



## 50 ANS APRÈS MARPOL NOTRE ENGAGEMENT CONTINUE

### THÈME MARITIME MONDIAL DE 2023 50 ANS APRÈS MARPOL, NOTRE ENGAGEMENT CONTINUE

#### Note d'information

#### INTRODUCTION

Le déversement d'hydrocarbures causé par le **Torrey Canyon** en 1967, la plus grande catastrophe de ce type à l'époque, a été l'un des moments clés qui ont conduit à l'élaboration de la Convention MARPOL. Dans le contexte d'une prise de conscience mondiale accrue, au cours des années 1970, de la nécessité de protéger le milieu marin de toutes les sources de pollution, la Convention MARPOL et le Protocole MARPOL de 1978 ont été adoptés en 1973 et 1978, respectivement. Les deux instruments combinés sont entrés en vigueur le 2 octobre 1983. En 1997, avec une plus grande prise de conscience des problèmes de pollution de l'air et de la menace du réchauffement de la planète, la Convention MARPOL a été élargie par un protocole relatif à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires (Annexe VI) qui a été adopté et est entré en vigueur le 19 mai 2005.

La Convention MARPOL, à travers ses nombreuses versions et améliorations au fil des ans, reste partie intégrante de l'objectif de l'OMI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, visant à faire en sorte que le secteur des transports maritimes soit sûr, sans danger, respectueux de l'environnement, efficace et durable en fournissant un cadre global pour la protection du milieu marin.

La Convention MARPOL couvre toutes les formes de pollution de la mer par les navires, notamment la pollution par les hydrocarbures, les substances liquides nocives en vrac, les substances nuisibles en colis, les eaux usées des navires et les ordures des navires, ainsi que la pollution de l'atmosphère par les navires, tout en améliorant le rendement énergétique. Elle permet également l'adoption de zones spéciales avec des contrôles encore plus stricts des rejets en exploitation.

La Convention MARPOL a évolué au fil des ans; parmi les faits marquants, citons l'élimination progressive des navires-citernes à simple coque en 1992, la création de plusieurs zones spéciales, dont la zone de l'Antarctique, l'introduction du Programme obligatoire d'audit des États Membres de l'OMI (IMSAS) dans toutes les Annexes de MARPOL, l'introduction de la teneur limite en soufre fixée par l'OMI depuis 2020 au niveau mondial et l'adoption de mesures techniques et opérationnelles visant à améliorer le rendement énergétique des navires.

Par ailleurs, l'adoption de la Stratégie initiale de l'OMI concernant les gaz à effet de serre (GES) en 2018, visant à décarboner le secteur le plus rapidement possible avant la fin du siècle, a établi le cadre d'action pour l'élaboration et l'adoption d'autres mesures dans le cadre de MARPOL afin d'améliorer le rendement énergétique des navires et de réduire les émissions de GES provenant des navires.

---

Le thème "**50 ans après MARPOL, notre engagement continué**" vise à promouvoir un dialogue plus approfondi sur la prochaine phase des travaux de l'OMI pour renforcer encore l'utilisation durable et la protection de notre planète et de nos océans, conformément au Programme de développement durable à l'horizon 2030 et aux 17 objectifs de développement durable (ODD). Il s'agit notamment d'une énergie propre et d'un coût abordable (ODD 7); de l'industrie, de l'innovation et de l'infrastructure (ODD 9); des mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques et de l'exploitation de manière durable des océans, des mers et des ressources marines (ODD 13 et 14); et de l'importance des partenariats pour la réalisation de ces objectifs (ODD 17).

## **Annexe I de MARPOL - Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures**

Les pétroliers transportent chaque année par voie maritime quelque 2 900 millions de tonnes de pétrole brut et de produits pétroliers dans le monde entier. L'Annexe I de MARPOL, qui est entrée en vigueur le 2 octobre 1983, a contribué à garantir que les pétroliers soient construits et exploités en toute sécurité et qu'ils soient construits de manière à réduire la quantité de pétrole déversée en cas d'accident.

L'Annexe I a introduit un certain nombre de concepts radicalement nouveaux, comme l'obligation pour les pétroliers neufs d'être équipés de citernes à ballast séparé, afin d'éviter de devoir transporter l'eau de ballast dans les citernes à cargaison.

En 1991, les modifications apportées à l'Annexe I, qui sont entrées en vigueur en 1993, ont introduit un nouveau chapitre, exigeant que les pétroliers et autres navires aient à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures détaillant la procédure à suivre pour signaler un événement de pollution par les hydrocarbures.

En 1992, de nouveaux amendements à l'Annexe I ont rendu obligatoire l'installation d'une double coque sur les pétroliers neufs et ont introduit un calendrier de mise en œuvre progressive de l'installation d'une double coque sur les pétroliers existants, qui a ensuite été révisé en 2001 et 2003.

En 1994, le MEPC a adopté des amendements à l'Annexe I de MARPOL visant à améliorer la mise en œuvre de la Convention, en permettant aux navires d'être inspectés lorsqu'ils se trouvent dans les ports des parties à la Convention, et à garantir que les équipages sont en mesure d'effectuer les procédures essentielles à bord des navires en matière de prévention de la pollution des mers.

Grâce à ces amendements et à d'autres, ainsi qu'à des révisions ultérieures, les règles de l'Annexe I de MARPOL, ainsi que d'autres règles liées à la sécurité, telles que l'introduction de dispositifs obligatoires de séparation du trafic et de normes internationales pour la formation des gens de mer, ont contribué au déclin continu de la pollution accidentelle par les hydrocarbures au cours des 50 dernières années.

Les statistiques montrent une réduction de 90 % du nombre de déversements majeurs d'hydrocarbures et une réduction de cent fois du volume d'hydrocarbures déversés depuis l'entrée en vigueur de l'Annexe I de MARPOL. Cela met en évidence les avantages réels et tangibles de la collaboration entre les gouvernements et le secteur pour réduire les déversements d'hydrocarbures au fil des décennies.

La pollution liée à l'exploitation des navires, telle que celle résultant des opérations de nettoyage de routine des citernes, a également été réduite grâce aux amendements apportés à l'Annexe I de MARPOL. Ces amendements ont introduit de nombreuses innovations, telles que celles relatives aux rejets autorisés d'eaux de cale par le séparateur d'eau et d'hydrocarbures, aux eaux polluées par les hydrocarbures provenant des citernes à cargaison,

---

ou aux systèmes de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, qui ont toutes grandement contribué à une diminution notable de la pollution des mers du monde.

## **Annexe II de MARPOL - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac**

L'Annexe II de MARPOL, qui détaille les critères de rejet et les mesures de lutte contre la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac, est entrée en vigueur le 2 octobre 1983.

L'Annexe II exige que les navires-citernes pour produits chimiques construits après le 1<sup>er</sup> juillet 1986 soient conformes au Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC), qui prescrit la conception et une norme de construction des navires impliqués dans le transport de produits chimiques liquides en vrac et identifie l'équipement à emporter pour réduire au minimum les risques pour le navire, son équipage et l'environnement, eu égard à la nature des produits transportés. Le Recueil IBC repose fondamentalement sur le principe de la répartition des navires en différents types, en fonction des risques que présentent les produits qu'il vise. Chacun des produits peut posséder une ou plusieurs propriétés dangereuses, telles que l'inflammabilité, la toxicité, l'action corrosive et la réactivité.

Le rejet de résidus d'une "substance liquide nocive" n'est autorisé que dans des installations de réception (c'est-à-dire que leur rejet en mer est interdit), jusqu'à ce que certaines concentrations et conditions variant selon la catégorie de substances soient respectées. Plus important encore, aucun rejet de résidus contenant des substances nocives n'est autorisé à moins de 12 milles de la terre la plus proche.

En octobre 2004, l'OMI a adopté les règles révisées de l'Annexe II de MARPOL relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac. Ces règles ont permis d'intégrer un système de classement en quatre catégories pour les substances liquides nocives, et elle sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

L'Annexe II de MARPOL continue d'être mise à jour pour tenir compte de l'évolution constante des produits chimiques dont les propriétés et les dangers varient et pour garantir que ces cargaisons peuvent être transportées en toute sécurité.

## **Annexe III de MARPOL - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis**

L'Annexe III, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1992, contient les prescriptions générales relatives à l'emballage, au marquage, à l'étiquetage, à la documentation, à l'arrimage, aux limites quantitatives, aux exceptions et aux notifications concernant les substances nuisibles transportées par mer en colis.

L'objectif des règles de l'Annexe III de MARPOL était d'identifier les polluants marins afin qu'ils puissent être emballés et arrimés à bord des navires de manière à réduire au minimum la pollution accidentelle et à faciliter la récupération en utilisant des marques claires pour les distinguer d'autres cargaisons moins dangereuses.

Aux fins de cette Annexe, "substances nuisibles" désigne les substances qui sont identifiées comme polluants marins dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ou qui satisfont aux critères énoncés dans l'appendice de cette Annexe.

Le Code IMDG a été modifié à de nombreuses reprises, tant dans sa présentation que dans son contenu, afin de suivre les besoins en constante évolution du secteur.

---

## **Annexe IV de MARPOL - Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires**

Le déversement d'eaux usées non traitées dans la mer peut créer un risque pour la santé. Les eaux usées peuvent également entraîner un appauvrissement en oxygène et constituer une pollution visuelle évidente dans les zones côtières - un problème majeur pour les pays dotés d'une industrie touristique.

L'Annexe IV de MARPOL contient un ensemble de règles concernant le rejet en mer des eaux usées par les navires, y compris des règles concernant le matériel et les systèmes des navires pour le contrôle du rejet des eaux usées, la mise à disposition d'installations de réception portuaires pour les eaux usées et les prescriptions en matière de visites et de délivrance des certificats. L'Annexe IV est entrée en vigueur le 27 septembre 2003. Une Annexe IV révisée, adoptée le 1<sup>er</sup> avril 2004, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2005.

Le rejet des eaux usées à la mer est interdit, sauf si le navire dispose d'une installation de traitement des eaux usées approuvée ou que le navire rejette des eaux usées après broyage et désinfection à l'aide d'un dispositif approuvé à une distance de plus de 3 milles marins de la terre la plus proche.

L'Annexe IV de MARPOL et les directives connexes sont en cours de révision afin d'y inclure des dispositions relatives à la tenue des registres et des mesures permettant de confirmer la performance des installations de traitement des eaux usées tout au long de leur durée de vie; et en outre, sur les navires neufs, l'interdiction d'installer des systèmes de broyage et de désinfection.

## **Annexe V de MARPOL - Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires**

En vertu de l'Annexe V de MARPOL, une interdiction générale s'applique au rejet en mer de tous les types d'ordures, y compris toutes les matières plastiques, à partir de navires et de plateformes fixes ou flottantes, sauf dans les cas explicitement autorisés par l'Annexe.

L'Annexe V de MARPOL est entrée en vigueur le 31 décembre 1988 et comprend des prescriptions concernant, entre autres, la fourniture d'installations de réception portuaires adéquates; la désignation de zones spéciales; le contrôle par l'État du port; et les affiches, la tenue du registre des ordures et les plans de gestion des ordures.

Les faits nouveaux intervenus récemment concernant l'Annexe V trouvent leur origine dans l'accumulation dommageable de déchets plastiques dans les océans. Les images poignantes d'animaux marins piégés par des déchets plastiques ou les ayant ingérés sont devenues tragiquement familières.

En 2018, consciente de l'importance d'une action continue pour gérer ce problème mondial, l'OMI a adopté le Plan d'action visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires afin de contribuer à la solution mondiale pour empêcher les déchets plastiques présents dans le milieu marin de pénétrer dans les océans par le biais des activités des navires. Le Plan d'action s'appuie sur les mesures et cadres réglementaires existants et met en lumière les possibilités d'amélioration des cadres définis et énonce de nouvelles mesures complémentaires permettant d'aborder la question des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires.

En 2021, le MEPC a adopté une stratégie d'accompagnement pour guider la mise en œuvre du Plan d'action par l'établissement d'un calendrier des mesures et l'identification des modalités appropriées. Certains des résultats du Plan d'action qui sont identifiés dans la stratégie comme des objectifs clés sont : la réduction des déchets plastiques rejetés dans le

---

milieu marin par les navires de pêche; la réduction de la part de déchets plastiques présents dans le milieu marin imputable aux transports maritimes; et l'amélioration de l'efficacité des installations de réception portuaires en vue de réduire la quantité de déchets plastiques rejetés dans le milieu marin.

Dans ce contexte, des projets d'amendements à l'Annexe V de MARPOL et aux directives connexes sont en cours d'élaboration afin de rendre obligatoire le marquage des engins de pêche, selon une approche en fonction d'objectifs, et de renforcer l'obligation de signaler les pertes d'engins de pêche.

### **Annexe VI de MARPOL - Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires**

La question de la lutte contre la pollution de l'atmosphère par les navires - en particulier les gaz nocifs provenant des échappements des navires - avait été discutée avant l'adoption de la Convention MARPOL de 1973. Toutefois, il avait été décidé à l'époque de ne pas inclure la pollution de l'atmosphère.

L'Annexe VI de MARPOL a finalement été adoptée en 1997, par l'ajout d'un protocole à la Convention, qui comprenait la nouvelle Annexe. Elle limite les principaux polluants atmosphériques contenus dans les gaz d'échappement des navires, notamment les oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>) et les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), et interdit les émissions délibérées de substances appauvrissant la couche d'ozone. L'Annexe VI de MARPOL régit également l'incinération à bord des navires et les émissions de composés organiques volatils (COV) des navires-citernes.

Bien que la pollution de l'atmosphère par les navires ne soit pas la cause ni l'effet directs, par exemple, d'un déversement d'hydrocarbures, elle provoque un effet cumulatif qui contribue aux problèmes généraux de qualité de l'air rencontrés par les populations dans de nombreuses régions. Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la pollution de l'air est responsable chaque année de près de sept millions de décès dans le monde. En outre, lorsque les SO<sub>x</sub> et les NO<sub>x</sub> sont exposés à l'atmosphère, ils réagissent avec l'eau pour former de l'acide sulfurique et de l'acide nitrique, composants des dépôts acides, également connus sous le nom de pluie acide.

L'Annexe VI est entrée en vigueur le 19 mai 2005 et une Annexe VI révisée avec des limites d'émissions considérablement renforcées a été adoptée en octobre 2008, et est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2010.

### **OMI 2020**

Les succès de l'Annexe VI de MARPOL se poursuivent avec la mise en œuvre d'une limite globale de 0,50 % m/m (masse par masse) - une réduction importante par rapport à la limite précédente de 3,5 % - sur la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à bord des navires à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Un immense travail préparatoire a été entrepris par l'OMI et les parties prenantes du secteur pour s'assurer que la transition se déroule sans heurts. L'OMI a diffusé une série de directives pour aider le secteur du transport maritime et ses États Membres à se préparer, notamment des directives sur la planification de la mise en œuvre par les navires (traitant de questions telles que l'évaluation des risques pour les nouveaux combustibles et le nettoyage des citernes) et des directives sur le contrôle par l'État du port.

L'entrée en vigueur du plan OMI 2020 a suscité une certaine inquiétude, les prévisions faisant état de perturbations et d'impacts considérables pour les expéditeurs, les consommateurs et les producteurs de combustible diesel. Cependant, la mise en œuvre finale du plan OMI 2020

---

a donné lieu à très peu de rapports de non-disponibilité de fuel-oil (FONAR) et encore moins de cas de non-conformité signalés. Cela montre qu'avec une planification et une préparation approfondies, il est possible d'opérer un changement majeur qui présente des avantages considérables pour le monde sans fausser le commerce mondial.

## **Émissions de gaz à effet de serre**

En lien avec la protection de l'atmosphère, l'OMI mène une action continue pour faire face à l'impact des émissions de gaz à effet de serre, le plus grand défi auquel le monde est confronté.

### *Prescriptions obligatoires liées à l'EEDI et au SEEMP*

En 2011, l'OMI a ajouté un nouveau chapitre 4 à l'Annexe VI de MARPOL, intitulé "Règles relatives au rendement énergétique des navires", qui comprend deux mesures principales, l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) et le plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP). Il s'agissait du premier ensemble de mesures obligatoires en matière de rendement énergétique pour tout secteur des transports et du premier traité juridiquement contraignant sur les changements climatiques à être adopté depuis le Protocole de Kyoto.

L'EEDI des navires neufs est une mesure technique qui vise à promouvoir l'utilisation d'équipements et de moteurs ayant un meilleur rendement énergétique. L'EEDI exige un rendement énergétique minimal par capacité-mille (par exemple, tonne-mille) pour différents segments de type et de dimension de navires.

Le niveau est renforcé progressivement tous les cinq ans et, de ce fait, l'EEDI favorise l'innovation continue et la mise au point technique de tous les facteurs exerçant une influence sur le rendement énergétique d'un navire dès sa conception.

Le plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) est une mesure opérationnelle qui établit un mécanisme pour améliorer le rendement énergétique d'un navire de manière rentable.

Afin d'évaluer avec précision le rendement énergétique des navires, il est essentiel de disposer de données exactes sur la consommation de combustible. En octobre 2016, l'OMI a adopté les prescriptions obligatoires de l'Annexe VI de MARPOL pour que les navires enregistrent et déclarent leur consommation de fuel-oil. En vertu des amendements, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 (qui représentent environ 85 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> du transport maritime international) sont tenus de collecter des données sur la consommation pour chaque type de fuel-oil qu'ils utilisent, ainsi que d'autres données spécifiques, y compris des indicateurs "d'activité de transport".

### *Stratégie initiale de l'OMI concernant les GES*

L'une des réalisations les plus importantes des travaux de l'OMI est l'adoption de la Stratégie initiale concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires en avril 2018. Pour la première fois, il existe un engagement clair en faveur d'une élimination complète des émissions de GES provenant des navires, un lien spécifique avec l'Accord de Paris et une série de niveaux d'ambition significatifs et clairs, dont une réduction d'au moins 50 % des émissions du secteur d'ici 2050.

La Stratégie initiale est un accord historique, qui représente un cadre pour les États Membres et définit la vision future des transports maritimes internationaux, les niveaux d'ambition pour réduire les émissions de GES et les principes directeurs; et elle inclut des mesures envisageables à court, moyen et long termes, accompagnées de calendriers possibles, et les

---

incidences de ces mesures sur les États. La Stratégie identifie également les obstacles et les mesures d'appui, notamment le renforcement des capacités, la coopération technique et la recherche et le développement (R&D).

Depuis l'adoption de la Stratégie initiale, l'OMI travaille activement à la transposition des engagements en prescriptions obligatoires dans MARPOL qui s'appliquent aux navires de tous les pavillons, afin de garantir que les niveaux d'ambition sont effectivement atteints dans le respect des délais convenus. En tant que tels, les engagements de l'OMI ne se contentent pas de rester des objectifs ambitieux, mais établissent un cadre réglementaire contraignant qui s'applique à la flotte mondiale et est mis en œuvre à l'échelle mondiale, tant dans l'État du pavillon du navire que dans tout État du port où le navire se rend.

L'une des composantes les plus importantes des futures mesures de réduction des GES est la mesure à court terme de réduction de l'intensité carbone en fonction d'objectifs. Des amendements ont été adoptés à l'Annexe VI de MARPOL, qui définissent des mesures techniques et opérationnelles de rendement énergétique des navires, dans le but de réduire d'au moins 40 % l'intensité carbone d'ici à 2030, comme convenu dans la Stratégie initiale concernant les GES. Cela s'est accompagné de l'approbation d'une évaluation approfondie des incidences.

Les nouvelles mesures exigeront de tous les navires qu'ils calculent leur indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) en fonction des moyens techniques mis en œuvre pour améliorer leur rendement énergétique et qu'ils établissent leur indicateur d'intensité carbone opérationnel (CII) et leur notation CII. Les navires obtiendront une notation de leur rendement énergétique de A à E. Plusieurs directives ont été élaborées pour appuyer la mise en œuvre de cette mesure à court terme.

Le système de notation de l'intensité carbone adopté par l'OMI devrait renforcer la participation du secteur privé à la promotion des transports maritimes à faible émission de carbone. Cela permettra au secteur financier, par exemple les banques et les compagnies d'assurance, mais aussi les affréteurs et les propriétaires de cargaisons, d'utiliser les notations obligatoires de ces navires de manière à orienter les investissements et les capitaux vers les navires ayant le meilleur rendement.

À la suite de la COP 26 et du Pacte de Glasgow pour le climat, les États Membres de l'OMI participent activement à la révision de la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des GES provenant des navires et à l'élaboration d'un ensemble de mesures envisageables à moyen terme, comprenant des éléments techniques et économiques qui placeront les transports maritimes internationaux sur la voie de l'élimination progressive des émissions de GES.

Il est clair que les innovations technologiques et l'introduction à l'échelle mondiale de combustibles et/ou sources d'énergie de substitution pour les transports maritimes internationaux seront des éléments essentiels à la réduction nécessaire des émissions de GES.

La réglementation stimule l'innovation technologique et il existe un nombre croissant de projets de R&D et d'essais en matière de technologie de conception de navires à haut rendement énergétique et de combustible marine de substitution (renouvelables) dans différentes parties du monde. La Convention MARPOL, en tant que plateforme réglementaire, jouera un rôle de plus en plus vital dans la poursuite de la voie de la décarbonisation du transport maritime.

### **Le concept de "zones spéciales" et le Recueil sur la navigation polaire**

Tout en préconisant une approche globale, l'OMI reconnaît néanmoins que certaines zones nécessitent une protection supplémentaire et la Convention MARPOL, dans ses Annexes I, IV

---

et V, définit certaines zones maritimes comme des "zones spéciales" dans lesquelles l'adoption de mesures spéciales obligatoires renforcées pour la prévention de la pollution est requise. L'Annexe VI établit certaines zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> avec des contrôles plus stricts des émissions de soufre et des zones de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> pour les normes d'émission de NO<sub>x</sub> de niveau III.

Reconnaissant la nécessité de renforcer la protection des environnements vierges autour des pôles, et s'appuyant sur les nombreuses prescriptions, dispositions et recommandations pertinentes qui ont été élaborées au fil des ans, l'OMI a adopté le Recueil sur la navigation polaire qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017 et a été considéré comme une étape historique dans les travaux de l'Organisation.

Le Recueil sur la navigation polaire couvre l'ensemble des questions relatives à la navigation dans les eaux entourant les deux pôles - conception, construction et équipement des navires; les préoccupations opérationnelles et de formation; recherche et sauvetage; et, tout aussi important, la protection de l'environnement et des écosystèmes uniques des régions polaires. En général, le Recueil sur la navigation polaire va au-delà de toutes les autres réglementations mondiales en matière de sécurité et d'environnement qui s'appliquent aux transports maritimes internationaux et s'appuie sur des mesures mondiales pour fournir une couche supplémentaire de protection pour les régions polaires.

## CONCLUSION

L'adoption de la Convention MARPOL en 1973 a été une étape importante dans la focalisation de l'attention du secteur des transports maritimes sur l'environnement. Il ne suffisait plus d'assurer la sécurité du transport des biens et des personnes, il fallait aussi tenir compte de l'environnement. Cela reflétait en partie une plus grande prise de conscience au niveau mondial de l'impact d'un monde de plus en plus industrialisé sur l'environnement - et il est clair que la Convention était aussi, dans un sens, une réponse politique mondiale à des événements tels que la catastrophe du **Torrey Canyon**. Après la conférence de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution, qui a permis à la fois de renforcer les dispositions relatives à la sécurité des navires-citernes et de lever les obstacles qui empêchaient l'entrée en vigueur de la Convention, le double objectif "Une navigation plus sûre et des océans plus propres" est devenu le double objectif des travaux de l'OMI.

Aujourd'hui, MARPOL est reconnue comme l'ensemble le plus important de règles internationales pour la prévention de la pollution des mers par les navires. Au fil des ans, MARPOL a élargi son champ d'application afin de relever les nouveaux défis posés par la navigation et de répondre à l'évolution des attentes de la société mondiale, comme la demande d'air pur et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La Convention MARPOL régleme les incidences de la navigation sur l'environnement depuis des décennies. Toutefois, dans le contexte moderne actuel, l'accent mis sur l'environnement n'a jamais semblé aussi pertinent. Et, dans les années à venir, elle revêtira une importance encore plus grande à mesure que le développement durable deviendra non seulement ce que nous, à l'OMI, aimerions réaliser, mais aussi une nécessité dont dépendra l'avenir du monde. L'évolution des attentes en matière d'environnement constitue à la fois un défi et une opportunité pour le secteur des transports maritimes.

Les navires du futur doivent répondre en permanence aux besoins de la société, du secteur et du commerce mondial et doivent être exploités dans un cadre qui encourage une culture de promotion des technologies vertes allant au-delà de la simple conformité aux prescriptions réglementaires. Sans aucun doute, MARPOL sera un moteur et un catalyseur pour une toute nouvelle génération de navires ayant un meilleur rendement.

---

Le thème maritime mondial de 2023 est une bonne occasion pour le Secrétariat de l'OMI, les États Membres et les organisations ayant le statut d'observateur de célébrer les 50 ans de MARPOL, tout en soulignant notre engagement à nous appuyer sur les fondations existantes alors que nous nous dirigeons ensemble vers un avenir plus radieux. Grâce au thème retenu, toutes les parties prenantes peuvent mener de concert une campagne de sensibilisation et de communication, afin de mettre en lumière les initiatives prises par l'OMI pour rendre les transports maritimes plus écologiques. Il permet également aux activités d'approfondir des sujets spécifiques liés à la promotion de l'application des prescriptions de MARPOL; de savoir comment les futures réglementations peuvent assurer une meilleure réponse aux défis que représentent la pollution de l'atmosphère et les changements climatiques et aux problèmes environnementaux toujours émergents. En outre, à l'occasion de grandes manifestations internationales, l'OMI pourra contribuer aux efforts déployés par le secteur maritime pour créer une culture visant à promouvoir des technologies écologiques facilitées par les règles de MARPOL, et mettre en valeur ces efforts. Tout au long de l'année, l'OMI apportera une contribution ciblée au débat mondial sur les modalités de transition vers des transports maritimes durables, 50 ans après l'adoption de la Convention MARPOL.

---

---