

Juin 2014 a marqué le premier anniversaire du projet SAFEMED III et la conclusion heureuse d'une grande majorité de ses actions régionales. Désormais, l'objectif se tournera davantage vers des actions bilatérales ciblant, sur une base individuelle, chacun des pays bénéficiaires.

## ACTIONS RÉGIONALES

Les séminaires, ateliers et formations organisés jusqu'à présent ont non seulement permis aux participants de se mettre à jour sur les problèmes de sécurité et de sûreté maritimes mais ils ont aussi formé des personnels qui ont rejoint récemment les administrations des pays bénéficiaires.

L'échange de l'expertise et des meilleures pratiques dans le secteur de la sécurité, de la sûreté et de la prévention des pollutions marines a aidé à encourager une coopération plus forte entre pays ainsi qu'une amélioration de la communication et de l'échange d'information entre bénéficiaires. En guise d'exemple de cette coopération, on peut observer le projet pilote concernant le partage de l'information AIS entre plusieurs pays actuellement en phase de déroulement. Dans ce contexte, un atelier VTMS qui se tiendra à la suite du groupe de travail MAREΣ est prévu en octobre 2014 à Rome. Cela permettra d'aller de l'avant dans une activité qui fut décidée d'un commun accord lors d'un atelier consacré aux questions de suivi du trafic maritime, atelier ayant eu lieu en avril 2014 au siège de l'AESM à Lisbonne.

### SÉMINAIRES SUR LES ENQUÊTES POST-ACCIDENTS MARITIMES

Sept pays bénéficiaires de SAFEMED III, l'Algérie, l'Égypte, la Jordanie, Israël, le Liban, le Maroc et la Tunisie, ont participé à ce séminaire sur les enquêtes post-accidents maritimes qui s'est tenu au siège de l'AESM en février 2014. Cette rencontre sur deux jours a été consacrée aux grands principes de l'enquête post-accident maritime, en soulignant le principe-clé de l'indépendance de l'équipe chargée de l'enquête par rapport à d'autres types et d'autres missions d'enquêtes, la culture du « on-ne-blâme-pas » et enfin l'approche non répressive des enquêteurs. Les intervenants ont également insisté sur la nécessité d'une incorporation appropriée de ces principes dans les systèmes nationaux. Les experts des pays bénéficiaires de SAFEMED III ont à leur tour présenté leur système national d'enquête post-accident maritime et partagé les difficultés rencontrées eu égard aux principes d'indépendance des administrations chargées d'investiguer les accidents maritimes dans leurs pays.

Ce séminaire sera suivi d'un cours plus approfondi destiné aux enquêteurs post-accidents. Ce cours de quatre jours, consacré aux compétences essentielles, se déroulera du 15 au 19 Septembre 2014.

### SÉMINAIRE SUR LE PLAN D'AUDIT DE L'OMI (VIMSAS)

Six pays bénéficiaires de SAFEMED III ont pris part à ce séminaire qui s'est déroulé du 3 au 6 mars au siège de l'Agence : l'Algérie, l'Égypte, la Jordanie, le Liban, le Maroc et la Tunisie. D'une durée de quatre jours, il a couvert les obligations des pays bénéficiaires en tant qu'Etat du pavillon, Etat côtier et Etat du port. Un expert de l'OMI a présenté les procédures appropriées et les lignes de conduite développées par l'OMI en se focalisant sur les modifications récentes : le Plan d'Audit de l'OMI va devenir obligatoire dans un proche avenir. La représentation tunisienne a rendu compte de sa propre expérience dans le passage du Plan d'Audit de l'OMI, expérience datant de l'automne 2013. Elle a expliqué les actions correctives qui ont été prévues.

### FORMATION POUR OPÉRATEURS CLEANSEANET

La formation pour opérateurs CleanSeaNet qui a eu lieu en mars 2014 dans les locaux de l'AESM représentait un suivi de la session d'information sur CleanSeaNet du 18 novembre 2013. Elle a eu pour but de mieux faire connaître aux pays bénéficiaires de SAFEMED III le service européen de détection des navires et de suivi des pollutions par hydrocarbures. Il s'agissait également de déterminer quels pays montrent un intérêt pour rejoindre ce service. Cette session de formation a représenté une phase préliminaire à la mise en œuvre d'un projet pilote rendant le service CleanSeaNet accessible aux pays bénéficiaires de SAFEMED III. Il a contribué à préparer de futurs utilisateurs potentiels de ce service (les opérateurs) dans les pays suivants : Algérie, Égypte, Jordanie, Israël, Liban, Lybie, Maroc et Tunisie.

# Meindert Vink

## Conseiller technique et environnemental auprès de l'Inspection néerlandaise du Transport maritime (NSI), intervenant lors du séminaire MARPOL Annexe VI



### 1) Quels sont les défis que le NSI rencontre actuellement eu égard à la mise en œuvre de l'Annexe VI de MARPOL?

Rotterdam est l'un des plus grands ports de soutage au monde avec environ un million de tonnes de carburants livrés aux navires chaque mois. L'Inspection néerlandaise du Transport maritime se doit d'assurer que la qualité de ces carburants en provenance des

fournisseurs est en conformité avec ce que stipule l'Annexe VI. En ce moment, les Pays-Bas et les autres États membres de l'Union européenne sont très occupés à mettre en place les dispositions liées à l'application prochaine de niveaux de soufre réduits, tels qu'ils sont requis par les Secteurs d'Émissions contrôlée (SEC), à partir du 1er janvier 2015.

### 2) Comment les pays bénéficiaires de SAFEMED III peuvent-ils tirer profit de la ratification et de la mise en œuvre de l'Annexe VI de la Convention MARPOL ?

Pour l'État du Pavillon, la ratification est bénéfique parce qu'il peut à partir de là faire observer l'Annexe VI et délivrer des certificats de l'Annexe VI et non plus des déclarations de conformité. Pour les navires eux-mêmes, il n'y a pas tellement de différences puisqu'ils doivent se conformer à la convention lorsqu'ils font escale dans des États qui, de toute façon, ont déjà ratifié cette convention. Pour les navires naviguant seulement localement, l'obligation existe aussi de satisfaire à la réglementation des États qui ont ratifié la convention. De tout cela résultera une amélioration de la qualité de l'air dans les ports et les eaux environnantes. Suite à la mise en œuvre et à la ratification, il sera également possible de faire respecter la convention par les navires étrangers visitant les ports concernés. Pour l'instant, il est permis aux navires naviguant en Méditerranée d'utiliser un fuel lourd contenant 3,5% maximum de soufre, ce qui dépasse, et de loin, les taux de soufre généralement autorisés dans l'industrie à terre et pour les automobiles. Dans la mesure où la mer Méditerranée n'est pas encore une zone spéciale dans le contexte de l'Annexe VI, les restrictions demandant un taux de soufre moins élevé (0,5% maximum) n'apparaîtront qu'en 2020, et ce au plus tôt. Cela amènera une amélioration de la qualité de l'air, tout particulièrement dans les ports les plus fréquentés. Grâce aux règlements de l'Annexe VI, des améliorations sont également attendues des substances réduisant l'ozone, les composés organiques volatils (VOC), l'incinération à bord, les dispositifs de réception des produits usés, la disponibilité et la qualité du carburant et, à partir du nouveau Chapitre IV, sur l'efficacité énergétique.

### 3) La ratification et la mise en œuvre de l'Annexe VI présentent-elles des difficultés particulières ? Si oui, lesquelles ?

De la ratification et de la mise en œuvre, on peut s'attendre à certaines difficultés particulières dans les domaines suivants : les navires existants naviguant localement et ne répondant pas encore aux exigences de l'Annexe VI devront se mettre en conformité en respectant un certain calendrier; l'application respectueuse de l'Annexe VI doit être élargie et une formation appropriée doit être offerte aux inspecteurs de l'État du pavillon et ceux de l'État du port; les dispositifs portuaires de réception des déchets doivent être équipés pour ce que l'Annexe VI considère comme déchets; et si cela est demandé, les terminaux pétroliers devraient être dotés d'équipements VOC.

### 4) Comment jugez-vous l'interaction avec vos collègues des pays bénéficiaires de SAFEMED III, leurs questions et leur implication générale lors de ce séminaire ?

Les collègues des pays bénéficiaires de SAFEMED III que j'ai rencontrés lors de ce séminaire me sont apparus comme des juristes et des fonctionnaires de l'État du port bien informés. Ils ont posé beaucoup de questions appropriées sur le respect, la mise en œuvre et la procédure de ratification dans leurs pays respectifs. L'état d'avancement de futures ratifications varie d'un pays à l'autre mais le fait que deux pays aient déjà ratifié l'Annexe VI de la Convention est très prometteur.



# SÉMINAIRES & FORMATIONS

## ATELIER CONSACRÉ AUX QUESTIONS TOUCHANT LE SUIVI DU TRAFIC

Huit pays bénéficiaires de SAFEMED III – l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, la Lybie, le Maroc, la Tunisie ainsi que le corps de garde-côte italienne, en sa capacité de gestionnaire du serveur MAREΣ, ont participé à cet atelier consacré aux questions liées au suivi du trafic maritime, atelier qui s'est déroulé les 8 et 9 avril 2014 à l'AESM.

Cette rencontre a été préparée sur la base d'informations fournies par les pays bénéficiaires dans les inventaires actualisés de leurs infrastructures VTMIS et leurs descriptions des systèmes d'échange de données disponibles (pour plus d'information sur les inventaires, voir le Bulletin SAFEMED III, N° 1, mars 2014). La première journée de travail a été principalement consacrée aux présentations des infrastructures et systèmes nationaux de suivi du trafic maritime.

Ces présentations ont été offertes par les pays bénéficiaires de SAFEMED III. Elles ont fourni une information complémentaire sur l'infrastructure existante et en projet. Les fondations sont donc posées pour mieux évaluer l'état de préparation de ces pays dans le partage de l'information AIS aux niveaux régional ou même sous-régional, pour identifier les besoins techniques dans ce domaine et pour définir de possibles activités de suivi.

Lors des discussions bilatérales qui ont suivi, les étapes à venir ont été définies avec les pays ayant exprimé leur intérêt pour un partage de l'information AIS

## SÉMINAIRE CONSACRÉ A L'ANNEXE VI DE MARPOL

Le séminaire consacré à l'Annexe VI de MARPOL a eu lieu les 29 et 30 avril 2014 dans les locaux de l'AESM avec la participation de sept pays bénéficiaires de SAFEMED III – l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, la Lybie, le Maroc, la Tunisie. Leurs représentants ont précisé quel est aujourd'hui l'état d'avancement et de ratification potentielle de l'Annexe VI de MARPOL dans leurs pays respectifs.

Le séminaire a mis l'accent sur l'importance qu'il y a à protéger l'environnement en illustrant le propos par l'impact de la pollution de l'air sur la santé humaine, l'acidification et l'eutrophisation de l'océan ainsi que l'effet des émissions par les navires sur la qualité de l'air à terre. A ce sujet, les intervenants se sont plus particulièrement intéressés aux mers semi-fermées telles que la Méditerranée. Le séminaire a couvert la législation européenne actuelle et future touchant à cette question. Il a mis en relief l'application des règles de l'Annexe VI. Différentes techniques d'échantillonnage ont également été présentées aux participants. L'expérience européenne et les études menées par l'UE en matière d'utilisation du gaz naturel liquide (GNL) comme combustible pour les navires ont également été présentées.

## SÉMINAIRE PORTANT SUR LES SERVICES ANTI-POLLUTION DE L'AESM

Le séminaire sur les services anti-pollution de l'AESM s'est tenu les 13 et 14 mai dans les locaux de l'Agence. Six pays bénéficiaires y ont pris part : l'Algérie, Israël, l'Égypte, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie.

Cette rencontre a offert aux participants une vue générale des principaux services anti-pollution mis sur pied par l'Agence: le réseau de navires en stand-by chargés de récupérer les pollutions par hydrocarbures ; le service CleanSeaNet de suivi des navires par satellite ; le réseau MAR-ICE dédié aux pollutions chimiques ainsi que les procédures de mobilisation y afférentes. Les experts de l'AESM ont expliqué quelles sont les procédures à suivre pour bénéficier de ces principaux services et ils ont également présenté les procédures liées à l'utilisation du réseau de navires en stand-by chargés d'éliminer les pollutions par hydrocarbures par les pays bénéficiaires de SAFEMED III. Lors de ce séminaire, les représentants de plusieurs Etats membres de l'Union européenne ont partagé leur savoir-faire dans le domaine des services de lutte anti-pollution et dans les systèmes existant au sein de leurs pays respectifs.

## FORMATION POUR LES FONCTIONNAIRES PSC DU MoU MÉDITERRANÉEN

La formation destinée aux fonctionnaires du Contrôle par l'État du Port (PSC) dépendant du Memorandum d'entente (MoU) méditerranéen s'est tenu au siège de l'Agence entre les 16 et 19 juin 2014. Elle était basée sur les procédures du Memorandum d'entente (MoU) méditerranéen et avait pour but de réaliser une harmonisation des inspections dans la région du Med MoU.

Des fonctionnaires du Contrôle par l'État du Port venus d'Algérie, d'Égypte, de Jordanie, d'Israël, du Liban et de Tunisie ont pris part à ce cours d'une durée de quatre jours et ils ont participé à un certain nombre d'exercices simulant des inspections par le Contrôle par l'État du Port. Les participants ont été divisés en plusieurs groupes de travail mélangeant les nationalités ce qui, selon le retour d'expérience fourni par les participants eux-mêmes, favorise le dialogue et de meilleurs échanges d'information tout comme l'amélioration de la coopération entre pays. Des exercices portant sur les inspections ont également permis des discussions sur la manière de surmonter les difficultés rencontrées lors des inspections de navires. L'un des objectifs de ce séminaire a été de s'assurer que l'inspection est menée conformément au manuel du Memorandum d'entente (MoU) méditerranéen.

L'une des journées de travail a été consacrée à des exercices pratiques sur MEDSIS, exercices conduits par M. Omar Hassein, directeur du Centre d'information Med MoU. M. Hassein a également renseigné les participants sur le fonctionnement interne du Med MoU (Comité, Secrétariat et Centre d'information). Lors de cette journée, les participants ont échangé sur les défis qu'ils rencontrent lorsqu'ils utilisent le système et ils ont discuté de possibles améliorations. (Pour obtenir davantage d'informations sur les projets de tutorat et d'activités liées au PSC, voir aussi « Autres activités et actions bilatérales »)

## AUTRES ACTIVITÉS ET ACTIONS BILATÉRALES

Lors de la première phase du projet, l'AESM a procédé à une analyse globale des données suivie d'un dialogue interactif avec les pays bénéficiaires. Cela a permis d'évaluer les besoins précis de chaque pays et d'établir un plan d'actions bilatérales adapté à chacun d'eux. La réalisation de ces actions bilatérales a démarré avec succès lors de l'organisation d'une formation sur le Code ISM (International Safety Management) à Tunis en mai 2014.

### FORMATION SUR LE CODE ISM ET LES TECHNIQUES D'AUDIT

La formation sur le Code ISM destinée à l'administration maritime tunisienne s'est déroulée à La Goulette, Tunisie, du 19 au 23 mai 2014. Cette formation interactive de quatre jours a été faite par la société DNV GL contractée par l'AESM. Elle a eu pour but de familiariser davantage les participants avec le Code ISM, y compris les différents types d'audit par l'État du pavillon et les audits internes, tout en développant une approche pratique des audits techniques. Les 15 participants à cette session ont tous réussi l'examen d'évaluation finale et ont reçu des certificats à l'issue de cette formation. Une formation similaire est prévue en Algérie. Elle se déroulera à l'École nationale supérieure maritime (ENSM) de Bou-Ismaïl du 24 au 27 novembre 2014.

### PARTICIPATION AU SOUS-COMITÉ DE L'OMI SUR LA MISE EN ŒUVRE DES INSTRUMENTS DE L'OMI

L'AESM soutient la participation active des pays bénéficiaires de SAFEMED III dans le Sous-comité de l'OMI sur la mise en œuvre des Instruments de l'OMI (Sous-comité OMI III). Cette année, la réunion du sous-comité a eu lieu du 14 au 18 juillet 2014 et elle s'est déroulée en présence de quatre pays bénéficiaires : l'Égypte, Israël, le Maroc et la Tunisie.

L'Égypte a soumis un exposé sur le point 6 du programme, soit « L'harmonisation des activités de contrôle par l'État du port » consacré aux campagnes globales d'inspection.

Israël et le Maroc ont répondu au point 3 du programme, « Responsabilités des gouvernements et mesures destinées à encourager la conformité de l'État du pavillon ».

La Tunisie a offert une présentation sur le point 9 du programme, « Analyse globale des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des instruments de l'OMI ».

### PROJET PILOTE SUR LA FOURNITURE DE SERVICES CLEANSEANET

CleanSeaNet est le service européen de détection des navires et de suivi des nappes d'hydrocarbure, service mis sur pied pour aider l'action des États membres de l'Union européenne dans leur combat contre les pollutions délibérées ou accidentelles nuisant à l'environnement marin. Il offre assistance aux pays participants dans les activités suivantes : identification et traçage des pollutions par hydrocarbures à la surface de la mer ; suivi des pollutions accidentelles pendant les phases d'urgence et contribution à l'identification des pollueurs.

Dans le cadre du projet SAFEMED III, l'AESM prévoit de fournir aux pays bénéficiaires un accès au service CleanSeaNet, ceci restant sujet à un accord préalable sur les conditions d'utilisation du service. Ont déjà exprimé leur intérêt de rejoindre CleanSeaNet et signé ses conditions d'utilisation les pays suivants : l'Algérie, le Maroc, la Tunisie, la Jordanie, le Liban et Israël. Il est prévu que le service soit livré au début de 2015.





## CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

### Amélioration des procédures du Mémorandum d'entente méditerranéen (MoU)

Suite à un accord passé avec le secrétariat du MoU méditerranéen, l'AESM a entamé l'amélioration des procédures de celui-ci et des outils préparés en vue d'une approche harmonisée (avec le Mémorandum de Paris, Paris MoU) et moderne de l'inspection des navires. L'achèvement de cette procédure est prévue pour la seconde moitié de cette année et sera ensuite applicable aux inspections dans le cadre du MoU méditerranéen. Son application restera cependant sujette à l'approbation préalable des nouvelles procédures révisées par le Comité du MoU méditerranéen.

### Fourniture de RuleCheck et du programme d'apprentissage à distance aux fonctionnaires PSC du MoU méditerranéen

Au premier semestre 2015, l'AESM prévoit de fournir aux fonctionnaires PSC du MoU méditerranéen son programme d'apprentissage à distance ainsi que la base de données RuleCheck régulièrement mise à jour. RuleCheck, régulièrement utilisé dans le cadre du Mémorandum de Paris (Paris MoU), est une base de données venant en soutien à l'activité des fonctionnaires du PSC. Elle comprend les documents appropriés publiés par l'OMI, l'OIT ainsi que les documents et procédures touchant au contrôle par l'Etat du port.

### Programmes d'échange/projets de tutorat en matière de Contrôle par l'Etat du port

Deux types de projets d'échange/tutorat sont envisagés dans le domaine du Contrôle par l'Etat du port dans le cadre du projet SAFEMED III :

1) Dans le pays bénéficiaire : inspection à bord du navire réalisée par les inspecteurs du pays bénéficiaire en compagnie d'un ou plusieurs expert(s), suivie d'un débriefing à terre.

2) Dans un Etat membre et sélectionné de l'Union européenne (en fonction d'un accord préalable de cet Etat membre) : les fonctionnaires du PSC des pays bénéficiaires assisteront aux inspections menées par leurs collègues des Etats membres.

Le premier projet de tutorat se déroulant dans le cadre de SAFEMED III est prévu en Jordanie en décembre 2014.

## INVENTAIRE DES POLITIQUES DE LUTTE ANTI-POLLUTION MARINE ET DES RESSOURCES DISPONIBLES

L'AESM produit et met à jour toute une série d'inventaires qui ont pour but de fournir une description générale de l'état de préparation et des moyens de lutte contre les marées noires et les pollutions chimiques dans les États côtiers et membres de l'Union européenne ainsi que dans les parties prenantes de l'AELE. Un inventaire similaire a été préparé pour le projet SAFEMED III et adressé aux pays bénéficiaires pour une mise à jour. Nombre de pays ont d'ores et déjà retourné à l'Agence cet inventaire qu'ils ont réactualisé.

Ces inventaires rendent accessibles à toutes les parties impliquées (Union européenne et pays bénéficiaires de SAFEMED III) des informations-clés telles que, respectivement, les autorités nationales compétentes, les politiques et les dispositifs de prévention. Au cas où se produirait une urgence liée à une pollution par hydrocarbures ou produits chimiques, les services appropriés de la région méditerranéenne peuvent bénéficier de cette information avancée.

## ENTRETIEN AVEC

# Le capitaine Hassan Chaaban coordinateur national pour SAFEMED III au Liban



**1) Vous avez maintenant pris part à plusieurs rencontres organisées dans le cadre de SAFEMED III. Quel est, à votre avis, le principal bénéfice de ce projet du point de vue d'un fonctionnaire civil?**

Nous partageons la mer Méditerranée des deux côtés, nord et sud, et les principaux points d'intérêt et de bénéfice sont représentés par la sécurité, la sûreté et la prévention de la pollution.

Tout accident se produisant sur les rives libanaises affectera profondément le côté nord et l'inverse est vrai également. L'expérience de l'AESM joue un rôle très important et ses activités sont également très importantes et extrêmement utiles aux pays bénéficiaires non membres de l'Union européenne, tout en gardant à l'esprit le fait que le Liban a signé la Déclaration de Barcelone en 1976. Nous sommes liés par cet accord d'association.

**2) En tant que fonctionnaire ayant suivi des formations SAFEMED III, comment pensez-vous pouvoir contribuer à davantage d'améliorations et d'harmonisation au Liban, en fonction des objectifs de SAFEMED III?**

L'une des manières de contribuer à l'amélioration et à l'harmonisation, c'est le fait que j'ai participé activement aux différentes rencontres de l'AESM. De notre côté, un rapport détaillé sera rédigé et soumis directement à notre directeur général, soulignant l'importance d'une telle activité et proposant la mise en œuvre effective des propositions, décisions et recommandations. Nous faisons tout notre possible, dans notre administration, pour atteindre les standards de l'OMI et ceux de l'Union européenne dans les domaines de la sécurité maritime et de la prévention des pollutions, ce qui facilite les conditions du transport maritime et favorise l'économie entre les deux parties.

**3) Comment le projet SAFEMED III est-il perçu parmi vos collègues de l'administration maritime libanaise?**

La plupart de mes collègues directs ont déjà suivi l'un des séminaires ou ateliers de l'AESM, ainsi que des collègues issus d'autres ministères: Défense, Intérieur et Environnement. Tous ont exprimé leur point de vue, leur intérêt et leur appréciation en faveur de l'AESM pour ses très utiles actions en matière d'efficacité et d'expertise dans les différents domaines traitant de la sécurité et de la sûreté maritimes ainsi que de la prévention des pollutions marines.

**4) La ratification et la mise en œuvre de l'Annexe VI de la Convention MARPOL vous semblent-elles plus faciles maintenant, après avoir assisté au séminaire qui lui était consacré ?**

En lien avec ce récent séminaire, des idées nouvelles ont vu jour et pourraient relancer la procédure de ratification et, en parallèle, nous mettrons en place des dispositions administratives locales à l'intention du transport maritime: pour les terminaux pétroliers et les navires (locaux et étrangers); publication de circulaires pour la mise en œuvre des règlements de l'Annexe VI, en particulier pour les terminaux pétroliers et en faveur des absorbeurs-neutralisateurs (scrubbers) comme méthode permettant d'éviter les excès de SOx et, partant, de respecter les exigences de l'Annexe VI.

## Séminaires et rencontres

### techniques

Atelier consacré à la Convention sur la gestion des eaux de ballast  
Lisbonne, 3 et 4 Septembre

Cours sur les compétences essentielles des enquêteurs post-accidents  
Lisbonne, du 15 au 19 Septembre 2014

Atelier s'adressant au Code ISPS et à la capacité institutionnelle  
Lisbonne, du 15 au 19 Septembre

Atelier VTMISS simultanément à une réunion du Groupe de travail MAREΣ,  
Rome, les 22 et 23 Octobre 2014

Rencontre annuelle du Groupe de travail maritime  
Bruxelles, 23 Octobre 2014

Formation au Code ISM (International Safety Management) et techniques d'audit pour l'Algérie  
Bou-Ismaïl, du 24 au 27 Novembre

## Informations complémentaires

Les informations concernant le projet, les activités planifiées et les documents issus des rencontres SAFEMED III sont disponibles en deux langues (anglais et français) sur le site internet de l'AESM : <http://emsa.europa.eu/> et le site d'EuroMed : <http://euromedtransport.eu/>