



**PROGRAMME DES NATIONS UNIES
POUR L'ENVIRONNEMENT
PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE**

23 mai 2021
Français
Original : Anglais

Quinzième Réunion des Points Focaux ASP/DB

Vidéoconférence, 23-25 juin 2021

Point 6 de l'ordre du jour : Conservation des sites d'intérêt écologique particulier

6.4. Projet de document d'orientation pour l'identification et la désignation de Zones Maritimes Particulièrement Vulnérables par rapport aux Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranéenne

Projet de document d'orientation pour l'identification et la désignation de Zones Maritimes Particulièrement Vulnérables par rapport aux Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranéenne

Note :

Les désignations employées et la présentation du matériel dans ce document n'impliquent l'expression d'aucune opinion de la part du Secrétariat des Nations Unies (ONU), du Plan d'Action pour la Méditerranée du PNUE (PNUE / PAM), du SPA / RAC, REMPEC ou l'Organisation Maritime Internationale (OMI) concernant le statut juridique de tout État, territoire, ville ou zone, ou de ses autorités, ou concernant la délimitation de leurs frontières ou limites.

© 2021

Programme des Nations Unies pour l'environnement / Plan d'Action pour la Méditerranée
(PNUE/PAM)

Specially Protected Areas Regional Activity Centre (SPA/RAC)

Boulevard du Leader Yasser Arafat

B.P. 337 - 1080 Tunis Cedex - Tunisie

E-mail: car-asp@spa-rac.org



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

**DOCUMENT D'ORIENTATION POUR L'IDENTIFICATION ET LA DESIGNATION DE
ZONES MARITIMES PARTICULIEREMENT VULNERABLES PAR RAPPORT AUX AIRES
SPECIALEMENT PROTEGEES D'IMPORTANCE MEDITERRANEENNE**

Cette activité a été financée par les fonds disponibles dans le cadre du Mémoire d'entente entre le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et le ministère italien de l'environnement, de la protection du territoire et de la mer (IMELS), et mise en œuvre par le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), en coopération avec le Centre d'Activité Régionale pour les Aires Spécialement Protégées et la Diversité Biologique (SPA / RAC).

Les désignations employées et la présentation des éléments de cette publication n'impliquent l'expression d'aucune opinion de la part du Secrétariat des Nations Unies (ONU), du Plan d'action pour la Méditerranée du PNUE (PNUE / PAM), du SPA / RAC, du REMPEC ou de l'Organisation maritime internationale (OMI), concernant le statut juridique de tout pays, territoire, ville ou zone ou de ses autorités, ou concernant la délimitation de ses frontières ou limites.

Table of Contents

1	Introduction	1
2	Organisation maritime internationale	2
3	Le concept de PSSA	3
4	La procédure de désignation d'une PSSA	4
	Considérations initiales importantes	4
	Plan de travail national et collecte d'informations	5
	Approche sous-régionale ou conjointe	6
	Structure de la proposition	6
	Résumé des objectifs de la PSSA proposée	6
	Partie 1 Description, importance de la zone et vulnérabilité	6
	Description de la zone	6
	Importance de la zone : critères écologiques, socioéconomiques ou scientifiques	7
	Critères écologiques	7
	Critères sociaux, culturels et économiques	8
	Critères scientifiques et éducatifs	8
	Vulnérabilité aux atteintes dues au transport maritime international	9
	Caractéristiques du trafic maritime	9
	Facteurs naturels.....	9
	Partie 2 – Mesures de protection associées pertinentes	10
	Types de mesures	11
	Fondement juridique.....	11
	Catégories de navires.....	11
	Impact sur la navigation.....	11
	Questions diverses	12
5	Chemin d'une proposition de PSSA jusqu'à l'OMI	13
	Consultation	13
6	Mise en œuvre d'une PSSA au niveau national	15
	Conformité et application de la PSSA	15
	Examen de la PSSA	16
7	Utilisation des PSSA pour protéger la mer Méditerranée ou des ASPIM	17
	Utilisation des ASPIM	17
	Annexe 1 – Plan de travail national et plan de travail régional pour l'identification et la désignation d'une PSSA	20
	Annexe 2 – Résumé de la Convention de Barcelone et ses Protocoles pertinents	25
	Convention de Barcelone – Plan d'action pour la Méditerranée	25
	Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée	25
	Le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle	25
	Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée	26
	Le Centre d'activités régionales pour les aires spécialement protégées	26
	Annexe 3 – Mesures prévues par l'OMI à utiliser dans les PSSA	28
	Annexe 4 – Références	40

1 Introduction

1.1 Le présent document intitulé « *document d'orientation pour l'identification et la désignation de Zones Maritimes Particulièrement Sensibles par rapport aux Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranéenne* » a été conçu afin d'aider les Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« Convention de Barcelone ») à déterminer si des zones maritimes sous leur juridiction nécessitent la protection apportée par la désignation comme zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA). Le présent document tient compte de la documentation formelle mise à disposition par l'Organisation maritime internationale (OMI) (OMI, 2017a), ainsi que de supports moins formels ou de conseils pratiques utiles pour préparer une proposition de désignation d'une PSSA à soumettre à l'OMI. Il inclut également des plans de travail nationaux et régionaux que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone pourraient suivre pour préparer leur demande. Le présent document comprend enfin une liste des sources d'informations à étudier en vue de leur intégration à toute proposition soumise à l'OMI.

1.2 Cette première partie présente l'OMI et divers éléments clés associés au concept de PSSA et à la procédure de dépôt d'une demande pour la désignation d'une PSSA auprès de l'OMI. L'**annexe 1** du présent document contient un modèle de plan de travail national pouvant être mis en œuvre par la Partie contractante à la Convention de Barcelone souhaitant s'engager dans une procédure de désignation. L'**annexe 1** du présent document comprend aussi un plan de travail régional devant aider ceux qui souhaitent déposer une proposition conjointe de PSSA.

1.3 La Convention de Barcelone et ses Protocoles concernant les aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne¹ (ASPIM) sont brièvement présentés à l'**annexe 2** du présent document afin d'explicitier la portée des ASPIM.

1.4 L'**annexe 3** du présent document propose une description détaillée des mesures de protection associées qui pourraient être utilisées dans une PSSA pour cibler les menaces que représente le transport maritime international.

1.5 Le document se termine par une liste de références (à l'**annexe 4** du présent document) pouvant servir au cours de la procédure de désignation d'une PSSA.

¹ Les Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranéenne (ASPIM) sont des sites « présentant une importance pour la conservation des éléments constitutifs de la diversité biologique en Méditerranée ; renfermant des écosystèmes spécifiques à la région méditerranéenne ou des habitats d'espèces menacées d'extinction ; présentant un intérêt particulier sur les plans scientifique, esthétique, culturel ou éducatif ».

2 Organisation maritime internationale

2.1 Agence spécialisée des Nations Unies, l'Organisation maritime internationale (OMI) est l'autorité normative compétente au niveau mondial en matière de sécurité, de sûreté et de performance environnementale des transports maritimes internationaux. Son rôle premier est de créer un cadre réglementaire pour le secteur des transports maritimes qui soit à la fois équitable, efficace et universellement mis en œuvre. Elle est aussi impliquée dans les questions juridiques, y compris les problématiques de responsabilité et de compensation, ainsi que dans la facilitation de la circulation maritime internationale².

2.2 L'OMI a adopté un vaste éventail de mesures et de réglementations pour prévenir et contrôler la pollution causée par les navires, ainsi que pour atténuer les effets de tout dommage pouvant résulter des opérations et accidents maritimes. Ces mesures ont prouvé leur efficacité pour réduire la pollution générée par les navires et illustrent l'engagement de l'OMI et de l'industrie des transports maritimes en faveur de la protection de l'environnement. Sur les 51 traités régulant le transport maritime international que l'OMI a adoptés jusqu'à présent, 21 sont directement liés à l'environnement. Il est important de rappeler que les Gouvernements membres de l'OMI sont responsables de la mise en œuvre et de l'application du cadre réglementaire adopté par l'Organisation.

2.3 L'OMI, ses Comités et Sous-comités sont responsables de tout ce qui a trait à l'approbation ou à l'adoption des mesures à la disposition de l'OMI liées à la protection des PSSA.

2.4 Le Comité responsable de l'évaluation et de la validation des propositions de PSSA est le Comité de la protection du milieu marin (MEPC), qui est l'organe technique supérieur de l'OMI sur les questions de pollution marine. Il y a lieu de noter que l'évaluation et la décision de désigner ou non une PSSA revient fondamentalement à juger si la proposition satisfait aux dispositions des *Directives révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables* intégrées à la résolution A.982(24) de l'assemblée de l'OMI, telle que modifiée par la résolution MEPC.267(68) (les Directives sur les PSSA). Les Directives sur les PSSA ont été adoptées le 1^{er} décembre 2005 et modifiées par le MEPC le 15 mai 2015. Le MEPC est assisté dans son travail par plusieurs Sous-comités de l'OMI, en particulier par le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR).

2.5 Une PSSA peut être protégée par des mesures d'organisation du trafic maritime en étant par exemple désignée comme « zone à éviter », c'est-à-dire une zone située dans des limites déterminées à l'intérieur de laquelle la navigation est particulièrement dangereuse, où il est de la plus haute importance d'éviter les accidents, ou devant être évitée par tous les navires, ou par certaines catégories de navires. La publication de l'OMI consacrée à l'organisation du trafic maritime inclut des dispositions générales en la matière (OMI, 2019), qui ont initialement été adoptées par l'OMI en 1973, puis modifiées au fil des années, et qui visent à normaliser la conception, le développement, la présentation graphique et l'utilisation des mesures adoptées par l'OMI.

2.6 Il est important de noter que, comme le souligne la résolution A.982(24), l'OMI est le seul organisme international compétent pour évaluer les propositions de PSSA, désigner des zones comme PSSA et adopter les mesures applicables au transport maritime international. Seul un Gouvernement membre peut présenter à l'OMI une demande de désignation de PSSA et d'adoption de mesures de protection associées, ou de modification de ces mesures. Lorsque deux gouvernements ou plus s'intéressent en commun à une zone particulière, ils doivent formuler une proposition coordonnée. La proposition doit présenter des mesures et des procédures de coopération entre les juridictions des Gouvernements membres soumissionnaires.

² Pour plus d'informations, veuillez-vous reporter à la page d'accueil du site de l'Organisation maritime internationale : <https://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx>.

3 Le concept de PSSA

3.1 Une PSSA est officiellement définie comme une zone qui, en raison de l'importance reconnue de ses caractéristiques écologiques, socioéconomiques ou scientifiques et de leur possible vulnérabilité aux dommages causés par les activités du transport maritime international, devrait faire l'objet d'une protection particulière, conférée par des mesures prises par l'OMI. Au moment de la désignation d'une PSSA, une mesure de protection associée satisfaisant aux prescriptions de l'instrument juridique approprié prévoyant une telle mesure doit avoir été approuvée ou adoptée par l'OMI pour prévenir, réduire ou éliminer la menace ou la vulnérabilité constatée.

3.2 Le fait d'identifier et de désigner une zone comme PSSA offre un outil de gestion complet au niveau international et un mécanisme permettant d'étudier une zone vulnérable aux dommages provoqués par le transport maritime international et de déterminer le meilleur moyen de remédier à cette vulnérabilité. En général, trois éléments sont nécessaires pour qu'une zone soit identifiée comme PSSA :

- .1 La zone doit présenter certaines caractéristiques (écologiques, socioéconomiques ou scientifiques) ;
- .2 Elle doit être vulnérable aux dommages provoqués par les activités du transport maritime international ; et
- .3 Une mesure reposant sur un fondement juridique établi doit pouvoir être adoptée par l'OMI pour prévenir, réduire ou éliminer les risques liés à ces activités.

3.3 Les facteurs à prendre en compte pour déterminer les risques associés aux activités du transport maritime international se classent dans deux catégories :

- .1 les caractéristiques du trafic des navires ; et
- .2 les facteurs naturels.

3.4 Si la proposition est approuvée par l'OMI, la zone sera désignée « zone maritime particulièrement vulnérable » et une ou plusieurs mesures adoptées par l'OMI devront être respectées par les navires³. Il est intéressant de noter que de telles zones maritimes peuvent inclure les mers territoriales des États, ainsi que des zones maritimes dépassant la juridiction nationale. L'identification des PSSA au sein des eaux intérieures et des mers territoriales peut être faite par les États au niveau national et régional, ainsi que de manière coordonnée par plusieurs États membres ayant un intérêt commun pour une zone dépassant les frontières officielles.

3.5 Les propositions doivent être déposées conformément aux règles et procédures de l'OMI en matière de soumission de documents. Les Gouvernements membres peuvent se rapprocher du Secrétariat de l'OMI pour connaître les délais précis de dépôt, ainsi que les autres règles administratives.

3.6 Il y a lieu de noter que, tandis que la désignation d'une PSSA est un outil utile associé à une AMP ou une ASPIM, il n'est ni pertinent ni nécessaire de l'utiliser pour toutes les aires maritimes de ce type. La plupart des AMP et des ASPIM sont très faiblement affectées par les activités du transport maritime international. La désignation comme PSSA perdrait de son intérêt si elle devait être utilisée partout. Les PSSA ne doivent être considérées que comme une distinction unique et un outil de gestion à n'utiliser que dans certaines circonstances.

3.7 Si les problèmes sont exclusivement liés à la protection de la biodiversité contre les pressions exercées par l'homme, comme les sources de pollution à terre, à la pêche durable, au tourisme durable ou à la gestion côtière intégrée, la PSSA n'est probablement pas le mécanisme de protection le plus approprié. Dans ces cas, les APM constituent souvent un mécanisme plus adapté pour réduire ces pressions. De même, si la menace est d'abord causée par des navires effectuant des trajets au sein du territoire national, la législation nationale semble plus appropriée pour remédier au problème.

³ Pour plus d'informations sur les PSSA déjà désignées par l'OMI, consultez la page : <https://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/Pages/PSSAs.aspx>.

4 La procédure de désignation d'une PSSA

4.1 Les Directives sur les PSSA fournissent une orientation aux Gouvernements membres de l'OMI pour la formulation et la soumission des demandes de désignation de PSSA et visent généralement à :

- .1 assurer qu'au cours de la procédure, les intérêts de tous, c'est-à-dire de l'État côtier, de l'État du pavillon, de l'environnement et des transports maritimes, sont attentivement pris en compte à la lumière d'informations scientifiques, techniques, économiques et environnementales pertinentes relatives aux risques de dommages résultant des activités du transport maritime international et aux mesures de protection possibles pour réduire les risques ; et
- .2 établir une méthode qui permette à l'OMI d'évaluer de telles demandes de désignation de PSSA.

4.2 Ces orientations étant relativement formelles, des directives complémentaires ont été développées par le MEPC pour aider les Gouvernements membres à préparer et élaborer le projet de demande et à le soumettre dans la pratique⁴. Une version annotée de ces directives est reprise ci-dessous pour aider les demandeurs potentiels à préparer et déposer une proposition de PSSA et, après l'approbation et l'adoption de la proposition, les guider sur les actions à entreprendre pour veiller à sa mise en œuvre et son application.

Considérations initiales importantes

4.3 Lors de la préparation d'une demande de PSSA, la première étape consiste à établir que la zone en question est menacée par les activités du transport maritime international. Si la menace est principalement le fait de navires battant pavillon national, il peut être préférable de la gérer dans le cadre de la législation nationale. Une fois que la menace a été identifiée, le moyen le plus approprié d'y répondre doit être déterminé.

4.4 Les menaces que font peser le transport maritime international sur le milieu marin incluent :

- .1 les pollutions accidentelles ou intentionnelles (p. ex., échouements, déversements, abordages) ;
- .2 les rejets opérationnels (hydrocarbures, substances liquides nocives, eaux usées, détritiques, émissions atmosphériques, eaux de ballast contenant des espèces aquatiques nuisibles et des agents pathogènes) ; et
- .3 des dommages physiques pour les habitats ou organismes marins (dommages causés par les ancres, collision entre les navires et les animaux marins, étouffement d'espèces/habitats, effets nuisibles des systèmes antisalissure).

4.5 Des dommages peuvent aussi découler de la violation intentionnelle des règles et réglementations qui existent justement pour protéger l'environnement des menaces susmentionnées. Ces violations peuvent inclure le déversement de substances nocives, le non-respect des limites de vitesse, etc.

4.6 À ce stade, il est nécessaire de répondre à certaines questions :

- .1 De quel problème de sécurité maritime s'agit-il ? (p. ex., abordages avec quoi, échouement sur quoi ?). Cela risque-t-il de dégrader les caractéristiques de la zone ?
- .2 Pourquoi les rejets sont-ils inquiétants ? (p. ex., accidents, déversements mystérieux, rejets illégaux).
- .3 De quels types de rejets s'agit-il ? (p. ex., hydrocarbures, espèces aquatiques nuisibles, eaux usées, et même bruit).

⁴ Reportez-vous au document MEPC/Circ.510 « Document destiné à servir de guide pour la soumission à l'OMI de demandes de désignation de PSSA ».

.4 Contre quoi les ressources (pêche, oiseaux, habitats) doivent-elles être protégées ?

4.7 Il faut ensuite identifier les comportements du transport maritime international auxquels il est nécessaire de répondre. Si la **sécurité maritime** est au cœur du problème, il convient de faire des recherches sur les aspects liés à la navigation :

- .1 le nombre de navires ;
- .2 les routes habituelles et les itinéraires secondaires ;
- .3 les intersections ;
- .4 la profondeur d'eau sous quille ; et
- .5 les aides à la navigation.

4.8 Si les **rejets/pertes** sont au cœur du problème, il faut faire des recherches sur :

- .1 les cargaisons dangereuses ;
- .2 les accidents ;
- .3 les activités opérationnelles (nettoyage de la coque) ; et
- .4 les rejets illégaux (la nuit).

4.9 L'identification d'une PSSA et l'adoption de mesures de protection associées nécessitent de prendre en compte trois éléments clés :

- .1 la zone doit présenter certaines caractéristiques (écologiques, socioéconomiques ou scientifiques) identifiables ;
- .2 la vulnérabilité de ces caractéristiques aux dommages causés par les activités du transport maritime international ; et
- .3 la disponibilité de mesures de protection associées entrant dans le cadre des compétences des Comités et Sous-comités de l'OMI visant à remédier aux risques causés par ces activités.

Plan de travail national et collecte d'informations

4.10 Pour bien préparer une proposition de PSSA, il peut être judicieux de concevoir un plan de travail national pour le développement et la mise en œuvre de la PSSA. Une fois que la volonté politique est claire et qu'un accord a été trouvé en ce sens, il est conseillé de réunir une petite équipe d'experts nationaux dans le pays concerné, qui pourra aider à collecter des informations. L'équipe devra être constituée de membres capables de décrire et documenter les caractéristiques de la zone, ainsi que les dommages qu'elle a subis ou qu'elle risque de subir. Elle devra aussi inclure des membres au fait des opérations des navires dans la zone et des mesures de l'OMI envisageables pour remédier aux dommages causés. Le ou les représentants du Gouvernement soumissionnaire faisant partie des Comités compétents de l'OMI devraient aussi participer afin d'aider à la soumission et à la présentation de la proposition.

4.11 Certains membres doivent aussi veiller, par le biais de lois et de réglementations nationales ainsi que d'accords institutionnels, à la mise en œuvre, au contrôle et à l'application de la réglementation nationale découlant de toute nouvelle mesure de l'OMI applicable au trafic traversant ou passant à proximité de la PSSA. Les membres devraient aussi être chargés de consulter les pays voisins selon les besoins. Avant toute soumission des propositions au MEPC, il est judicieux de mener des consultations préliminaires afin de veiller au bon déroulement de la procédure jusqu'à la session plénière du Comité.

4.12 L'**annexe 1** du présent document propose un projet de plan de travail national. Celui-ci trace les contours des étapes clés, du calendrier et des responsabilités de chaque membre de l'équipe. Il établit aussi qui devrait piloter et/ou coordonner cette procédure. Il s'agit généralement de l'autorité maritime ou du ministère coordonnant les affaires maritimes du pays concerné.

4.13 Les membres de l'équipe peuvent inclure : des fonctionnaires gouvernementaux (Transport, Affaires maritimes, Affaires étrangères, Ressources (énergie), Ressources naturelles (pêche), Environnement, Marine/Garde-côtes, Autorités portuaires, gouvernement local) et des représentants de l'industrie ou d'autres parties prenantes (représentant des transports maritimes nationaux et internationaux, de la pêche et de l'aquaculture, des sciences et de la recherche, des universités, des communautés locales, des ONG, des consultants). Il est important d'assurer une bonne communication entre les membres et une bonne circulation des informations pour garantir la transparence de la procédure et une large adhésion à cette démarche.

Approche sous-régionale ou conjointe

4.14 Comme expliqué ci-dessus, lorsque deux gouvernements ou plus s'intéressent en commun à une zone particulière, ils devraient formuler une proposition coordonnée. Celle-ci devrait présenter des mesures et des procédures de coopération entre les juridictions des Gouvernements soumissionnaires. Pour faciliter cette démarche, un projet de plan de travail régional, similaire au plan de travail national, a été conçu pour aider les Gouvernements membres envisageant une proposition conjointe. Il est présenté à l'**annexe 1** du présent document et inclut les étapes clés de la procédure, les responsabilités de chacun et un calendrier.

Structure de la proposition

4.15 Les paragraphes 7.4 à 7.10 des Directives sur les PSSA précisent la structure de la proposition, comme suit :

- .1 Résumé des objectifs de la PSSA proposée ;
- .2 Partie 1 – Description, importance de la zone et vulnérabilité ;
- .3 Partie 2 – Mesures de protection associées pertinentes ; et
- .4 Questions diverses.

Résumé des objectifs de la PSSA proposée

4.16 Le résumé doit inclure une description introductive concise de l'emplacement, du besoin de protection de la zone, de la mesure de protection associée proposée et des raisons justifiant que cette mesure de protection associée soit privilégiée. Cette section doit être brève et claire. Elle est généralement rédigée à la fin de la procédure de demande, avant le dépôt, lorsque tous les facteurs ont été revus et clarifiés.

Partie 1 Description, importance de la zone et vulnérabilité

4.17 Cette partie forme le cœur de la demande et doit être appuyée par des références pertinentes. Celles-ci devraient être jointes à la proposition, en annexe au document.

Description de la zone

4.18 La demande doit préciser l'emplacement de la zone proposée, y compris ses coordonnées géographiques et une carte indiquant cette localisation. Une zone tampon, c'est-à-dire une zone située à la périphérie du site particulier ou de la zone centrale de la PSSA proposée, peut être incluse dans

les limites de la PSSA. Toutefois, il faut justifier la nécessité d'une telle zone tampon en indiquant la mesure dans laquelle celle-ci contribue à protéger la zone centrale.

Importance de la zone : critères écologiques, socioéconomiques ou scientifiques

4.19 Une zone proposée comme PSSA doit satisfaire **au moins un** des critères économiques, socioéconomiques ou scientifiques. Des informations et des documents justificatifs devraient être fournis pour témoigner qu'**au moins un critère est présent dans la zone proposée, même si le même critère n'a pas besoin d'être présent dans l'ensemble de la zone.**

4.20 Les Gouvernements membres soumissionnaires devraient consulter la section pertinente des Directives sur les PSSA pour une description complète de chaque critère. À des fins d'exhaustivité, ils sont présentés et expliqués ci-dessous.

Critères écologiques

4.21 *Unicité ou rareté* – Une zone ou un écosystème est unique lorsqu'il ou elle est absolument « unique en son genre ». On peut citer l'exemple des habitats d'espèces rares, menacées ou en voie de disparition qui ne se trouvent que dans une zone déterminée. Une zone ou un écosystème est rare lorsqu'il ou elle n'apparaît qu'à quelques endroits ou que ses variétés ont été considérablement appauvries. Un écosystème peut s'étendre au-delà des frontières nationales et avoir une importance régionale ou internationale. Les zones d'alevinage et certaines zones de nutrition, de reproduction ou de frai peuvent également être des zones rares ou uniques.

4.22 *Habitat très important* – Une zone maritime qui peut être essentielle à la survie, à la fonction ou à la régénération de peuplements de poissons ou d'espèces marines rares ou en voie de disparition, ou à la préservation de grands écosystèmes marins. En d'autres termes, si la faune endémique d'une zone ne sort pas ou ne peut pas sortir de cette zone pour des activités telles que la nutrition, la reproduction ou l'élevage des jeunes, cette zone devient un habitat très important puisque la survie des espèces dépend de son intégrité. De manière plus large, un « habitat très important » peut aussi être une zone essentielle à la préservation de grands écosystèmes marins.

4.23 *Dépendance* – Une zone dans laquelle les processus écologiques dépendent dans une très large mesure de systèmes structurés selon des biotes (par exemple récifs coralliens, varechs, mangroves, herbiers). Ces écosystèmes présentent fréquemment une très grande diversité, qui dépend des organismes constituant leur structure. Ce phénomène de dépendance s'étend également aux routes migratoires des poissons, des reptiles, des oiseaux, des mammifères et des invertébrés. Souvent, tous les principaux composants biotiques revêtent la même importance pour le bon fonctionnement du système dans son ensemble. Le retrait d'un seul élément peut suffire à déstabiliser tous les autres.

4.24 *Caractère représentatif* – Une zone qui constitue un exemple exceptionnel et typique de la spécificité de la biodiversité, des écosystèmes, des processus écologiques ou physiographiques, ou de types de communauté ou d'habitat ou d'autres caractéristiques naturelles.

4.25 *Diversité* – Une zone possédant une variété d'espèces ou une diversité génétique uniques ou abritant des écosystèmes, habitats et communautés extrêmement variés. Il est à noter que ce critère peut être inapplicable à certains écosystèmes simplifiés, comme les communautés pionnières ou climaciques, ou à des zones soumises à des forces disruptives, comme les littoraux exposés à l'action puissante des vagues.

4.26 *Productivité* – Une zone qui présente un taux de production biologique naturelle particulièrement élevé. Cette productivité est le résultat net de processus biologiques et physiques qui entraînent une augmentation de la biomasse dans les zones telles que les fronts océaniques, les zones de remontées d'eau profonde et certains tourbillons.

4.27 *Zones de frai et de reproduction* – Une zone qui peut être une zone de frai, de reproduction ou d'alevinage très importante pour les espèces marines qui passent le reste de leur cycle de vie ailleurs, ou qui est reconnue comme route migratoire de poissons, de reptiles, d'oiseaux, de mammifères ou d'invertébrés.

4.28 *Caractère naturel* – Une zone qui a connu une relative absence de perturbations et de dégradations causées par l'homme.

4.29 *Intégrité* – Une zone qui constitue une unité biologiquement fonctionnelle, autrement dit une entité écologique autonome viable.

4.30 *Fragilité* – Une zone qui est extrêmement vulnérable aux dégradations causées par des phénomènes naturels ou des activités humaines. Les communautés biotiques des habitats côtiers peuvent avoir une faible tolérance aux modifications des conditions environnementales ou elles peuvent être proches de leur seuil de tolérance (p. ex. la température, la salinité, la turbidité ou la profondeur de l'eau). De telles communautés peuvent subir des contraintes naturelles, telles que des tempêtes ou d'autres conditions naturelles (p. ex., des courants de circulation), qui entraînent une concentration de substances nuisibles dans l'eau ou dans les sédiments, de faibles taux de dispersion et/ou une raréfaction de l'oxygène. Des contraintes supplémentaires peuvent être dues à des activités humaines, telles que la pollution et la modification de la salinité. Ainsi, une zone déjà soumise à des contraintes dues à des facteurs naturels et/ou humains peut nécessiter une protection spéciale contre des contraintes supplémentaires, notamment celles qui résultent des activités du transport maritime international.

4.31 *Importance biogéographique* – Zone qui présente des qualités biogéographiques rares, qui est représentative d'un « type » ou de types biogéographiques ou qui présente des caractéristiques biologiques, chimiques, physiques ou géologiques uniques ou inhabituelles.

Critères sociaux, culturels et économiques

4.32 *Dépendance sociale ou économique* – Une zone où la qualité de l'environnement et l'utilisation de ressources marines vivantes revêtent une importance sociale ou économique particulière, notamment pour la pêche, les loisirs, le tourisme et les moyens de subsistance des personnes qui comptent sur un accès à cette zone.

4.33 *Dépendance de l'homme* – Une zone qui joue un rôle particulièrement important pour assurer les moyens traditionnels de subsistance, les activités de production alimentaire ou la protection des ressources culturelles des populations locales.

4.34 *Patrimoine culturel* – Une zone qui joue un rôle particulièrement important en raison de la présence de sites historiques et archéologiques de valeur.

Critères scientifiques et éducatifs

4.35 *Recherche* – Une zone qui est d'un grand intérêt du point de vue scientifique.

4.36 *Référence pour les études de surveillance* – Une zone qui offre des données de référence appropriées sur le biote ou les caractéristiques environnementales parce qu'elle n'a subi aucune perturbation importante ou se trouve depuis une longue période dans un état tel qu'il est considéré comme naturel ou quasi-naturel.

4.37 *Éducation* – Une zone qui offre une possibilité unique de mise en évidence de phénomènes naturels particuliers.

4.38 Dans certains cas, une PSSA peut être identifiée à l'intérieur d'une zone spéciale⁵ et inversement. Il y a lieu de noter que les critères applicables à l'identification des PSSA et ceux applicables à la désignation de zones spéciales ne s'excluent pas mutuellement.

⁵ Une zone (maritime) spéciale est définie par MARPOL 73/78 dans les annexes I, II, IV et V comme « une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues dues à sa situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par des hydrocarbures, des substances liquides nocives, des eaux usées et des ordures ».

Vulnérabilité aux atteintes dues au transport maritime international

4.39 L'objectif de cette section est de démontrer que les caractéristiques reconnues de la zone, telles qu'identifiées ci-dessus, sont menacées par les activités du transport maritime international. Il y a lieu de tenir compte des facteurs suivants : les caractéristiques du trafic maritime, les facteurs naturels et d'autres informations pertinentes, telles que les accidents, l'état de la pollution, etc. Les informations et évaluations contenues dans ces sections prouvent que les caractéristiques de la PSSA proposée sont vulnérables aux dommages causés par les activités du transport maritime international. Il est important d'inclure toute évolution des activités du transport maritime international, puisque cela conduira à une augmentation de la densité du trafic. Les problématiques à prendre en compte sont, par exemple, l'introduction de nouvelles routes pour le transport d'hydrocarbures, une hausse du volume de transport d'hydrocarbures et d'autres substances nocives, y compris de gaz naturel liquéfié (GNL) entre autres ; et un changement dans le schéma du transport maritime international d'hydrocarbures, comme l'introduction d'une route d'exportation supplémentaire à partir d'un port en eau profonde à l'intérieur ou à proximité de la zone.

Caractéristiques du trafic maritime

4.40 *Facteurs opérationnels* – Types d'activités maritimes (p. ex., navires de pêche de petites dimensions, petits bateaux de plaisance, plates-formes pétrolières et gazières) menées dans la zone proposée qui risquent, par leur présence, d'impacter la sécurité de la navigation.

4.41 *Types de navires* – Types de navires empruntant des routes traversant la zone ou des routes adjacentes (p. ex., navires à grande vitesse, navires-citernes de grandes dimensions ou vraquiers ayant un faible clair sous quille).

4.42 *Caractéristiques du trafic* – Le volume ou la concentration du trafic, l'interaction des navires, la distance des activités au large ou les autres dangers pour la navigation qui sont susceptibles d'augmenter les risques d'abordage ou d'échouement.

4.43 *Substances nuisibles transportées* – Type et quantité de substances transportées à bord, qu'il s'agisse de cargaisons, de combustibles ou de provisions de bord qui, rejetées en mer, seraient nuisibles.

Facteurs naturels

4.44 *Hydrographiques* – Profondeur des eaux, topographie des fonds et du littoral, absence de mouillage sûr à proximité et autres facteurs appelant une navigation plus prudente.

4.45 *Météorologiques* – Conditions météorologiques observées, force et direction des vents, visibilité et autres facteurs qui augmentent les risques d'abordage et d'échouement, et donc le risque de porter atteinte à la zone maritime en cas de rejets.

4.46 *Océanographiques* – Courants de marée, courants océaniques, glaces et autres facteurs qui augmentent les risques d'abordage et d'échouement, et donc le risque de porter atteinte à la zone maritime en cas de rejets.

4.47 Lorsqu'il est proposé de désigner une zone comme PSSA et que l'on examine les mesures de protection associées visant à prévenir, réduire ou éliminer la vulnérabilité qui a été constatée, d'autres informations peuvent s'avérer utiles comme :

- .1 toute preuve que les activités du transport maritime international causent ou peuvent causer des dommages affectant les qualités de la zone proposée, accompagnée de précisions sur l'importance ou le risque de dommages potentiels, le degré du danger qui pourrait être à l'origine des dommages et une indication du caractère raisonnablement prévisible de tels dommages, ainsi qu'une indication du caractère récurrent ou cumulatif de ces dommages ;
- .2 le cas échéant, un historique des échouements, abordages ou déversements survenus dans la zone et les conséquences de ces incidents. Il s'agit d'un aspect

important, puisqu'il démontre rapidement la possibilité d'améliorer la situation à travers de nouvelles mesures de l'OMI en matière de sécurité. Les sources d'informations incluent le MEDGIS-MAR du REMPEC, Lloyd's List Intelligence, le Rapport annuel sur la sécurité maritime d'Allianz Global Corporate & Specialty SE, l'Étude des flux du transport maritime en mer Méditerranée - Rapport final – Version non restreinte (juillet 2008), Analyse statistique - Base de données Alertes et Accidents (2011) ;

- .3 toute atteinte risquant d'être causée à l'environnement à l'extérieur de la PSSA proposée susceptible d'être provoquée par la modification des activités du transport maritime résultant de la désignation de cette PSSA. Une fois encore, il s'agit d'un aspect important qui devrait être abordé dans la demande. La modification de l'utilisation et des routes de transport maritime établies peut avoir des conséquences néfastes pour l'environnement ;
- .4 les contraintes dues à d'autres facteurs environnementaux ; et
- .5 les mesures en vigueur et leurs effets positifs réels ou escomptés.

Partie 2 – Mesures de protection associées pertinentes

4.48 La demande devrait proposer les mesures de protection associées prévues par l'OMI et démontrer en quoi elles protègent efficacement la zone contre les risques de dommages causés par les activités du transport maritime international intervenant à l'intérieur et à proximité de la zone. Une PSSA peut être instaurée pour une zone déjà protégée par des mesures de l'OMI, même si aucune mesure supplémentaire n'est requise. L'intérêt est alors de davantage sensibiliser la communauté internationale au caractère sensible de la zone et à sa vulnérabilité aux dommages causés par les activités des transports maritimes et d'améliorer la conformité des mesures prises pour protéger la zone. Une PSSA peut aussi être instaurée pour une zone déjà protégée par des mesures de l'OMI, mais nécessitant une protection supplémentaire. Elles sont limitées aux actions qui doivent être ou ont été approuvées ou adoptées par l'OMI et comprennent les options suivantes :

- .1 la désignation d'une zone comme zone spéciale en vertu de MARPOL.

Dans son annexe I (Prévention de la pollution par les hydrocarbures), son annexe II (Contrôle de la pollution par des substances liquides nocives), son annexe IV (Prévention de la pollution par les eaux usées des navires) et son annexe V (Prévention de la pollution par les ordures des navires), la Convention MARPOL définit certaines zones maritimes comme des « zones spéciales » qui, pour des raisons techniques dues à leur situation océanographique et écologique ainsi qu'à leur trafic, appellent l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers. La Convention prévoit ainsi un niveau de protection renforcé sur ces zones spéciales par rapport aux autres zones maritimes. L'annexe VI de MARPOL (Réglementations pour la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires) prévoit des zones de contrôle des émissions d'oxydes de soufre (SO_x) avec des contrôles plus stricts sur les émissions d'oxydes de soufre et des zones de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) pour les normes d'émissions de NO_x de « Niveau III ». Les zones spéciales sont généralement des zones très vastes qui englobent les ZEE d'un ou de plusieurs États et exigent des États côtiers qu'ils disposent d'installations de réception appropriées pour les déchets en question ;

- .2 l'adoption de mesures d'organisation du trafic et de systèmes de comptes rendus à proximité ou à l'intérieur de la zone en vertu de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et conformément aux Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime et aux Directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires. Une PSSA peut par exemple être désignée comme une zone à éviter ou être protégée par d'autres systèmes d'organisation du trafic et de comptes rendus ; et

- .3 la mise en place et l'adoption d'autres mesures visant à protéger des zones maritimes particulières contre les dommages causés à l'environnement par les navires, à condition que leur fondement juridique ait été établi.

4.49 Il conviendrait également d'examiner la possibilité d'inscrire la zone sur la Liste du patrimoine mondial, de la déclarer Réserve de biosphère ou de l'inscrire sur une liste des zones d'importance internationale, régionale ou nationale ou d'examiner si elle fait déjà l'objet de mesures ou d'accords de conservation internationaux, régionaux ou nationaux de ce type.

4.50 Si la demande identifie une nouvelle mesure de protection associée, le Gouvernement membre soumissionnaire doit joindre à sa demande un projet de la proposition destinée à être soumise au Sous-comité ou au Comité concerné. Si cette mesure n'est pas déjà prévue par un instrument de l'OMI, la proposition devrait indiquer son fondement juridique et/ou les actions que le Gouvernement membre soumissionnaire a prises ou prendra pour que cette mesure soit approuvée ou adoptée par l'OMI avec un fondement juridique identifié. Si une mesure de protection couvre déjà la zone, la demande devrait montrer comment la zone est protégée par cette mesure. En outre, des mesures de protection associées peuvent être introduites ultérieurement pour remédier aux vulnérabilités constatées qui, à l'instar des mesures de protection associées proposées au moment de la demande initiale de désignation comme PSSA, doivent se conformer aux Directives.

Types de mesures

4.51 Tel qu'évoqué précédemment, les mesures possibles peuvent inclure des systèmes d'organisation du trafic maritime ou des systèmes de comptes rendus de navires, des restrictions en matière de rejet, des critères d'exploitation et l'interdiction de certaines activités, et devraient être spécialement adaptées pour répondre aux besoins de la zone menacée. Reportez-vous à **l'annexe 3** du présent document pour en savoir plus sur les mesures prévues par l'OMI.

Fondement juridique

4.52 Chaque mesure de protection associée doit avoir un fondement juridique identifié et la demande devrait présenter les renseignements nécessaires sur la compatibilité de la mesure de protection associée avec l'instrument juridique dans le cadre duquel elle est proposée (Directives sur les PSSA, paragraphes 7.5.2.3 et 7.6.). Le fondement juridique des mesures de protection associées est le suivant : (i) toute mesure déjà prévue en vertu d'un instrument de l'OMI existant ; ou (ii) toute mesure qui n'existe pas encore mais qui pourrait être établie par le biais d'un amendement à un instrument de l'OMI ou de l'adoption d'un nouvel instrument par l'OMI. Le fondement juridique d'une telle mesure ne serait disponible qu'après l'amendement ou l'adoption de l'instrument de l'OMI, selon le cas ; ou (iii) toute mesure qu'il est proposé d'adopter dans la mer territoriale⁶, ou en vertu de l'article 211(6) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, lorsque les mesures existantes ou une mesure généralement applicable (comme indiqué à l'alinéa (ii)) ne répondraient pas de manière adéquate aux besoins particuliers de la zone proposée. Si le pays entre dans le cas où la mesure n'est pas encore prévue par un instrument de l'OMI, la demande devrait indiquer les dispositions que prend le Gouvernement pour l'approbation ou de l'adoption de la mesure par l'OMI conformément à un fondement juridique établi.

Catégories de navires

4.53 La demande devrait préciser clairement la ou les catégories de navires auxquelles les mesures de protection associées proposées s'appliqueraient, conformément aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, y compris celles qui s'appliqueraient aux navires jouissant de l'immunité souveraine, et d'autres instruments pertinents.

Impact sur la navigation

⁶ Cette disposition n'affecte en rien les droits et obligations des États côtiers dans la mer territoriale tels qu'ils sont énoncés dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

4.54 La demande devrait indiquer l'impact éventuel de toute mesure proposée sur la sécurité et l'efficacité de la navigation, compte tenu de la zone océanique dans laquelle les mesures proposées seront appliquées. La demande devrait préciser des informations telles que les conséquences sur la sécurité de la navigation et l'exploitation des navires.

4.55 Il y a lieu de noter que la plupart des ASPIM sont de dimensions limitées et qu'il est difficile d'évaluer leur vulnérabilité au trafic maritime à l'aide des données AIS. Un jeu de données plus localisées devrait pouvoir être utilisé pour avoir une estimation plus précise des risques et vulnérabilités de ces zones. Il doit être associé à des données d'incident, le cas échéant.

Questions diverses

4.56 *Zone* – La demande devrait comprendre une carte marine sur laquelle l'emplacement de la zone et des mesures de protection associées existantes ou proposées sont clairement indiqués. La superficie de la zone devrait être cohérente avec celle nécessaire pour répondre aux besoins constatés.

4.57 *Résumé des mesures* – La demande devrait intégrer un résumé des mesures prises, le cas échéant, pour protéger la zone proposée, y compris toute réglementation nationale, toute mesure de l'OMI précédemment adoptée et toute mesure prise pour répondre aux effets néfastes d'activités autres que le transport maritime. Il peut aussi être intéressant de préciser si la zone a fait l'objet de mécanismes internationaux, par exemple d'une inscription sur la Liste du patrimoine mondial ou parmi les sites RAMSAR, les zones de pêche protégées ou les Réserves de biosphère. Dans la zone de la mer Méditerranée, une description de toute ASPIM ou de tout autre régime de protection régional et local devrait être fournie. Des informations complémentaires concernant la Convention sur la diversité biologique (CDB), les zones marines d'importance écologique ou biologique (ZIEB) et les zones de pêche à accès réglementé devraient aussi être fournies.

4.58 *Application* – Des précisions sur les actions à mettre en place dans le cadre de la loi nationale en cas de non-respect par un navire des dispositions des mesures de protection associées devraient également être fournies, ainsi qu'une déclaration précisant que de telles actions seront conformes aux lois internationales telles qu'énoncées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

4.59 *Propositions conjointes* – Lorsque deux gouvernements ou plus s'intéressent en commun à une zone particulière, ils doivent formuler une proposition coordonnée. La proposition doit présenter des mesures et des procédures de coopération entre les juridictions des Gouvernements soumissionnaires.

5 Chemin d'une proposition de PSSA jusqu'à l'OMI

5.1 Au sein de l'OMI, c'est au MEPC qu'incombe la responsabilité en premier lieu d'examiner les demandes de PSSA. Toutes les demandes doivent d'abord être soumises à ce Comité conformément aux règles et réglementations de soumission de documents (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.1). Les documents volumineux (plus de six (6) pages) doivent être soumis 13 semaines avant la réunion. Pour être traduit en intégralité, le document doit faire 20 pages maximum⁷.

5.2 Le MEPC étudie d'abord la demande pour déterminer si elle satisfait aux dispositions des Directives sur les PSSA. Le MEPC convoque généralement un Groupe technique sur les PSSA afin d'étudier la proposition au regard du formulaire d'examen des propositions de PSSA (MEPC 55/23, annexe 20), qui doit être pré-renseigné en anglais par les soumissionnaires avant la réunion aux fins de sa distribution aux membres du Groupe technique. Le Groupe se compose de tout participant accrédité siégeant au MEPC. Cela permet de présenter en détail la proposition et d'en débattre. C'est à ce moment-là que les documents justificatifs, les vidéos ou les présentations PowerPoint peuvent être passés en revue par le Groupe.

5.3 Le rapport du Groupe technique devrait formuler une recommandation au Comité basée sur son évaluation de la proposition, déterminant si la zone proposée doit être désignée comme PSSA « en principe », dans l'attente de la décision du Sous-comité ou du Comité concerné sur la mesure de protection associée. Si la PSSA repose sur une mesure existante, le Groupe (une fois encore, après évaluation) peut recommander au Comité de désigner la zone comme PSSA. Enfin, si le Groupe se prononce contre la désignation, il devrait préciser dans une déclaration les raisons de cette recommandation et, le cas échéant, demander des informations complémentaires.

5.4 Si le Groupe prépare une recommandation positive, le MEPC peut approuver en principe la PSSA et transmettra la demande, accompagnée de ses (projets de) mesures de protection associées, au Sous-comité ou Comité compétent (parfois au MEPC lui-même) chargé de traiter les mesures de protection associées proposées pour la zone. S'il incombe au MEPC de se prononcer sur la mesure de protection associée, le Groupe technique prépare un projet de résolution MEPC en vue de son examen et de son adoption par le MEPC. La forme de cette résolution est précisée dans l'annexe 11 au document MEPC 54/21.

5.5 Si le projet de proposition doit être examiné par une autre institution, le Sous-comité concerné peut demander conseil au MEPC concernant les questions liées à la demande. Le MEPC ne se prononcera de manière définitive sur la désignation de la PSSA qu'après l'examen des mesures de protection associées par le Sous-comité ou le Comité compétent. Pour les mesures nécessitant l'approbation du Comité de la sécurité maritime (MSC), le Sous-comité devrait transférer ses recommandations en vue de l'approbation des mesures de protection associées par le MSC. Si le Sous-comité rejette les mesures, il devrait en informer le MSC et le MEPC et justifier sa décision. Le MSC examine ces recommandations et, s'il entend adopter les mesures, il informe le MEPC de sa décision.

5.6 Si une demande est soumise sans proposition de mesure de protection associée, le MEPC peut approuver en principe l'identification de la zone comme PSSA, dans l'attente de la soumission d'au moins une mesure de protection associée dans les deux ans qui suivent l'approbation, et de l'adoption d'au moins une mesure de protection associée. Si la demande est rejetée, le MEPC informe le Gouvernement membre soumissionnaire en justifiant sa décision.

5.7 Après l'approbation de la mesure de protection associée par le Sous-comité ou le Comité compétent, le MEPC peut désigner la zone comme PSSA.

Consultation

⁷ Les documents autres que les documents d'information et les rapports émanant des Sous-comités, des groupes de travail, groupes de rédaction et groupes de travail par correspondance, ou du Secrétariat, qui comportent plus de 20 pages ne devraient pas être traduits dans leur intégralité, conformément au paragraphe 6.11 des Méthodes de travail des Comités. À des fins de traduction, ces documents devraient inclure une synthèse de quatre pages au maximum, accompagnée d'une annexe reprenant le contenu technique dans la langue requise par les groupes de travail (par exemple, l'anglais).

5.8 Il est important de noter qu'il est essentiel de mener des consultations avec les organes et groupes concernés (au niveau national et international) avant et pendant la préparation d'une proposition de PSSA afin d'obtenir des soutiens et de réduire, voire d'éliminer, le risque d'objection à une telle proposition. Cette recommandation est également valable quand la proposition est en cours d'examen par le MEPC. Il est primordial de faire du lobbying auprès de diverses parties prenantes clés, comme les États ou utilisateurs concernés. Par ailleurs, les consultations avec les utilisateurs locaux de la zone, comme les pêcheurs, les plaisanciers, la communauté environnementale, le secteur des transports maritimes, les scientifiques et d'autres parties prenantes concernées, sur les conditions rencontrées dans la zone permettent parfois de découvrir de nouveaux problèmes ou des problèmes différents de ceux attendus. Le large éventail des mesures de protection disponibles peut être examiné afin de déterminer lesquelles seront les plus efficaces pour réduire ou éliminer les vulnérabilités de la zone.

6 Mise en œuvre d'une PSSA au niveau national

6.1 Une fois qu'une zone a été désignée comme PSSA, les marins actifs dans la zone désignée sont informés de la PSSA et de la ou des mesures de protection associées grâce à leur indication sur les cartes par le biais de l'Organisation hydrographique internationale (OHI). Les symboles utilisés sur les cartes sont les suivants :

« Les limites d'une PSSA doivent être représentées par des pointillés (verts ou magenta) bordés d'une bande colorée de 5 mm de large maximum. L'acronyme PSSA est inscrit à l'intérieur de la PSSA, en vert ou magenta pour être assorti à la couleur des pointillés ».

6.2 Les PSSA sont aussi portées à l'attention de la communauté des transports maritimes dans plusieurs pays par le biais du Groupe d'Avis aux Navigateurs.

Conformité et application de la PSSA

6.3 Les Directives sur les PSSA imposent à tous les Gouvernements membres de l'OMI de veiller à ce que les navires battant leur pavillon respectent les mesures de protection associées adoptées en vue de protéger la PSSA désignée. Néanmoins, lors du dépôt de propositions de mesures de protection associées dans le cadre d'une demande de PSSA, les Gouvernements membres soumissionnaires doivent porter une attention particulière aux stratégies visant à assurer le respect des mesures de protection associées par le secteur du transport maritime international. Puisque de telles stratégies dépendent largement du droit applicable, la juridiction, l'administration de la preuve, la charge de la preuve, la nature de la sanction (administrative, civile ou pénale) et les droits de l'accusé font partie des problématiques courantes.

6.4 L'OMI suggère qu'un programme de conformité efficace devrait inclure tous les éléments suivants :

- Le contrôle de la conformité à travers des inspections régulières, des enquêtes et/ou des examens ;
- Des « patrouilles » de surveillance et de détection ;
- Des procédures de signalement et des mesures incitatives, y compris d'auto-évaluation ;
- Des investigations appropriées sur les infractions signalées ou constatées ;
- Un système de sanctions approprié au regard des infractions ;
- Des programmes d'éducation et de sensibilisation ; et
- Une coopération et une coordination avec les autres États.

6.5 Lorsqu'une PSSA est officiellement désignée par le MEPC, toutes les mesures de protection associées approuvées devraient être indiquées sur les cartes conformément aux symboles et méthodes prescrits par l'OHI⁸. Les Gouvernements membres soumissionnaires peuvent aussi tracer les PSSA désignées conformément aux symboles nationaux correspondants. Cependant, si un symbole international est adopté par l'OHI, les Gouvernements membres soumissionnaires devraient indiquer les PSSA conformément à ce symbole et aux autres méthodes recommandées de l'OHI.

6.6 Les Gouvernements membres soumissionnaires devraient s'assurer que les mesures de protection associées sont mises en œuvre dans le respect de la loi internationale telle qu'énoncée dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les Gouvernements membres devraient prendre toutes les mesures appropriées pour veiller à ce que les navires battant leur pavillon se conforment aux mesures de protection associées adoptées pour protéger la PSSA désignée. Les Gouvernements membres informés d'une suspicion d'infraction à une mesure de protection associée par un navire battant leur pavillon devraient fournir des précisions quant aux actions entreprises au gouvernement ayant signalé l'infraction.

6.7 Il convient de noter que, lors de la préparation d'une demande de PSSA, si un Gouvernement membre a besoin d'une assistance technique, celui-ci est invité à déposer une demande d'aide auprès de l'OMI.

⁸ Veuillez-vous reporter au site <https://iho.int/fr/> pour plus d'informations sur les symboles et méthodes prescrits par l'OHI.

Examen de la PSSA

6.8 Le paragraphe 8.4 des Directives sur les PSSA stipule que l'OMI devrait servir de tribune de réexamen et de réévaluation et exige des Gouvernements membres avec des PSSA qu'ils autorisent, si nécessaire, le réexamen et la réévaluation de toute mesure de protection associée adoptée en tenant compte des observations, des rapports et des constatations pertinentes sur les mesures de protection associées. Les Gouvernements membres dont des navires opèrent dans la région de la PSSA désignée sont encouragés à faire part à l'OMI des inquiétudes que peuvent susciter les mesures de protection associées afin que les ajustements nécessaires puissent être apportés. Les Gouvernements membres à l'origine de la demande de désignation et des mesures de protection associées devraient aussi informer l'OMI de toute inquiétude éventuelle et de toute proposition de mesures supplémentaires ou de modifications des mesures de protection associées ou de la PSSA en tant que telle.

7 Utilisation des PSSA pour protéger la mer Méditerranée ou des ASPIM

7.1 Selon les Directives sur les PSSA ci-dessus, la première étape consiste en l'identification de zones maritimes d'importance et de grande valeur et, plus particulièrement, de zones vulnérables aux dommages provoqués par le transport maritime international. La région de la mer Méditerranée se distingue par un riche éventail de qualités écologiques, socioéconomiques et culturelles/scientifiques. Afin d'identifier ces zones, il est nécessaire de réunir des données scientifiques crédibles, souvent des études validées par les milieux scientifiques, des rapports nationaux ou internationaux sur la zone, ainsi que des études identifiant ces zones et leur attribuant un statut de protection (juridique) quelle que soit sa forme.

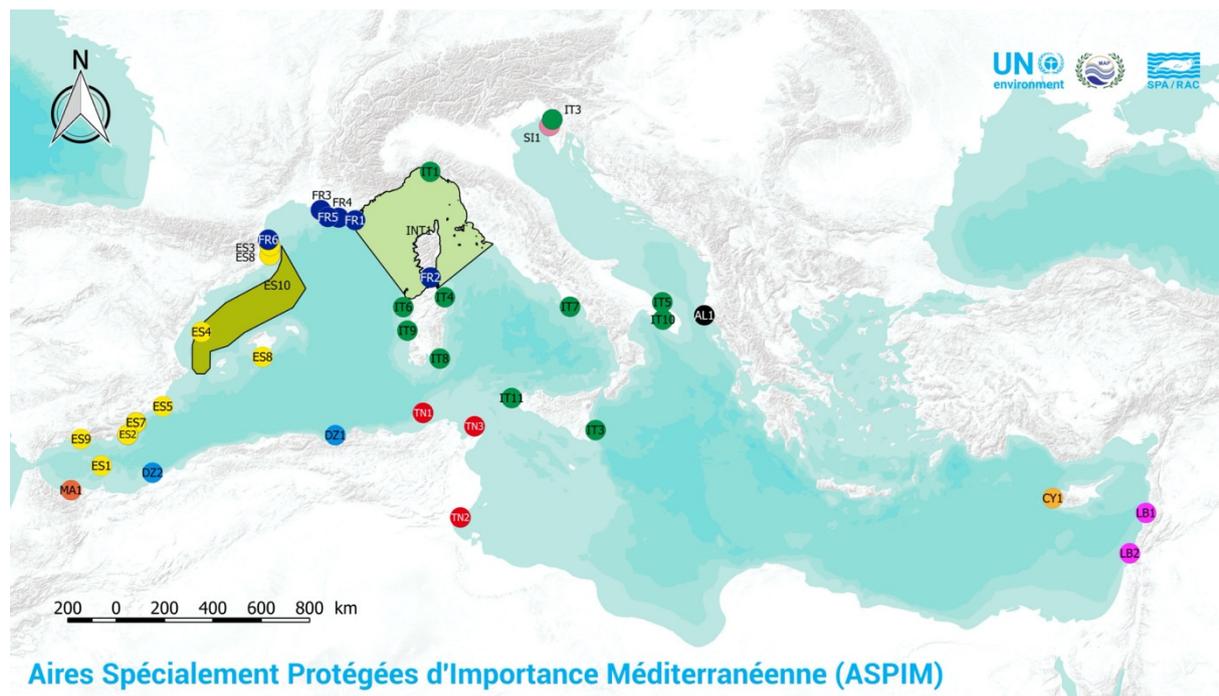
7.2 De nombreuses zones maritimes ont été identifiées à travers divers mécanismes nationaux et internationaux, dont des zones particulières qui exigent une gestion active pour réduire les pressions exercées par l'homme et une protection de la diversité ou de l'habitat des espèces, qui ne sont pas gérées directement par un organisme national particulier. La protection contre les pressions exercées par l'homme est généralement assurée par la mise en œuvre à l'échelle nationale d'accords internationaux comme la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (CMS) et la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) ou les régimes de protection des cétacés locaux/régionaux.

7.3 Dans la région de la Méditerranée, les régimes de gestion locaux incluent les zones maritimes nationales protégées, les réserves ou parcs marins, les zones de pêche à accès réglementé, les sites du patrimoine mondial, les sites RAMSAR (Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau) et les ASPIM. Certains régimes de protection basés sur les espèces ont été identifiés à travers l'ACCOBAMS. D'autres outils facilitent l'identification des zones nécessitant une gestion particulière, entre autres les ZIEB et les écosystèmes marins vulnérables. Ils ont été documentés par le Specially Protected Areas Regional Activity Centre (SPA / RAC) et sont disponibles sur son portail Web ou en contactant le Secrétariat.

7.4 Étant donné que le présent document se concentre sur les ASPIM, nous allons examiner celles qui ont été identifiées et instaurées selon une procédure internationalement reconnue dans le cadre du Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée de la Convention de Barcelone (Protocole ASP et diversité biologique de 1995).

Utilisation des ASPIM

7.5 Trente-neuf (39) ASPIM sont actuellement répertoriées dans le cadre du Protocole ASP et diversité biologique de 1995. Les ASPIM et l'année de leur inclusion sont fournies ci-dessous (conformément à la dernière actualisation de décembre 2020). Leur emplacement est indiqué sur la carte ci-dessous (Figure 1).



Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranéenne (ASPIM)

Albanie

- AL1 - Parc National Marin de Karaburun Sazan (2016)

Algérie

- DZ1 - Réserve Marine du Banc des Kabyles (2005)
- DZ2 - Iles Habibas (2005)

Chypre

- CY1 - Réserve des tortues de Lara-Toxeftra (2013)

France

- FR1 - Parc National de Port-Cros (2001)
- FR2 - Réserve Naturelle des Bouches de Bonifacio (2009)
- FR3 - Parc Marin de la Côte Bleue (2012)
- FR4 - Archipel des Embiez - Six Fours (2012)
- FR5 - Parc National des Calanques (2017)
- FR6 - Réserve Naturelle Marine de Cerbère-Banyuls (2019)

France, Italie, Monaco

- INT1 - Sanctuaire Pelagos pour la conservation des mammifères marins (2001)

Italie

- IT1 - Aire Marine Protégée de Portofino (2005)
- IT2 - Aire Marine Protégée de Miramare (2008)
- IT3 - Aire Marine Protégée de Plemmirio (2008)
- IT4 - Aire Marine Protégée de Tavolara-Punta Coda Cavallo (2008)
- IT5 - Aire Marine Protégée et Réserve Naturelle de Torre Guaceto (2008)
- IT6 - Aire Marine Protégée de Capo Caccia-Isola Piana (2009)
- IT7 - Aire Marine Protégée de Punta Campanella (2009)
- IT8 - Aire Marine Protégée de Capo Carbonara (2012)
- IT9 - Aire Marine Protégée de Penisola del Sinis - Isola di Mal di Ventre (2012)
- IT10 - Aire Marine Protégée de Porto Cesaereo (2012)
- IT11 - Aire Marine Protégée des Iles Egadi (2019)

Liban

- LB1 - Réserve Naturelle de Iles des Palmiers (2012)
- LB2 - Réserve Naturelle de la Côte de Tyre (2012)

Maroc

- MA1 - Parc National d'Al-Hoceima (2009)

Slovénie

- SI1 - Parc Paysager de Strunjan (2019)

Espagne

- ES1 - Ile d'Alboran (2001)
- ES2 - Parc Naturel de Cabo de Gata-Nijar (2001)
- ES3 - Parc Naturel du Cap de Creus (2001)
- ES4 - Iles Columbretes (2001)
- ES5 - Mar Menor et la côte méditerranéenne orientale de la région de Murcie (2001)
- ES6 - Iles Medes (2001)
- ES7 - Fond marin du Levant d'Almería (2001)
- ES8 - Parc National de l'Archipel de Cabrera (2003)
- ES9 - Falaises de Maro-Cerro Gordo (2003)
- ES10 - Corridor Migratoire des Cétacés en Méditerranée (2019)

Tunisie

- TN1 - Archipel de la Galite (2001)
- TN2 - Iles Kneiss (2001)
- TN3 - Parc National de Zembra et Zembretta (2001)

© SPA/RAC, 2020

Figure 1 – Carte des ASPIM

7.6 Afin d'identifier les ASPIM nécessitant une protection supplémentaire contre le transport maritime international, la documentation et les bases de données ont été examinées pour établir une liste des ASPIM prioritaires pour le présent document. Cet examen s'est d'abord appuyé sur les propositions soumises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone pour approbation et le système d'information géographique intégré méditerranéen pour l'évaluation du risque et la lutte contre la pollution maritime (MEDGIS-MAR), qui fournit un aperçu des informations pouvant servir à identifier des qualités à préserver à l'intérieur et à proximité des ASPIM, ainsi que des informations de trafic donnant une indication des risques qu'elles encourent. Bien évidemment, un examen minutieux de ces données de trafic à l'aide des outils d'analyse des risques de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) est conseillé. Ces outils incluent :

- .1 PAWSA – « Port and Waterway Safety Assessment Tool » (Outil d'évaluation de la sécurité des ports et des voies navigables)

Modèle qualitatif – c'est-à-dire qu'il repose sur l'opinion de spécialistes afin d'évaluer les risques en termes qualitatif, comme « élevé », « moyen » ou « faible » ; ou

- .2 IWRAP Mk 2 – « IALA Waterway Risk Assessment Program » (Programme d'évaluation des risques des voies navigables de l'AIMS)

Modèle quantitatif – c'est-à-dire qu'il attribue des valeurs chiffrées fixes à la probabilité et aux conséquences.

Annexe 1 – Plan de travail national et plan de travail régional pour l'identification et la désignation d'une PSSA

Prévention de la pollution par les navires à travers l'adoption de zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA) au sein de (pays)

Projet de plan de travail national

Objectifs

Préparer une proposition à soumettre à l'OMI pour la désignation de [zone maritime] comme zone maritime particulièrement vulnérable (PSSA) et l'adoption de mesures de protection associées applicables aux transports maritimes internationaux.

Champ d'application

Satisfaire les dispositions des Directives de l'OMI pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables (Résolution A.982(24) (« Directives sur les PSSA »), telles que modifiées.

Objet

L'objet du plan de travail national est d'engager, de faciliter et de coordonner un processus devant conduire [le pays] à entreprendre des actions visant à :

- a) développer une proposition pour la désignation de la [zone maritime] comme PSSA. Cela implique de collecter tous les éléments requis pour une demande de PSSA tels qu'établis dans les Directives sur les PSSA, tout en notant plus particulièrement la nécessité d'une coopération et d'une consultation entre les agences gouvernementales, les ONG, les institutions universitaires/de recherche et l'industrie ;
- b) concevoir un projet de demande conformément au format présenté dans les Directives sur les PSSA et les documents d'orientation du MEPC connexes, y compris les informations auxiliaires (cartes) nécessaires à l'évaluation du Groupe technique du MEPC sur les PSSA. La demande doit respecter les directives du Comité relatives aux soumissions présentées au MEPC, en particulier les délais et le format de dépôt ;
- c) mener des consultations avec les pays voisins, le cas échéant. Avant la soumission des propositions au MEPC, il est recommandé d'organiser une consultation préliminaire afin de veiller au bon déroulement de la procédure jusqu'à la session plénière du Comité ;
- d) soumettre la proposition au MEPC [2020 ou 2021] ; et
- e) veiller à la mise en œuvre, au contrôle et à l'application de la PSSA par le biais de lois et de réglementations nationales ainsi que d'accords institutionnels.

[Nom de l'agence] est l'agence responsable de la mise en œuvre de ce plan de travail. La personne à contacter est [Nom du responsable.....].

Résumé

La responsabilité des différentes actions liées à la préparation de la demande de PSSA est précisée dans l'appendice.

Les principaux éléments du plan de travail sont les suivants :

Action	Objet	Délai
Organiser la réunion interministérielle (nationale)	Identifier la zone maritime proposée et les mesures de protection associées, adopter le plan de travail national et créer un groupe de travail national	
Préparer et envoyer un document d'information au MEPC	Prévenir les membres de l'OMI de la proposition	
Fournir des précisions concernant tout consultant proposé	Engager des consultants si besoin	
Se préparer à l'événement parallèle (présentation) au MEPC	Faire connaître la PSSA proposée	
Tenir des réunions avec le groupe de travail/technique national	Suivre l'avancée du travail et coordonner les efforts	
Terminer le projet et le réviser	Faire circuler la proposition pour obtenir des commentaires/éclaircissements	
Projet de loi de mise en œuvre	Préparer si nécessaire un projet de loi afin de faire appliquer les mesures de protection associées	
Demande envoyée à l'OMI	Trois mois avant la réunion	
Examen par le MEPC	Exécuter la stratégie de communication	

Appendice – Responsabilité de la préparation de la demande de PSSA

Élément	Agence responsable	Coordonnées du contact officiel
<ul style="list-style-type: none"> • Critères écologiques (critères principaux de la demande) 	<ul style="list-style-type: none"> • 	
<ul style="list-style-type: none"> • Critères sociaux, culturels et économiques • Critères scientifiques et éducatifs 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •
<ul style="list-style-type: none"> • Caractéristiques du trafic maritime (facteurs opérationnels, types de navires, caractéristiques du trafic, substances nuisibles transportées) 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •
<ul style="list-style-type: none"> • Facteurs naturels (hydrographiques, météorologiques, océanographiques) 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •
<ul style="list-style-type: none"> • Divers – Cartes marines pour soumission 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •
<ul style="list-style-type: none"> • Divers – Résumé des mesures existantes 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •
<ul style="list-style-type: none"> • Divers – Application 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •
<ul style="list-style-type: none"> • Divers – Mise en œuvre après désignation 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •
<ul style="list-style-type: none"> • Rédaction du projet de demande dans son intégralité 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •

**Prévention de la pollution par les navires à travers l'adoption de zones maritimes
particulièrement vulnérables (PSSA) au sein de [la région de...]
(Liste des pays de la demande conjointe)**

Projet de plan de travail régional

Objectifs

Aider [liste de pays de la demande conjointe] à préparer des propositions individuelles et/ou conjointes à soumettre à l'OMI pour la désignation de zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA) dans la région de et l'adoption de mesures de protection associées applicables aux transports maritimes internationaux.

Champ d'application

En tenant compte du fait que tous les pays ont déjà eu un atelier de sensibilisation régional, ce plan se concentre sur le travail qui doit être mené individuellement et/ou conjointement par les pays en vue de préparer les propositions pour la désignation des PSSA. La *portée géographique* du projet réside dans les zones maritimes vulnérables menacées par les transports maritimes internationaux au large des côtes de [liste des pays de la demande conjointe].

Objet

L'objet du plan est d'engager, de faciliter et de coordonner un processus devant conduire le ou les ministères et administrations concernés des pays bénéficiaires à entreprendre des actions visant à :

- a) développer des propositions individuelles et/ou conjointes pour la désignation des PSSA. Cela implique d'identifier les PSSA potentielles et de collecter tous les éléments requis pour une demande de PSSA tels qu'établis dans les Directives sur les PSSA, tout en notant plus particulièrement la nécessité d'une coopération et d'une consultation entre les agences gouvernementales, les ONG, les institutions universitaires/de recherche et l'industrie ;
- b) concevoir un projet de demande conformément au format présenté dans les Directives sur les PSSA et les documents d'orientation du MEPC connexes, y compris les informations auxiliaires (cartes) nécessaires à l'évaluation du Groupe technique du MEPC sur les PSSA. La demande doit respecter les directives du Comité relatives aux soumissions présentées au MEPC, en particulier les délais et le format de dépôt ;
- c) coopérer avec les pays voisins pour le développement, la préparation et la soumission d'une proposition conjointe, selon les cas ; mener des consultations avec les pays voisins, le cas échéant. Avant la soumission des propositions au MEPC, il est recommandé d'organiser une consultation préliminaire afin de veiller au bon déroulement de la procédure jusqu'à la session plénière du Comité ;
- d) si possible, soumettre au MEPC en [2020 ou 2021] des propositions pour la désignation de PSSA dans la région de ; et
- e) veiller à la mise en œuvre, au contrôle et à l'application de la PSSA par le biais de lois et de réglementations nationales ainsi que d'accords institutionnels.

Résumé

Le plan régional détaillé est présenté dans l'appendice. Les principaux éléments du plan sont les suivants :

Action	Objet	Délai
Réunion régionale	Passer en revue et convenir des objectifs du projet et des zones potentielles à prendre en considération, adopter le plan régional, convenir des actions devant être entreprises par chaque pays bénéficiaire	
Étude du trafic maritime (évaluation des risques)	Faciliter l'identification, la localisation et la sélection des zones vulnérables nécessitant une protection spéciale	
Réunions interministérielles (nationales) selon les besoins au sein de chaque pays bénéficiaire	Convenir de la ou des zones à proposer comme PSSA, identifier les mesures de protection associées, adopter un plan de travail national et créer un groupe de travail national	
Tenue de réunions de travail nationales dans chaque pays	Suivre l'avancée du travail et coordonner les efforts	
Réunion régionale finale	Présenter et examiner les projets de proposition à soumettre à l'OMI et les mesures de protection associées, ainsi que les activités de suivi, et convenir des actions à entreprendre individuellement et conjointement pour la finalisation, la soumission et l'accompagnement des propositions	
Demandes soumises à l'OMI		
Législation de mise en œuvre nationale prête pour adoption	Préparer toute loi nécessaire pour faire appliquer les mesures de protection associées	

Annexe 2 – Résumé de la Convention de Barcelone et ses Protocoles pertinents

Convention de Barcelone – Plan d'action pour la Méditerranée

En 1975, les États méditerranéens et la Communauté européenne ont approuvé le Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE / PAM) comme cadre institutionnel pour la coopération en vue de relever les défis communs concernant la dégradation du milieu marin. Le PNUE / PAM a également approuvé la préparation d'une convention-cadre pour la protection du milieu marin contre la pollution.

La Convention pour la protection de la Méditerranée contre la pollution a été adoptée en 1976 par la Conférence de plénipotentiaires des États côtiers de la région méditerranéenne sur la protection de la mer Méditerranée, à Barcelone (Espagne). Elle a été modifiée le 10 juin 1995 et renommée Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« Convention de Barcelone »).

Les vingt-deux (22) Parties contractantes à la Convention de Barcelone sont les suivantes : Albanie, Algérie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Chypre, Égypte, Espagne, France, Grèce, Israël, Italie, Liban, Libye, Malte, Maroc, Monaco, Monténégro, République arabe syrienne, Slovénie, Tunisie, Turquie et Union européenne.

Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée

Le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole Prévention et situations critiques de 2002) (adopté en 2002, en remplacement du Protocole de 1976) est entré en vigueur en 2004.

Le Protocole Prévention et situations critiques de 2002 englobe maintenant la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine provenant de sources en mer. Son texte a également été actualisé à des fins d'harmonisation avec les textes d'autres instruments juridiques internationaux pertinents développés depuis l'adoption du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Protocole Situation critique de 1976), et en particulier avec le texte de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC de 1990), en tenant aussi compte de la contribution de la Communauté européenne à la mise en œuvre de normes internationales relatives à la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires.

Seize des vingt-deux (22) Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont signé le Protocole Prévention et situations critiques de 2002, et en mars 2021, dix-sept (17) Parties contractantes à la Convention de Barcelone l'avaient ratifié (Algérie, Croatie, Chypre, Espagne, France, Grèce, Israël, Italie, Liban, Malte, Maroc, Monaco, Monténégro, République arabe syrienne, Slovénie, Turquie et Union européenne).

Le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle

Le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) est administré par l'Organisation maritime internationale (OMI) en coopération avec le PNUE. La vocation première du REMPEC est de contribuer à prévenir et réduire la pollution provenant des navires, ainsi qu'à lutter contre la pollution en cas d'urgence. Le REMPEC aide les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à respecter les obligations imposées par la Convention de Barcelone et le Protocole Prévention et situations critiques de 2002, ainsi qu'à mettre en œuvre la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires, dont les objectifs clés sont repris dans la Stratégie méditerranéenne pour le développement durable (SMDD).

Le Centre aide aussi les Parties contractantes à la Convention de Barcelone qui le demandent à mobiliser l'aide régionale et internationale en cas d'urgence en vertu du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol (Protocole Offshore). Le REMPEC est basé à La Valette, Malte.

La Stratégie régionale (2016-2021) a vocation à prévenir la pollution provenant des navires et les accidents maritimes, ainsi qu'à renforcer le degré de préparation à l'intervention en cas d'événements de pollution majeurs dans la région de la Méditerranée. Elle dresse aussi la liste des actions prioritaires à mener dans le cadre de la mise en œuvre du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée et inclut, pour chacune de ces problématiques, des engagements précis et un calendrier de mise en œuvre des vingt-deux objectifs à réaliser d'ici 2021. La Stratégie régionale (2016-2021) s'inscrit dans la lignée de la Stratégie à moyen terme (SMT) (2016-2021) du PNUE / PAM, également adoptée par la COP 19, qui pose un cadre stratégique devant garantir la cohérence, la continuité, une efficacité accrue et l'utilité du système PAM / Convention de Barcelone pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et la contribution à un développement durable de la région Méditerranée sur la période 2016-2021.

[Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée](#)

Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée (Protocole ASP et diversité biologique de 1995) (adopté en 1995, en remplacement du Protocole connexe de 1982) et ses annexes (adoptées en 1996, modifiées en 2009, 2012 et 2013). Il compte actuellement dix-huit (18) Parties contractantes (Albanie, Algérie, Croatie, Chypre, Égypte, Espagne, France, Italie, Liban, Malte, Maroc, Monaco, Monténégro, République arabe syrienne, Slovaquie, Tunisie, Turquie et Union européenne).

[Le Centre d'activités régionales pour les aires spécialement protégées](#)

L'objectif spécifique du Specially Protected Areas Regional Activity Centre (SPA / RAC) est de contribuer à la protection, à la préservation et à la gestion durable des zones maritimes et côtières ayant une valeur naturelle et culturelle particulière et des espèces de faune et de flore menacées ou en voie de disparition.

Le SPA / RAC aide les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à respecter les obligations imposées par la Convention de Barcelone et le Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique, ainsi qu'à mettre en œuvre le Programme d'action stratégique pour la conservation de la diversité biologique (PAS BIO) en Méditerranée ainsi que la SMDD. Le SPA / RAC est basé à Tunis, en Tunisie.

Par le biais du Protocole ASP et diversité biologique de 1995, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont dressé une liste des aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne (liste des ASPIM) afin de promouvoir la coopération dans la gestion et la conservation des zones naturelles, ainsi que dans la protection des espèces menacées et de leurs habitats. La conservation du patrimoine naturel constitue donc l'objectif essentiel caractérisant les ASPIM.

Selon les dispositions du Protocole ASP et diversité biologique de 1995, les ASPIM peuvent être établies dans des zones marines et côtières sous souveraineté ou sous juridiction des Parties et dans des aires situées en tout ou en partie en haute mer. La liste des ASPIM peut inclure des sites qui :

- présentent une importance pour la conservation des éléments constitutifs de la diversité biologique en Méditerranée ;
- renferment des écosystèmes spécifiques à la région méditerranéenne ou des habitats d'espèces menacées d'extinction ; et
- présentent un intérêt particulier sur les plans scientifique, esthétique, culturel ou éducatif.

Le Protocole ASP et diversité biologique de 1995 fournit les critères permettant de choisir les zones marines et côtières qui peuvent être incluses dans la liste des ASPIM (Annexe I du Protocole ASP et diversité biologique de 1995), ainsi que la procédure et les étapes à suivre pour inclure une zone dans la liste. Selon les dispositions du Protocole ASP et diversité biologique de 1995, toutes les Parties au Protocole s'engagent à respecter les mesures de protection et de conservation définies dans la proposition d'intégration.

Annexe 3 – Mesures prévues par l'OMI à utiliser dans les PSSA

1 La demande de PSSA doit inclure les mesures de protection associées prévues par l'OMI et démontrer en quoi elles peuvent protéger la zone proposée des risques de dommages posés par les activités des transports maritimes internationaux intervenant à l'intérieur et à proximité de la zone. Lorsque des mesures de l'OMI protègent déjà la zone, la demande devrait alors démontrer comment la zone est protégée par de telles mesures.

2 Les mesures de protection associées proposées peuvent inclure :

2.1 Toute mesure déjà prévue dans un instrument existant

Cela peut inclure ce qui suit :

2.1.1 *Mesures d'organisation du trafic maritime.* Des mesures d'organisation du trafic maritime, conformément à la règle V/10 de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et aux Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime (GPSR) (résolution de l'Assemblée 572(14), telle que modifiée), peuvent être mises en place pour améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité et l'efficacité de la navigation et/ou la protection du milieu marin. Les objectifs précis de tout système d'organisation du trafic dépendent des circonstances particulières qu'il est censé résoudre, mais peuvent inclure :

- .1 la séparation des flux opposés de circulation de manière à réduire la fréquence des rencontres frontales ;
- .2 la réduction des risques d'abordage entre le trafic traversier et le transport maritime dans les couloirs de navigation établis ;
- .3 la simplification des schémas des flux de circulation dans les zones de convergence ;
- .4 l'organisation de flux de circulation sûrs dans les zones de concentration des explorations ou exploitations au large ;
- .5 l'organisation du flux de circulation à l'intérieur ou en périphérie des zones où la navigation de tous les navires ou de certaines catégories de navires est dangereuse ou indésirable ;
- .6 l'organisation de flux de circulation sûrs à l'intérieur ou en périphérie, ou à une distance sûre des zones environnementales vulnérables ;
- .7 la réduction des risques d'échouement grâce à la fourniture de directives particulières aux navires dans les zones où la profondeur d'eau est faible ou incertaine ; et
- .8 l'orientation de la circulation loin des zones de pêche ou l'organisation du trafic dans ces zones.

2.1.2 Les systèmes d'organisation du trafic maritime détaillés dans les GPSR incluent des dispositifs de séparation du trafic, des routes à double sens de circulation, des axes de circulation recommandés, des zones à éviter, des zones de mouillage interdit, des zones de navigation côtière, des ronds-points, des zones de prudence et des routes en eau profonde.

2.1.3 Toutes les mesures d'organisation du trafic maritime qui s'étendent au-delà des mers territoriales doivent être adoptées par l'OMI conformément aux Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime de l'OMI. Les mesures adoptées dans les eaux intérieures et les mers territoriales ne requièrent pas nécessairement d'être adoptées par l'OMI, mais l'approbation de l'OMI encourage les navires battant pavillon étranger à les respecter. Les mesures d'organisation du trafic maritime adoptées par l'OMI peuvent avoir valeur de recommandation ou d'obligation. La section suivante présente quelques-unes de ces mesures :

- .1 Zones à éviter (ATBA) : cette mesure peut être adoptée pour empêcher tous les navires, certaines catégories de navires, ou les navires transportant certaines cargaisons de pénétrer dans la zone. Elle peut être motivée par le fait que la navigation dans la zone est particulièrement dangereuse, qu'il est de la plus haute importance d'y éviter les accidents ou que les navires ne devraient pas y pénétrer pour des raisons environnementales. Cette mesure peut être utilisée pour empêcher les rejets opérationnels ou illégaux dans la zone. Les catégories de navires devant éviter la zone doivent être examinées pour chaque cas particulier. Cette mesure a généralement valeur de recommandation, mais les transports maritimes ont plutôt tendance à la respecter. Ces zones sont représentées comme suit sur les cartes :

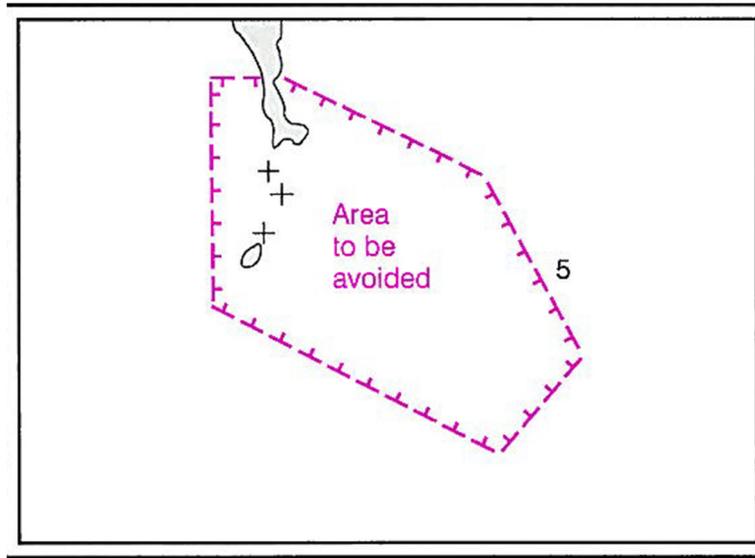


Figure 1 – Zone à éviter

- .2 Dispositifs de séparation du trafic : cette mesure peut améliorer la sécurité de la navigation dans les lieux de convergence et dans les zones où le trafic est particulièrement dense. Des dispositifs de séparation du trafic peuvent être adoptés pour veiller à ce que les navires empruntent le chemin le plus sûr à l'intérieur, à proximité ou à une distance sûre des zones environnementales vulnérables. Ils peuvent être indiqués sur les cartes comme suit :

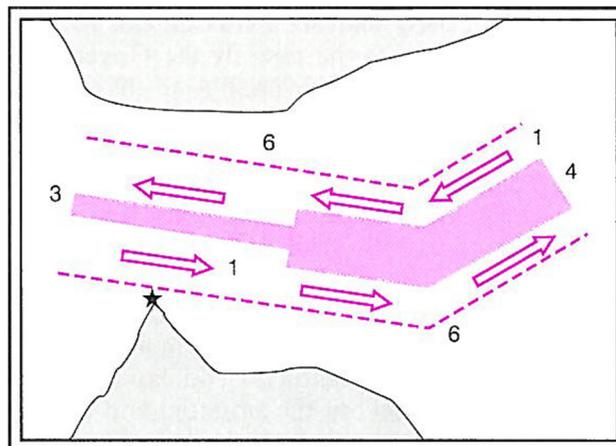


Figure 2 – Séparation du trafic à l'aide d'une zone de séparation.

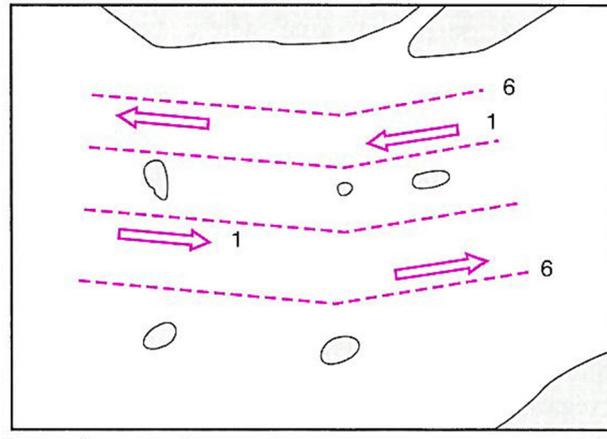


Figure 3 – Séparation du trafic à l'aide d'éléments naturels.

- .3 Routes en eau profonde : elles peuvent améliorer la sécurité de la navigation puisque le fond de la mer et les obstacles immergés y ont été sondés. Elles peuvent être indiquées sur les cartes comme suit :

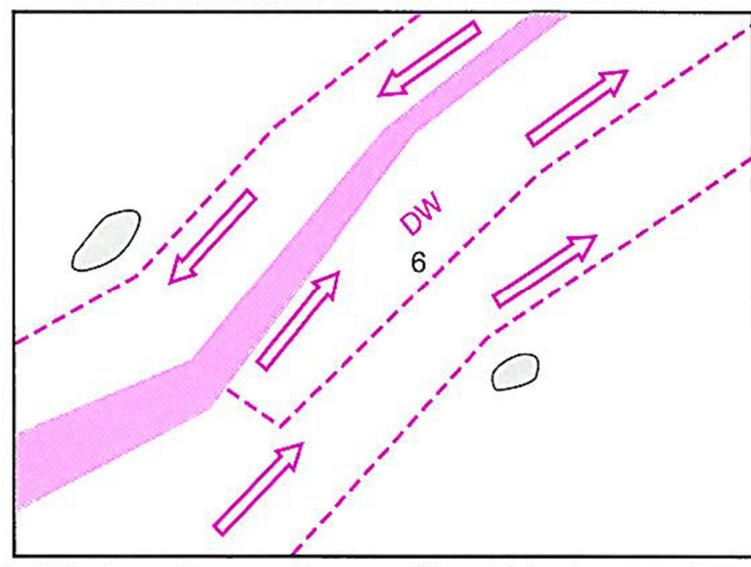


Figure 4 – Route en eau profonde à une voie (au sein d'un couloir de navigation)

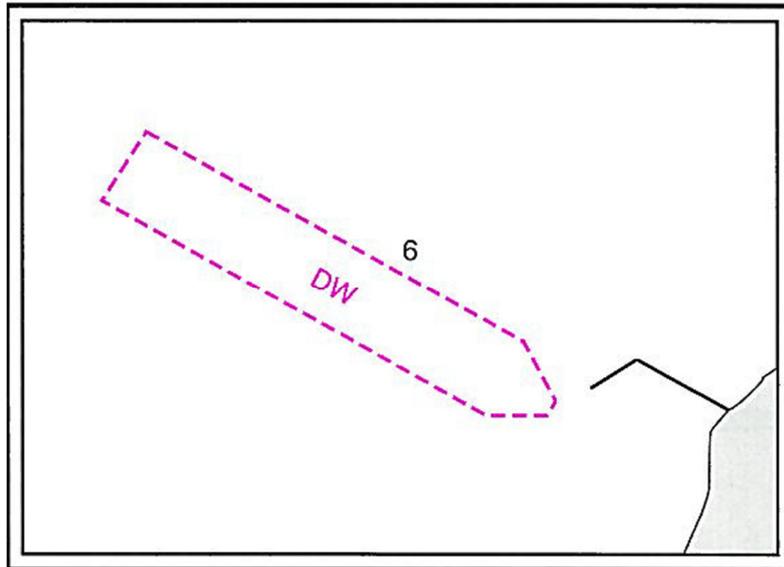


Figure 5 – Route en eau profonde (double sens de circulation)

- .4 Zones de navigation côtière : il s'agit de zones situées entre le côté terre d'un dispositif de séparation du trafic et la côte adjacente qui peuvent être utilisées pour éloigner le trafic en transit des eaux côtières les moins profondes. Ces zones sont représentées comme suit sur les cartes :

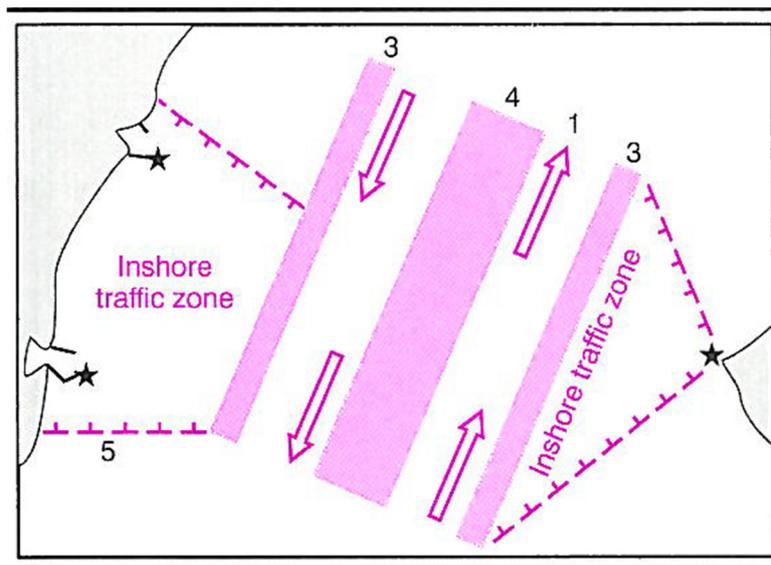


Figure 6 – Zones de navigation côtière

- .5 Zones de prudence : des zones où la navigation est particulièrement dangereuse. Elles sont adoptées pour souligner la nécessité de naviguer avec la plus grande prudence. Elles peuvent être indiquées sur les cartes comme suit :

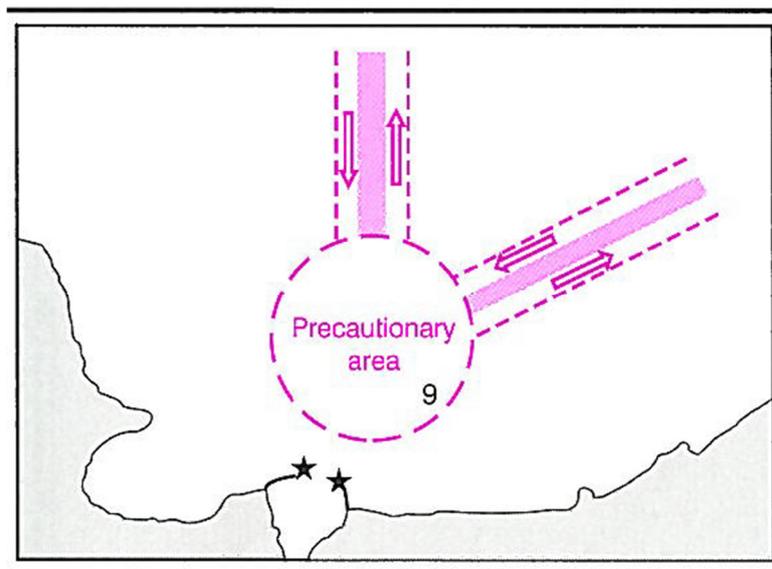


Figure 7 – Zone de prudence dans un lieu central (entrée de port)

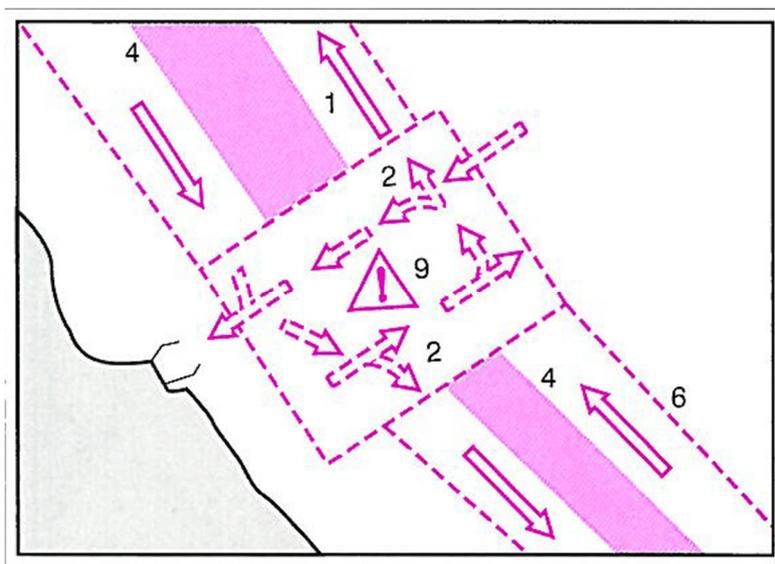


Figure 8 – Zone de prudence au niveau d'une jonction avec des sens recommandés de flux de circulation

- .6 Zones de mouillage interdit : des zones situées à l'intérieur de limites définies où le mouillage est dangereux ou pourrait causer des dommages inacceptables au milieu marin. Dans ces zones, le mouillage est à éviter par tous les navires ou certaines catégories de navires, sauf en cas de danger immédiat pour le navire et les personnes à bord. Ces zones sont représentées comme suit sur les cartes :

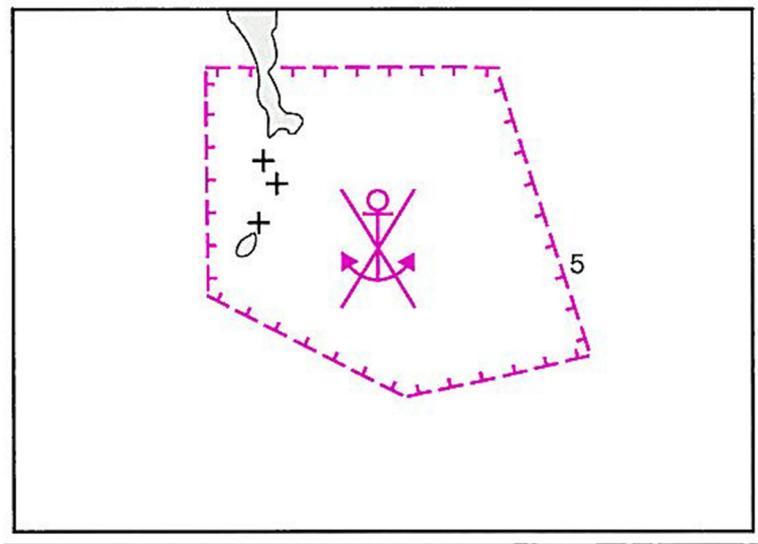


Figure 9 – Zone de mouillage interdit

- .7 Les voies de circulation (y compris archipélagiques), les ronds-points, les routes à double sens de circulation, les routes recommandées et établies et la direction recommandée du trafic sont autant de mesures complémentaires pouvant être prises pour améliorer la sécurité de la navigation et réduire le risque d'abordage dans les zones dangereuses. Elles peuvent être indiquées sur les cartes comme suit :

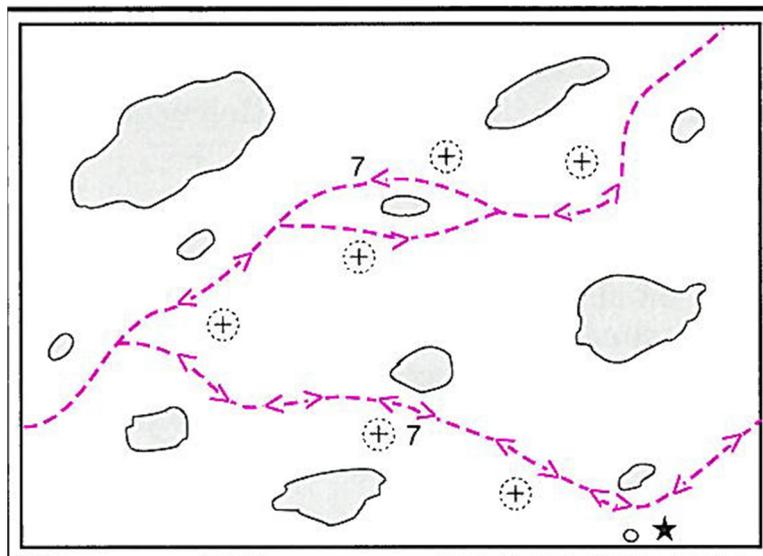


Figure 10 – Axes de circulation recommandés

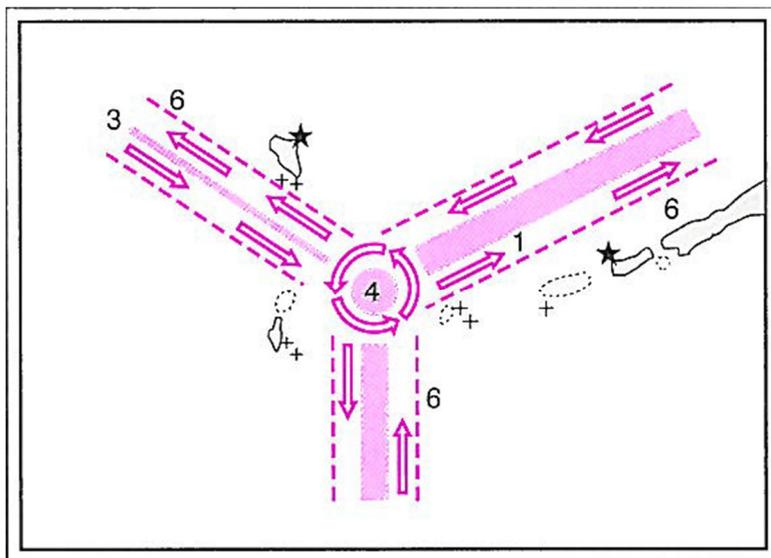


Figure 11 – Séparation du trafic au niveau d'un rond-point

2.1.4 *Systèmes de comptes rendus de navires.* Des systèmes de comptes rendus de navires, conformément à la règle V/11 de la Convention SOLAS et aux Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime, peuvent être mis en place pour améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité et l'efficacité de la navigation et/ou la protection du milieu marin. Bien qu'il ne soit pas nécessaire d'obtenir l'approbation de l'OMI pour l'instauration de systèmes de comptes rendus de navires, cela encourage les navires battant pavillon étranger à se mettre en conformité. À l'instar des systèmes d'organisation du trafic maritime, les systèmes de comptes rendus adoptés par l'OMI peuvent avoir valeur de recommandation ou d'obligation.

Procédures pour les mesures d'organisation du trafic et de comptes rendus

2.1.5 Les propositions de mesures d'organisation du trafic maritime et/ou de comptes rendus qui s'étendent au-delà de la mer territoriale doivent être soumises au Comité de la sécurité maritime de l'OMI en vue de leur adoption. Les informations et procédures requises sont résumées ci-dessous, mais l'édition la plus récente des Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime de l'OMI (résolution de l'Assemblée 572(14), telle que modifiée) et le chapitre V, règles 10 et 11 de la Convention SOLAS devraient aussi être consultés. Des orientations sont fournies dans la circulaire MSC/Circ.1060, telle que modifiée (*Note d'orientation sur l'élaboration de propositions concernant les systèmes d'organisation du trafic maritime et les systèmes de comptes rendus de navires à soumettre au Sous-comité de la sécurité de la navigation*).

2.1.6 Dès les premières phases de la procédure, les gouvernements doivent consulter les marins, les nations concernées, les autorités responsables des aides à la navigation et des enquêtes hydrographiques, les autorités portuaires et les organisations liées à la pêche, l'exploration ou l'exploitation au large et la protection de l'environnement, selon les cas. Lorsque deux gouvernements ou plus s'intéressent en commun à une zone particulière, ils doivent formuler une proposition conjointe.

2.1.7 Avant d'adopter un système d'organisation du trafic maritime destiné à protéger une zone environnementale vulnérable, l'OMI examine également si :

- il est raisonnable d'attendre du système d'organisation du trafic maritime proposé qu'il élimine ou réduise de manière significative le risque de pollution ou d'autre dommage au milieu marin de la zone concernée ; et
- compte tenu de la taille globale de la zone à protéger, ou du nombre cumulé de zones environnementales vulnérables établies ou identifiées dans la région géographique concernée, l'utilisation de systèmes d'organisation du trafic maritime, en particulier de zones à éviter, risque de limiter excessivement la zone navigable.

2.1.8 L'OMI n'adoptera un système d'organisation du trafic maritime proposé que si elle est convaincue que celui-ci n'imposera pas de contraintes inutiles au transport maritime et qu'il est par ailleurs conforme aux prescriptions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974. Plus particulièrement, une zone à éviter ne sera pas adoptée si elle empêche les navires de traverser un détroit international.

2.1.9 L'OMI exige que les propositions de systèmes obligatoires de comptes rendus de navires incluent, entre autres :

- les objectifs du système proposé et des preuves de sa nécessité ;
- les catégories de navires devant participer au système ;
- des informations pertinentes en lien avec les éléments hydrographiques et météorologiques, les caractéristiques du trafic maritime et tout aspect environnemental de la zone ;
- la couverture géographique du système proposé ainsi que le nombre et l'édition des cartes de référence utilisées pour tracer les contours du système ; et
- un résumé des mesures utilisées jusqu'à présent, le cas échéant, et les raisons pour lesquelles elles sont jugées inadéquates.

2.1.10 *Plans de pilotage* : des plans de pilotage peuvent être instaurés pour améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la navigation et/ou la protection du milieu marin. Les dispositifs de transfert du pilote sont régis par la règle V/23 de la Convention SOLAS. Bien qu'il ne soit pas nécessaire d'obtenir l'approbation de l'OMI pour l'instauration de plans de pilotage, cela encourage les navires battant pavillon étranger à les respecter. Les plans de pilotage adoptés par l'OMI peuvent avoir valeur de recommandation ou d'obligation.

2.1.11 *Services de trafic maritime* : des services de trafic maritime (STM) peuvent être adoptés conformément à la règle V/12 de la Convention SOLAS pour contribuer à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la sécurité et l'efficacité de la navigation et à la protection du milieu marin. Des Directives applicables aux services de trafic maritime figurent dans la résolution A 20/Res.857 de l'Assemblée, telle que modifiée.

2.1.12 Un STM est particulièrement utile dans les zones pouvant présenter l'une des caractéristiques suivantes :

- Un trafic particulièrement dense;
- Des navires transportant des cargaisons dangereuses ;
- Des schémas de navigation complexes et conflictuels ;
- Des caractéristiques hydrographiques, hydrologiques et météorologiques difficiles ;
- Des bancs changeants et d'autres dangers locaux ;
- Des considérations environnementales;
- Des interférences entre le trafic des navires et d'autres activités maritimes ;
- Un historique d'accidents maritimes;
- Des services de trafic maritime existants ou prévus dans des eaux voisines et le besoin de coopération entre les États voisins, selon les cas ;
- Des canaux étroits, une configuration du port, des ponts et des zones similaires pouvant gêner la progression des navires ; et
- Des changements à l'œuvre ou prévisibles dans le schéma du trafic résultant du développement d'un port ou d'un terminal au large, ou de l'exploration et l'exploitation au large dans la zone.

2.2 *MARPOL* : la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), telle que modifiée par le Protocole de 1978, prévoit des mesures visant à réduire ou éliminer les rejets provenant des transports maritimes internationaux par le biais de la désignation d'une zone comme Zone spéciale. Dans son annexe I (Prévention de la pollution par les hydrocarbures), son annexe II (Contrôle de la pollution par des substances liquides nocives), son annexe IV (Prévention de la pollution par les eaux usées des navires) et son annexe V (Prévention de la pollution par les ordures des navires), la Convention MARPOL définit certaines zones maritimes comme des « zones spéciales » qui, pour des raisons techniques dues à leur situation océanographique et écologique ainsi qu'à leur trafic, appellent l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers. La

Convention prévoit ainsi un niveau de protection renforcé sur ces zones spéciales par rapport aux autres zones maritimes.

L'annexe VI de MARPOL (Réglementations pour la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires) prévoit des zones de contrôle des émissions d'oxydes de soufre (SO_x) avec des contrôles plus stricts sur les émissions d'oxydes de soufre et des zones de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) pour les normes d'émissions de NO_x de « Niveau III ».

Les procédures et critères pour la désignation des zones spéciales sont inclus dans l'annexe à la résolution de l'Assemblée A.1087(28)⁹. Les procédures et critères pour la désignation de zones de contrôle des émissions de SO_x sont fournis dans l'appendice 3 de l'annexe VI de MARPOL.

Compte tenu de l'omniprésence des transports maritimes internationaux, en particulier le long des couloirs maritimes internationaux est-ouest et des routes maritimes entre les pays de la Méditerranée, il y a lieu de noter que l'ensemble de la mer Méditerranée est protégé par le statut de Zone spéciale en vertu de l'annexe I (hydrocarbures) et de l'annexe V (ordures) de MARPOL.

MARPOL impose à tous les transports maritimes l'obligation stricte d'interdire les rejets d'hydrocarbures admissibles (généralement issus des eaux de cale à travers le séparateur eau/hydrocarbures (jusqu'à 15 parties par million) ou des eaux polluées par les hydrocarbures provenant des citernes à cargaison à travers le système de surveillance des rejets d'hydrocarbures). Selon les dispositions de l'annexe I de MARPOL, entre autres, tout rejet dans la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures par tout pétrolier ou tout autre navire de 400 tonnes brutes ou plus est interdit dans la zone spéciale. L'élimination des ordures n'est possible que pour les navires faisant route et à plus de 12 milles marins de la terre (à l'exception des déchets alimentaires broyés et des agents de nettoyage non dangereux qui peuvent être rejetés à l'intérieur de la zone spéciale).

Dans la zone de la mer Méditerranée, le problème de la qualité de l'air a conduit à la préparation d'une demande auprès du MEPC pour l'instauration d'une zone de contrôle des émissions en Méditerranée. Il y a lieu d'envisager la possibilité d'ajouter à ces règles le rejet d'eaux usées.

- 2.3 *Convention de Londres et son Protocole* : la « Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets » ou « Convention de Londres » a été l'une des premières conventions mondiales consacrées à la protection du milieu marin contre les activités humaines. Elle est appliquée depuis 1975. Son objectif est de promouvoir le contrôle effectif de toutes les sources de pollution marine et de prendre toutes les mesures possibles pour empêcher la pollution des mers par les déchets et d'autres matières. En 1996, le « Protocole de Londres » a été adopté afin de moderniser la Convention et, à terme, de la remplacer. Le Protocole prescrit l'interdiction de toute immersion de déchets, sauf des déchets potentiellement acceptables inscrits sur la « contre-liste ». Le Protocole est entré en vigueur le 24 mars 2006. L'utilisation de ces instruments pourrait être invoquée pour interdire l'immersion de déchets en mer dans certains lieux ou restreindre le type des déchets déposés en mer. En Méditerranée, en vertu de la Convention de Barcelone et son Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, le rejet en mer de boues d'épuration et d'eaux usées des navires est interdit (reportez-vous à l'article 4.2 du Protocole pour connaître les déchets dont l'immersion peut être envisagée).

- 2.5 Autres conventions environnementales de l'OMI

L'OMI dispose de plusieurs autres conventions importantes prévoyant des mesures qui pourraient être utilisées dans le cadre d'une PSSA, notamment la Convention de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, qui est entrée en vigueur le 17 septembre 2008, et la Convention de 2004 sur la gestion des eaux de ballast qui est entrée en vigueur le 8 septembre 2017.

⁹ A.1087(28) Directives de 2013 pour la désignation de zones spéciales en vertu de MARPOL.

Le certificat international du système antisalissure vise à réduire ou éliminer les effets néfastes des systèmes antisalissure sur le milieu marin et la santé humaine.

Le certificat international de gestion des eaux de ballast vise à « réduire, diminuer et finalement éliminer les risques pour l'environnement résultant du transfert d'organismes aquatiques et de pathogènes nuisibles dans les eaux de ballast.

... à travers le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires... »

Pour en savoir plus sur ces instruments, consultez :

- <https://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/Pages/Anti-fouling.aspx> ; et
- <https://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/Pages/BallastWaterManagement.aspx>.

Chacun d'eux pourrait fournir une protection supplémentaire par le biais des mécanismes prévus par les Conventions s'ils étaient modifiés ou appliqués plus rigoureusement, conformément au droit maritime international (CNUDM).

2.6 Toute mesure qui n'existe pas encore, mais qui devrait être établie comme mesure générale applicable et entrant dans le cadre des compétences de l'OMI

Certaines options ont déjà été mentionnées précédemment, notamment :

- L'application de restrictions de rejet particulières aux navires opérant dans une PSSA, autres que celles applicables aux zones spéciales de MARPOL ;
- Des fermetures saisonnières pour protéger les espèces migratrices ;
- Des restrictions/interdictions sur les transferts de cargaison ; et
- Des limites de vitesse dans certaines zones.

2.7 Toute mesure proposée à l'adoption dans la mer territoriale* ou conformément à l'article 211(6) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

2.7.1 L'article 211.6 de la CNUDM stipule que si les règles internationales ne permettent pas de répondre de manière adéquate à des situations particulières dans certaines zones de la ZEE, les États côtiers peuvent soumettre des demandes à l'OMI en démontrant pourquoi des mesures obligatoires particulières, telles que développées par l'OMI, doivent être appliquées. Le texte prévoit que l'OMI développe des règles, des normes et des pratiques de navigation internationales à utiliser dans de telles zones. Les demandes doivent inclure des preuves techniques et scientifiques démontrant que le besoin d'une protection supplémentaire pour la zone est raisonnablement fondé, pour des raisons tenant aux caractéristiques océanographiques et écologiques de la zone, à son utilisation ou à la protection de ses ressources et au caractère particulier de son trafic.

2.7.2 Outre l'application des mesures développées par l'OMI, un État côtier peut dans le même temps informer l'OMI qu'il entend adopter des lois et réglementations supplémentaires relatives aux rejets ou pratiques de navigation. Celles-ci peuvent ne pas exiger de nouvelles normes de conception, de construction ni d'armement (article 211.6(c) de la CNUDM).

3 Aperçu des PSSA établies depuis 1990

Depuis 1990, l'OMI a désigné dix-sept (17) PSSA, dont deux sont des extensions de la PSSA de la Grande Barrière (Australie). La dernière PSSA en date a été désignée par l'OMI en 2017. Il s'agit du Parc naturel du récif de Tubbataha dans la mer de Sulu, aux Philippines. L'OMI publie régulièrement la liste actualisée des PSSA, qui est ici reprise en appendice.

* Cette disposition n'affecte en rien les droits et obligations des États côtiers dans la mer territoriale tels qu'ils sont énoncés dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Appendice – Liste des PSSA désignées par l'OMI depuis 1990

PSSA	État(s) soumissionnaire(s)	Mesures de protection associées ¹⁰	Résolution MEPC
Récifs de la Grande Barrière	Australie	Système de pilotage australien recommandé par l'OMI ; système obligatoire de comptes rendus de navires	Septembre 1990 (Résolution MEPC.44(30))
Extension du détroit de Torrès	Australie, Papouasie- Nouvelle-Guinée	Système de pilotage australien recommandé par l'OMI ; route à double sens de circulation	22 juillet 2005 (MEPC.133(53))
Extension sud-ouest de la mer de Corail	Australie	Zone à éviter ; dispositifs de séparation du trafic	Mai 2015 (MEPC.268(68))
Archipel de Sabana-Camagüey	Cuba	Zone à éviter	Septembre 1997 (Résolution MEPC.74(40))
Zone maritime entourant l'île de Malpelo	Colombie	Zone à éviter	Mars 2002 (Résolution MEPC.97(47))
Zone maritime entourant les cayes de Floride	États-Unis	Zones à éviter ; zones obligatoires de mouillage interdit	Mars 2002 (Résolution MEPC.98(47))
Mer des Wadden	Pays-Bas, Danemark, Allemagne	Route obligatoire en eau profonde	Octobre 2002 (Résolution MEPC.101(48))
Réserve nationale de Paracas	Pérou	Zone à éviter	Juillet 2003 (Résolution MEPC.106(49))
Eaux de l'Europe de l'Ouest	Belgique, Espagne, France, Irlande, Portugal et Royaume-Uni	Système obligatoire de comptes rendus de navires	Octobre 2004 (Résolution MEPC.121(52))
Détroit de Torrès comme extension de la PSSA des récifs de la Grande Barrière	Australie et Papouasie- Nouvelle-Guinée	Système de pilotage australien recommandé par l'OMI ; route à double sens de circulation	Juillet 2003 (Résolution MEPC.133(53))
Îles Canaries	Espagne	Zones à éviter ; dispositifs de séparation du trafic ; routes recommandées ; système obligatoire de comptes rendus de navires	Mars 2004 (Résolution MEPC.134(53))
Îles Galápagos	Équateur	Zone à éviter ; système obligatoire de comptes rendus de navires ; axes de circulation recommandés	Mars 2004 (Résolution MEPC.135(53))
Zone de la mer Baltique	Allemagne, Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Lituanie, Pologne et Suède	Dispositifs de séparation du trafic ; route en eau profonde ; zones à éviter ; système obligatoire de comptes rendus de navires ; zone spéciale MARPOL ; zone de contrôle des émissions de SO _x MARPOL	Mars 2004 (Résolution MEPC.136(53))

¹⁰ Ce tableau ne répertorie que les mesures de protection associées qui ont été spécifiquement identifiées comme telles. Il peut y avoir d'autres mesures adoptées par l'OMI dans les PSSA désignées. Dans certains cas, des mesures nationales peuvent aussi s'appliquer.

PSSA	État(s) soumissionnaire(s)	Mesures de protection associées¹⁰	Résolution MEPC
Monument national marin de Papahānaumokuā kea (Nord-Ouest d'Hawaï)	États-Unis	Zones à éviter ; système recommandé/obligatoire de comptes rendus de navires	Mars 2007 (Résolution MEPC.171(57))
Bouches de Bonifacio	France et Italie	Recommandations de navigation	Juillet 2011 (Résolution MEPC.204(62))
Banc de Saba (Île de Saba, Caraïbes)	Pays-Bas	Zone à éviter ; zone obligatoire de mouillage interdit	Octobre 2012 (Résolution MEPC.226(64))
Passage de Jomard	Papouasie-Nouvelle-Guinée	Système d'organisation du trafic (4 routes à double sens de circulation et une zone de prudence)	28 octobre 2016 (MEPC.283(70))
Parc naturel du récif de Tubbataha	Philippines	Zone à éviter	7 juillet 2017 (MEPC.294(71))

Annexe 4 – Références

Domaine maritime

RAPPORT ANNUEL SUR LA SÉCURITÉ MARITIME 2019. Un rapport annuel des tendances et évolutions de la sécurité et des sinistres maritimes. ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY.

RAPPORT ANNUEL SUR LA SÉCURITÉ MARITIME 2018. Un rapport annuel des tendances et évolutions de la sécurité et des sinistres maritimes. ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY.

Allianz Global Corporate & Specialty, Sécurité et transport maritime 1912-2012. Du Titanic au Costa Concordia. ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY.

OMI/PNUE, 2008. Étude des flux du transport maritime en mer Méditerranée - Rapport final – Version non restreinte, juillet 2008.

OMI/PNUE : Système Régional d'Information (SRI), Partie C2, Analyse statistique de la base de données Alertes et Accidents, REMPEC, février 2011.

Nickie Butt et Paul Wright 2015. Protecting EBSAs and opportunities for the IMO: The use of EBSAs for informing designation of IMO PSSAs. A report compiled for the WWF.

Roberts, J. (2007). Marine Environment protection and biodiversity conservation: The application and future development of the IMO's Particularly Sensitive Sea Area concept. Berlin, Heidelberg, New York : Springer.

MEDESS-4MS, 2014. AIS Report. Système Méditerranéen d'Aide à la Décision pour la Sécurité Maritime.

Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires 2016-2021 ; Stratégie régionale (2016-2021) dans le Rapport de réunion, UNEP(DEPI)/MED IG.22/28, 2016 pp. 271-372.

Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (Convention de Barcelone) (1995).

Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (2002).

Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée (1995).

PSSA en général et zones spéciales

OMI, 2003. Organisation maritime internationale. Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, tel que modifié. IB904F.

OMI, 2014. Organisation maritime internationale. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée. Édition récapitulative. IF110F.

OMI, 2017a. Organisation maritime internationale. Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA). 2017 Edition. Compilation of official guidance documents and PSSAs adopted since 1990. IA545E.

OMI, 2017b. Organisation maritime internationale. Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL), telle que modifiée par le Protocole de 1978. Édition récapitulative. IE520F.

OMI, 2019. Organisation maritime internationale. General Provisions on Ships Routeing (resolution A.572(14), as amended). IF927E.

Résolution MEPC.267(68), Amendements aux directives révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables (résolution A.982(24)).

Soumission d'une demande au MEPC pour la désignation du Monument marin national de Papahānaumokuākea (États-Unis) – MEPC 56/8.

Résolution du MEPC désignant le Monument marin national de Papahānaumokuākea comme zone maritime particulièrement vulnérable (MEPC.171(57)).

Soumission d'une demande au MEPC pour la désignation de la zone maritime entourant les cayes de Floride comme zone maritime particulièrement vulnérable (États-Unis) – MEPC 46/6/2.

Résolution du MEPC désignant les cayes de Floride comme zone maritime particulièrement vulnérable (MEPC.98(47)).

Organisation du trafic maritime

SOLAS, Chapitre V, Règle 10 – Organisation du trafic maritime (exemplaire de SOLAS).

SN/Circ.215, Amendments to the General Provisions on Ships' Routeing.

MSC/Circ.1060, Note d'orientation sur l'élaboration de propositions concernant les systèmes d'organisation du trafic maritime et les systèmes de comptes rendus de navires à soumettre au Sous-comité de la sécurité de la navigation (et MSC.1/Circ.1060/Add.1).

Comptes rendus de navires

SOLAS, Chapitre V, Règle 11 – Systèmes de comptes rendus de navires (exemplaire de SOLAS).

Résolution MSC.43(64), Directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires.

Résolution MSC.111(73), Adoption d'amendements aux directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires (et résolution MSC.189(79)).

Services de trafic maritime

SOLAS, Chapitre V, Règle 12 – Services de trafic maritime (exemplaire de SOLAS).

Résolution A.857(20), Directives applicables aux services de trafic maritime.
