etats Côtiers Méditerranéens, mais ils ne peuvent en revanche ignorer le risque des accidents que ce trafic hautement densifié, aussi que les « embouteillages » à niveaux des droits mentionnés, posent.

Connaissant le manque général de données fiables sur les tendances du trafic et la densité en Méditerranée, et en particulier les données traitant du transport des produits pétroliers et autres substances dangereuses, le REMPEC a programmé d'entreprendre en collaboration avec l'industrie et le Plan Bleu, une étude visant à identifier les principaux itinéraires, origines, destinations et quantités de ces marchandises transportées par les navires et programmées être transportées par voie maritime dans la région.

Les résultats de cette étude, une fois disponibles, devraient également servir à définir les tendances futures du développement des ports et industries dans la Méditerranée dans le cadre du travail mené par la Commission Méditerranéenne pour le Soutien au Développement (MCSA).

1.3 Le Risque Relatif au Trafic Maritime dans la Région

En effet, dans le futur, le commerce maritime et par la suite le transport maritime en Méditerranée sera influencé par des facteurs comme la réimplantation d'industries, les ajustements sur les techniques de production et les processus de distribution, les efforts pour assurer la valeur-ajoutée à la source, l'intégration de marchés régionaux et un accroissement de l'intérêt pour ce qui touche à l'environnement. Dans le secteur pétrolier par exemple, il ne fait aucun doute que si les plans d'amélioration et le développement de nouveaux pipelines dans le Moyen et Proche orient portent ses fruits, les stratégies de transport du pétrole brut en Méditerranée changeront, en particulier pour les pipelines reliant la Mer Rouge à la Méditerranée et ceux reliant la Mer Caspienne à la Mer Noire et à la Mer Méditerranée. Dans ce dernier cas, on estime qu'en début de troisième millénaire approximativement 80 à 100 millions de tonnes de pétrole brut seront produits dans la Région Caspienne.

Prenant en considération l'accroissement envisagé du trafic pétrolier et le transport d'autres substances dangereuses dans le bassin méditerranéen, le risque d'accident de pollution marine restera vraisemblablement élevé, voire même augmentera.

Enfin, en plus du risque relatif au trafic des navires marchant soit transitant par la Méditerranée, ou provenant de ou dirigés sur les 305 ports dispersés le long des côtes, il faut drait aussi estimer le risque local dans les zones portuaires, même lui destiné à augmenter.

1.4 La Pollution Marine Accidentelle en Méditerranée

Jusqu'à maintenant, et si on prend en consideration les événements à graves conséquences, on enregistre 7 incidents majeurs en Méditerranée dans ces 10 derniers années qui ont produit ou étaient en train de produire une pollution marine grave. En effet, les accidents de la Val Rosandra (1990, produits chimiques liquides en grosse quantité), le Haven (1991, pétrole brut), l' Alessandro Primo (1991, produits chimiques), le Gerol Chernomorja (1992, pétrole brut), the Iliad (1993, pétrole brut), la Giovanna (1998, essence) et plus récemment le Castor (2001, essence), mettant en cause des navires transportant des produits pétroliers ou d'autres substances dangereuses, nous rappellent le risque de la pollution marine accidentelle qui existe dans la région.

1.5 Pollution Marine Accidentelle par Produits Lourds Raffinés

Les problèmes traitant de pollution marine accidentelle par produits pétroliers raffinés lourds ont été d'intérêt majeur pour le REMPEC depuis le début, comme est prouvé par les premiers incidents rapportés au Centre Régional après son inauguration fin 1976, qui mettaient en cause des pollutions par déversement accidentel de mazout lourd (soutes) : MT Pavlos V (1978), MV Sophia D (1978), MT Chemical Venturer (1979), MV Maria Speranza (1980).

De fait, le premier accident qui ait nécessité la coopération internationale dans le cadre du Protocole d'Urgence de la Convention de Barcelone et qui ait conduit à ce que l'une des Parties Contractantes porte assistance à une autre, a été le naufrage du navire RoRo ZENOBIA au large de Larnaca à Chypre le 7 juin 1980, et dont la conséquence a été la fuite d'environ 275 tonnes de mazout lourd de l'épave.

A cette époque Chypre n'avait pas de moyens suffisants pour lutter contre une pollution d'une telle envergure ; ils ont alors demandé assistance à la Grèce, qui en retour a fourni l'équipement et le personnel expert qualifiés nécessaires pour répondre à la situation d'urgence. L'accident est survenu en début de saison touristique à seulement deux milles de distance d'une des plages les plus populaires de Chypre. Le naufrage du navire a été suivi par une sérieuse pollution par produits pétroliers due à une fuite de pétrole provenant des réservoirs du navire.

La première intervention s'est concentrée principalement sur la dispersion chimique.

Pendant la seconde phase des opérations l'accent a été mis sur le déploiement de barrages flottants autour de l'épave, sur les tentatives pour récupérer les produits pétroliers contenus à son bord et le nettoyage mécanique des plages polluées.

La troisième phase avait pour but de récupérer les produits pétroliers contenus dans les barrages flottant, d'obturer les zones de l'épave où les fuites étaient localisées et de pomper directement les produits pétroliers contenus sur le navire. Tous les réservoirs à tribord ont été vidés et presque 300 tonnes de produits pétroliers récupérés ont été livrés à la raffinerie. Le pompage du pétrole a duré 44 jours et les opérations de premières importances s'achevaient le 23 août 1980.

Mais, le pétrole laissé à bord de l'épave, a commencé à fuir graduellement en 1995 et une décision a été prise par la suite par les Autorités Nationales compétentes pour procéder à l'enlèvement de tout le pétrole et lubrifiants encore contenus dans les réservoirs du navire. L'opération a été menée pendant l'été 1996.

Tout au long des années 80, les accidents mettant en cause des déversements accidentels de produits lourds raffinés ont été enregistrés en Méditerranée et bien qu'aucun d'entre eux n'ait été de grande ampleur, on a enregistré 9 navires à l'origine de pollution par déversement accidentel à la mer de pétroles lourds allant de 15 à 260 tonnes, qui ont posé de sérieux problèmes de nettoyage. Les opérations d'intervention comprenaient le nettoyage manuel et mécanique des rivages, le confinement et la récupération des produits déversés et parfois l'utilisation de dispersants, même si aucun résultat concret en ce qui concerne l'utilisation de dispersants n'a jamais été rapporté à REMPEC.

Une tendance similaire a continué dans les années 90 avec onze (11) cas de pollution d'ampleurs moyennes par déversements accidentels de produits pétroliers lourds, allant de 15 à 300 tonnes survenus en différents points de la Méditerranée. Quatre de ces événements étaient dues à la rupture de pipelines ou d'installations à terre, d'autres étaient dues à des navires en escale dans les ports au moment de l'accident.

Une série de petites pollutions par déversement accidentel à la mer de pétrole lourd a été également enregistrée par le REMPEC pendant cette même période.

La plus grave pollution par produits pétroliers lourds qui ait affecté la Méditerranée remonte à 1990, bien que l'accident ayant causé cette pollution soit survenu en dehors de la Méditerranée, à l'ouest de Gibraltar, alors que la Sea Spirit qui transportait un chargement de 35 000 tonnes de pétrole lourd est entré en collision avec le M LPG T Hesperus qui lui transportait 30 000 tonnes de produits chimiques ainsi que de l'ammoniac : à la suite de la collision quelques 12 200 tonnes de pétrole lourd se sont répandus.

Conduite par les vents et les courants, la nappe de pétrole a franchi la Mer Méditerranée par le Déroit de Gibraltar, et a menacé gravement les eaux et les côtes Marocains, Espagnols et Algériens. Les premières tentatives pour disperser la nappe ont été inefficaces et dès lors les efforts d'intervention ont convergé vers la protection des zones sensibles et le nettoyage des rivages des trois pays concernés.

Le REMPEC a facilité les échanges permanents d'information entre ces trois pays et la France, ce qui a rendu possible une surveillance par voie aérienne et a permis d'observer régulièrement la progression et le comportement de la nappe. Une grande partie du pétrole s'est dispersé graduellement et naturellement en haute mer.

Si on prend en considération les techniques de réponse, on pourrait noter que durant la dernière décennie, l'emploi de dispersants comme méthode d'intervention a diminué ; ceci est peut-être dû aux mauvais résultats obtenus au cours de tentatives les années précédentes et certainement à une attention majeure vis-à-vis de l'environnement. L'intérêt, de manière générale, s'est porté sur la maîtrise et la récupération, et par la suite sur le nettoyage manuel et technique des côtes contaminées. Il apparaît au travers de rapports disponibles au REMPEC que les efforts pour maîtriser et récupérer les pétroles lourds, toujours flottants ont souvent été couronnés de succès. Ceci est

peut-être dû au fait que la plus parte des accidents enregistrés sont arrivés à l'intérieur des ports, ce qui signifie dans des conditions relativement calmes, ce qui a facilité la récupération du pétrole déversé accidentellement à la mer.

Finalement, pour l'année 2000 trois pollutions de grande ampleur par déversement de produits pétroliers lourds ont été enregistrées dans la région Méditerranée. Deux d'entre elles sont survenues en Grèce (MV Nordland de 100 tonnes et MV Eurobulker X de 700 tonnes) et une en Italie (MV Eurobulker IV qui a déversé quelques 60 tonnes de pétrole). Les trois accidents étant survenus non loin des côtes, les opérations d'intervention ont de nouveau principalement portées sur le nettoyage des rivages.

Il apparaît, d'après les archives conservées au REMPEC qu'approximativement un tiers des accidents de pollution par déversement rapportés en Méditerranée entre 1981 et 2000 étaient des pollutions par déversement accidentel à la mer de produits lourds raffinés, transportés soit en tant que marchandise, soit en tant que carburant à bord des navires impliqués dans les accidents.

C'est à cause de ça, et en vue de présenter l'expérience des Etats Côtiers Méditerranéens dans la façon de faire face au déversement de pétrole lourd, que le REMPEC a invité ses représentants nationaux au prochain troisième Forum en Recherche et Développement sur l'intervention en cas de déversement de produits pétroliers à haute densité, qui se tiendra au mois de mars 2002 à Brest.

2. LES ACTIONS

2.1 Protocole d'Urgence

La région Méditerranéenne est la troisième région après la Mer du Nord et la Mer Baltique où un accord régional de coopération pour combattre la pollution en cas d'urgence a été adoptée – le premier sous l'égide de l'UNEP. La logique d'un tel accord est que, lorsque les efforts nationaux sont insuffisants pour traiter un problème majeur de pollution, le regroupement de ressources et l'expertise apporte une solution économique au combat contre une pollution par déversement accidentel, qui ne pourrait être immédiatement traitée par un seul et même Etat.

Le Protocole concernant la coopération en cas d'urgence pour combattre la pollution impliquant des produits pétroliers et autres substances dangereuses en Mer Méditerranée a été adopté en 1976 par les Etats Côtiers Méditerranéens. Ces derniers ont également créé le REMPEC pour les aider à mettre en oeuvre ce protocole.

Depuis, bien que beaucoup de moyens aient été mis en oeuvre pour développer les capacités collectives, en aidant les pays à construire de solides bases nationales institutionnelles soutenues par un équipement et un déploiement en ressources humaines approprié, il semble que aujourd'hui la situation des pays développés de la région de la Méditerranée soit presque appropriée pour traiter ce type de risque de pollution, alors que la capacité des pays en voie de développement nécessitera plus de soutien.

Par ailleurs, un autre aspect de pollution provenant de navires, moins évident mais tout aussi digne d'être considéré est la pollution chronique de la Mer Méditerranée par des délestages opérationnels illégaux. Bien que la Mer Méditerranée soit classée comme zone spéciale MARPOL 73/78, où les opérations de délestage ne sont pas autorisées, on estime que les principales sources de pollution par produits pétroliers en Mer Méditerranée générées par les navires sont le fait d'opérations illégales de déchargement en mer d'eau graisseuse provenant des compartiments machine (bouts), et des réservoirs (eaux de ballast).

Pour faire face à ce problème, la neuvième réunion des Parties Contactantes la Convention de Barcelone en 1995, tout en réaffirmant leur engagement dans la préparation pour l'intervention et la coopération dans des cas de pollutions marines accidentelles, a reconnu la prévention champ d'activité prioritaires dans le domaine du transport maritime pour la décennie (1996 – 2005) tout en prenant en compte l'agenda MED 21.

Finalement en 1997, dans leur Dixième Réunion Ordinaire, les Parties Contractantes ont adopté une stratégie régionale de prévention contre la pollution de l'environnement marin par les navires qui se concentre en priorité sur les activités suivantes :

- a) Surveillance de la mise en œuvre effective des différentes conventions de l'OMI au niveau de la nationalité pour le pavillon du navire, du port touché et des eaux naviguées;
- b) Développement des moyens de réception au port;
- c) Sécurité et navigation;
- d) Surveillance des délestages et poursuite des responsables;
- e) Remorquage d'urgence.

La même Réunion des Signataires a décidé :

- a) Qu'en conséquence, le Protocole d'Urgence devait être amendé afin d'émettre les réserves nécessaires pour mettre en œuvre la stratégie nationale de prévention ;
- b) qu'en attente de l'adoption et de la mise en vigueur des amendements, le REMPEC devait mettre en œuvre la stratégie de coopération entre les Etats Méditerranéens, rajoutant de cette manière un supplément à son action pour la préparation à l'intervention contre la pollution marine accidentelle ;

2.2 Le Nouveau Protocole d'Urgence

Conformément à l'adoption de cette nouvelle de stratégie régionale, le Protocole d'Urgence a complètement été révisé début avril 2001, présenté aux représentants MAP à Athènes en septembre 2001 et sera débattu par un Groupe de Travail ad hoc à Malte, fin octobre 2001.

On attend maintenant de la Conférence des Plénipotentiaires qui se tiendra à Malte en janvier 2002 qu'elle adopte et signe le nouveau Protocole.

3. LES BENEFICES D'UN NOUVEAU PROTOCOLE D'URGENCE

La protection de l'environnement marin s'accomplit à travers le processus connu sous la désignation de 'safety continuum' englobant trois phases inter-reliées qui sont la prévention, la préparation et la réponse ('intervention). Le Protocole d'Urgence original se concentrait sur l'action co-opératoire de préparation et d'intervention d'urgence contre les pollutions marines. La prévention contre la pollution générée par les navires qui peut être décrite comme des mesures pour diminuer la fréquence et l'impact de la pollution sur l'environnement marin n'était pas considérée de première importance dans le Protocole d'Urgence initial.

En effet, pendant les opérations de routine, les navires peuvent décharger à la mer une large variété de substances comprenant aussi des déchets huileux, des substances liquides nocives, des eaux usées et des ordures. Il ne fait aucun doute que les entrées d'hydrocarbures au travers des opérations de délestage sont considérables même si la Méditerranée est considérée comme une « Zone Spéciale » sous MARPOL 73/78.

Bien que la quantité de produits chimiques transportée par voie maritime soit largement inférieure aux produits pétroliers, quelques produits chimiques et gaz liquides transportés en gros volume sont potentiellement plus nocifs si répandus. Certaines substances sont toxiques pour la vie marine, certaines s'accumulent dans la chaîne alimentaire, et en définitive menacent la santé de l'Homme. De plus, malgré le risque de pollution réduit apporté par les progrès technologiques et des procédures plus efficaces dans la manutention des marchandises, il reste encore une crainte liée à l'acheminement des substances chimiques transportées dans des petits emballages (boîtes, sacs, fûts), réservoirs portables ou conteneurs et leur manipulation pendant les opérations de chargement et déchargement. De plus, les produits chimiques et autres substances utilisés pour le fonctionnement des navires, peintures anti-fouling, détergents, fluides nettoyeurs et additifs compris sont potentiellement dangereux pour l'environnement.

L'utilisation de substances telles que des plastiques non biodégradables et autres débris marins inquiète de plus en plus. De nombreuses formes de vie sauvage marine sont attirées par les débris marins, en particulier les débris en plastique qui sont pris pour de la nourriture et dont l'issue est souvent fatale. Bien que la Méditerranée soit désignée comme une « zone spéciale » sous MARPOL 73/78, les côtes et les plages continuent d'être souillées par des ordures déversées, certaines proviennent des navires. De manière similaire, les côtes et les plages sont également salies par les eaux usées, dont la proportion imputée aux navires est connue.

Un phénomène récent lié aux opérations des navires est l'introduction d'espèces non indigènes qui a eu pour conséquence de changer profondément la composition de la faune des zones à mer fermée et mi-fermée du monde, Méditerranée comprise. Bien que la plupart de ces espèces soient entrées en Méditerranée par échange d'eau, soit par le Canal de Suez, soit par le détroit de Gibraltar, peu de choses peuvent être faites pour éviter cela, il est reconnu qu'un nombre d'espèces exotiques sont entrées en Méditerranée avec les eaux de ballast des navires.

Pas nécessairement et directement liée à la pollution de l'environnement marin, mais toujours dans un souci général de qualité de l'environnement Méditerranéen, l'émission de gaz d'échappement des navires est un problème depuis qu'une étude récente a montré les quantités approximatives mais très importantes émises par les navires opérant en Mer Méditerranée. Les émissions dans notre bassin ont été approximativement estimées à 85 – 90 % des émissions totales pour la région N.E. Atlantique.

Quand en 1997 les Parties Contractantes ont adopté une stratégie régionale de prévention contre la pollution de l'environnement marin par les navires, l'objectif était de renforcer la capacité nationale et de développer la coopération régionale dans le domaine de la prévention contre la pollution marine.

Avec le Nouveau Protocole d'Urgence, les Pays de la Méditerranée ont profité de l'opportunité pour établir une stratégie sur des bases juridiques saines. De cette manière, le Nouveau Protocole d'Urgence fournira aux Parties Contractantes de la Convention de Barcelone les structures légales pour s'employer à travailler ensemble à réduire les impacts causés par les opérations des navires et, en action co-opératoire: développer des installations de réception portuaires, conduire des actions communes dans la gestion des eaux de ballast, dans la surveillance des opérations de délestage et la poursuite des responsables, une meilleure gestion des zones protégées et de la sécurité de la navigation. Les objectifs et fonctions de REMPEC ont aussi changé pour refléter l'extension de son mandat à la prévention contre la pollution générée par les navires.

Dans ce processus, les Parties Contractantes en reconnaissant que la navigation maritime est une activité mondiale pour laquelle des réglementations avaient été adoptées à niveau global, ont considéré impératif de ne pas développer d'autres instruments juridiques en plus de ceux qui existent dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et ils ont reconnu que la mise en œuvre des conventions internationales et des règles adoptées sous l'égide de l'OMI doivent être la base d'une coopération entre les Etats Côtiers Méditerranéens. En adjutant la prévention aux actions de préparations et de réponse, les Parties Contractantes ont mis ensemble les trois éléments constituant le « Safety Continuum ».

On s'attend à ce que la traduction du Nouveau Protocole en actions concrètes réduira de manière significative la pollution liée aux activités du transport maritime. D'un autre côté, de tels efforts impliquent la résolution de problèmes pas seulement techniques et financiers, mais aussi de difficultés relatives aux différences dans la priorité des désignations dans les Etats Côtiers Méditerranéens dues en partie à leurs diversités économiques. Le succès de ces efforts dépendra de la qualité de la coopération et du renforcement d'une attitude régionale à travailler ensemble.

