

PREFECTURE MARITIME DE LA MEDITERRANEE

Toulon, le 19 juillet 2010  
N° 292 PREMAR MED/AEM/NP



DIVISION « ACTION DE L'ÉTAT EN MER »

**INSTRUCTION PERMANENTE**

OBJET : Recherche et répression de la pollution par les navires, engins flottants et plates-formes.

RÉFÉRENCES :

- a) Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, et notamment sa partie XII ;
- b) Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 et modifiée par le protocole de 1978 (dite MARPOL 73/78) ;
- c) Convention internationale de Barcelone du 16 juillet 1976 portant protection de la mer Méditerranée ;
- d) Code de l'environnement (chapitre VII) ;
- e) Code de la défense (articles L.1521-1 à L.1521-8) ;
- f) Code de procédure pénale (articles L.706-107 à L.706-111) ;
- g) Loi n° 83-581 du 05 juillet 1983 modifiée relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution ;
- h) Loi n° 2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants par les navires ;
- i) Loi n° 2003-346 du 15 avril 2003 relative à la création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ;
- j) Loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice à l'évolution de la criminalité en matière de pollutions marines et politique d'action publique ;
- k) Loi n° 2008-757 du 1<sup>er</sup> août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement ;
- l) Décret 2002-196 du 11 février 2002 relatif à la création des juridictions spécialisées en matière de rejets polluants des navires et de pollution des eaux de mer par hydrocarbures ;
- m) Décret n° 2004-112 du 06 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;
- n) Arrêté du Premier ministre du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'Etat (...)
- o) Instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 relative à la recherche de la pollution par les navires, engins flottants et plates-formes ;
- p) Circulaire du ministère de la justice (direction des affaires criminelles et des grâces) du 1<sup>er</sup> avril 2003 relative à la répression des infractions de pollution des eaux de mer par rejets volontaires des navires ;
- q) Manuel de lutte contre la pollution de l'Accord de Bonn ;
- r) Instruction permanente MARPOL n° 1600/Bureau B2 du 19 avril 2000 (Douane).

P. JOINTES : 14 annexes.

TEXTE ABROGÉ : Instruction permanente relative à la recherche et la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plates-formes n° 224 PREMAR MED/AEM/NP du 25 juin 2008.

Tout rejet illicite en mer d'hydrocarbures ou d'autres produits polluants est sanctionné tant par les conventions internationales que par le droit positif français.

La présente instruction définit les modalités d'application en zone maritime Méditerranée de l'instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plates-formes, et récapitule les réactions des différents acteurs en cas de constatation de pollution avec flagrant délit de rejet à la mer.

Cette procédure s'applique notamment aux infractions relevant des annexes I et II de la convention citée en référence b).

Elle ne s'applique pas dans les ports et fleuves, et concerne uniquement les pollutions volontaires.

**Je demande aux agents et organismes impliqués dans la procédure de recherche et de répression des rejets illicites d'agir avec célérité et de veiller à la qualité des éléments recueillis. La coordination de l'ensemble des acteurs constitue la garantie du succès de la politique de recherche et de répression des rejets illicites en mer.**

Le vice-amiral d'escadre Yann Tainguy,  
préfet maritime de la Méditerranée

Signé **Tainguy**

**INSTRUCTION PERMANENTE  
RECHERCHE ET REPRESSION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES, ENGINES  
FLOTTANTS ET PLATES-FORMES**

1. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF REPREPOL.
  - 1.1. Les conventions internationales.
    - 1.1.1. *La convention MARPOL 73/78.*
    - 1.1.2. *La convention de Montego Bay.*
  - 1.2. Le droit positif français.
    - 1.2.1. *Le code de l'environnement.*
    - 1.2.2. *Le code de procédure pénale.*
2. AGENTS HABILITES A CONSTATER ET A RECHERCHER LES INFRACTIONS.
3. PREUVES DE L'INFRACTION.
  - 3.1. Constatations visuelles.
  - 3.2. Photographies.
  - 3.3. Equipements de télédétection.
  - 3.4. Contact radiophonique.
  - 3.5. Prélèvements en mer.
  - 3.6. Inspection du navire à quai.
  - 3.7. Automatic Identification System (AIS).
  - 3.8. Imagerie satellitaire.
4. MODE OPERATOIRE.
  - 4.1. Constatation de l'infraction de rejet illicite.
  - 4.2. Rapport de pollution.
  - 4.3. Procès-verbal de constatation de l'infraction.
    - 4.3.1. *Navire identifié dans les eaux sous juridiction française.*
    - 4.3.2. *Navire battant pavillon français identifié en haute mer.*
    - 4.3.3. *Navire battant pavillon étranger identifié en haute mer.*
  - 4.4. Déroutement du navire contrevenant.
    - 4.4.1. *Signification du déroutement.*
    - 4.4.2. *Cas du navire coopératif.*
    - 4.4.3. *Cas du navire non coopératif.*
  - 4.5. Immobilisation et cautionnement.
  - 4.6. Mesures complémentaires.
    - 4.6.1. *Inspection à quai.*
    - 4.6.2. *Audition des témoins.*
    - 4.6.3. *Notification à l'Etat du pavillon.*
5. BILAN ANNUEL.

<b>ANNEXES</b>
----------------

- ANNEXE I Schéma de transmission des informations.
- ANNEXE II Contact radiophonique.
- ANNEXE III Code d'apparence des couleurs de l'Accord de Bonn pour la caractérisation des pollutions par hydrocarbures.
- ANNEXE IV Message POLREP.
- ANNEXE V Procès-verbal de constatation de pollution.
- ANNEXE VI Infractions en cas de rejet d'hydrocarbures en zone spéciale MARPOL.
- ANNEXE VII Infractions en cas de rejet de substances liquides nocives transportées en vrac.
- ANNEXE VIII Infractions en cas de rejet de substances nuisibles transportées en colis.
- ANNEXE IX Infraction en cas de rejet d'ordures en zone spéciale MARPOL.
- ANNEXE X Ordre de déroutement.
- ANNEXE XI Télécopie d'information du secrétariat général de la mer et des autorités diplomatiques ou consulaires.
- ANNEXE XII Procès-verbal de constatation de refus d'obtempérer aux injonctions d'un navire ou d'un aéronef de l'Etat.
- ANNEXE XIII Fiche réflexe - flagrant délit de rejet illicite.
- ANNEXE XIV Annuaire.

## 1. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF REPREPOL.

### 1.1. Les conventions internationales.

#### 1.1.1. *La convention MARPOL 73/78.*

Cette convention constitue le cadre juridique international, notamment au travers de ses six annexes, pour la prévention et la répression de tous les phénomènes de pollutions dont est victime le milieu marin du fait des activités de l'homme.

L'annexe I concerne les pollutions par les hydrocarbures et quantifie les huiles pouvant être rejetées lors d'opérations régulières. La règle 1 (paragraphe 11-1) de l'annexe I érige la Méditerranée en zone spéciale. Au sein de cette zone, les rejets d'hydrocarbures et eaux huileuses, quelle que soit leur quantité, sont interdits aux pétroliers et navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 (règle 15-B de l'annexe I).

Les rejets de substances autres que les hydrocarbures sont réglementés par les annexes II (substances nocives transportées en vrac), III (substances nocives en colis ou en conteneurs), IV (eaux usées des navires à la mer), V (ordures des navires à la mer) et VI (rejets dans l'atmosphère par les navires).

Les normes de rejets fixés par la convention MARPOL sont récapitulées dans les annexes VI à IX de la présente instruction.

L'ensemble de ces règles concernent tous les navires, y compris les plates-formes et engins flottants, sans considération de leur type d'activité (pêche, commerce, plaisance...), qu'ils soient français ou étrangers, à l'exception des navires et engins de l'État utilisés à des fins gouvernementales et non commerciales.

#### 1.1.2. *La convention de Montego Bay.*

Entrée en vigueur en France le 30 août 1996, la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (dite convention de Montego Bay) fixe les compétences des États en mer, notamment dans le domaine de la répression des pollutions par les navires. Elle traite des compétences dévolues à l'État côtier (articles 211 et 220).

En application de ces normes juridiques internationales, la France sanctionne en Méditerranée les infractions de rejets illicites commises dans sa zone de protection écologique (ZPE).

Les dispositions de la présente instruction s'appliquent donc sur l'ensemble des espaces maritimes sous juridiction française (mer territoriale et ZPE).

### 1.2. Le droit positif français.

#### 1.2.1. *Le code de l'environnement.*

La France adapte son droit interne en fonction des amendements apportés aux annexes de la convention MARPOL et décline en droit positif les sanctions pénales applicables aux faits incriminés. Ainsi, les articles L.218-10 à L.218-30 du code de l'environnement prévoient les sanctions applicables aux rejets suivant leur nature : hydrocarbures, substances liquides nocives transportées en vrac, substances nuisibles transportées en colis (conteneurs, citernes...) et ordures.

### 1.2.2. *Le code de procédure pénale.*

Ce code traite, dans les articles visés en référence f), de la procédure applicable en cas de pollution des eaux maritimes par rejets des navires. Il répartit la compétence entre les juridictions du littoral maritime spécialisées et le tribunal de grande instance de Paris.

La liste et le ressort des juridictions du littoral maritime spécialisées sont fixés par le décret cité en référence k). Pour la Méditerranée, il s'agit du tribunal de grande instance de Marseille, seul compétent pour connaître de toutes les infractions de rejets illicites commises par les navires dans les eaux sous souveraineté ou juridiction française.

Le tribunal de grande instance de Paris est pour sa part compétent pour les affaires d'une grande complexité, les cas constituant une infraction visée à l'article L.218-19 du code de l'environnement ainsi que les cas constituant une infraction connexe commise en ZPE.

## 2. AGENTS HABILITES A CONSTATER ET A RECHERCHER LES INFRACTIONS.

Le code de l'environnement fait la distinction entre la recherche et la constatation de l'infraction. Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et constater les infractions en matière de rejets polluants par les navires (article L.218-26) :

- les administrateurs, officiers, inspecteurs, contrôleurs et agents de l'administration des affaires maritimes ;
- les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;
- les fonctionnaires et agents assermentés et commissionnés des services maritimes et des ports autonomes ;
- les ingénieurs des mines et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;
- les officiers de port et officiers de port adjoints ;
- les chercheurs, ingénieurs et techniciens assermentés de l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer ;
- les agents des douanes ;
- les commandants et chefs de bord des bâtiments et aéronefs de la marine nationale.

Par ailleurs, sont habilités à rechercher (mais non constater) ces mêmes infractions (article L.218-27) :

- les commandants des navires océanographiques de l'État, des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'État affectés à la surveillance des eaux maritimes ;
- les agents des phares et balises ;
- les agents de la police de la pêche fluviale.

Les agents habilités à constater et à rechercher les infractions établissent un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Les agents habilités uniquement à rechercher les infractions établissent un rapport ayant valeur de simple renseignement. Toutefois, l'audition de l'agent ayant établi le rapport par un officier de police judiciaire, un officier ou un inspecteur des affaires maritimes permet de formaliser les renseignements recueillis, en vue de la poursuite de l'enquête judiciaire.

### 3. PREUVES DE L'INFRACTION.

Le juge s'appuie sur des éléments de preuve convergents (« faisceau d'indices ») pour fonder son intime conviction. Ces éléments sont établis par tout moyen de preuve, en particulier :

- constatations visuelles ;
- photographies ;
- équipements de télédétection ;
- contact radiophonique ;
- prélèvements en mer ;
- inspection du navire à quai ;
- automatic identification system (AIS) ;
- imagerie satellitaire.

#### 3.1. Constatations visuelles.

La modification du manuel de l'Accord de Bonn accorde une place prépondérante à l'observation visuelle comme élément de preuve (cf. atlas photos de l'Accord de Bonn).

Sont notamment recherchés :

- l'observation visuelle de la nappe dans le sillage du navire par voie aérienne ;
- l'absence d'autre navire sur zone ;
- la position de la nappe correspondant à la route suivie par le navire ;
- le fait, après contact radio, que le rejet cesse immédiatement.

L'Organisation Maritime Internationale, par la résolution MEPC.61 (34) du 09 juillet 1993 sur les limites de visibilité des déversements d'hydrocarbures, précise qu'une trace visible d'hydrocarbures est une preuve d'infraction possible à la norme de 15 ppm prescrite par la convention MARPOL.

#### 3.2. Photographies.

Les photographies jointes et comptabilisées au procès-verbal corroborent l'observation visuelle.

Dans l'urgence, elles seront adressées par courriel au CROSS, au groupement de gendarmerie maritime de Toulon, au procureur de la République près le tribunal de grande instance de Marseille, et pour information à la préfecture maritime.

Par la suite, il convient pour les agents de constatation de joindre toutes les photos, y compris celles de qualité médiocre, sous forme de CD-ROM (conserver les photographies numériques à l'état brut, sans réduction ni autre opération) et les photos les plus probantes sous forme de planche photographique légendée. Elles sont en couleurs, numériques (voire argentiques), vierges de toute inscription sauf date et heure de prises de vues, classées et numérotées dans l'ordre de leur recueil. Chaque photo numérique possède une carte d'identité (numéro chronologique, date, vitesse d'obturation...).

Le dossier photographique doit comprendre au minimum quatre prises de vue :

- la nappe dans le sillage du navire ;
- l'avant du navire montrant que celui-ci ne traverse pas une nappe ;
- le nom du navire ;
- la nappe seule, afin de caractériser les aspects et la nature du polluant.

La technique de prise de photos est éprouvée et connue de tous les pilotes. Cependant, dans le cas de pollutions atypiques et à plus forte raison dans le cas de pollutions relevant de l'annexe II de la convention MARPOL, il est important de réaliser des clichés permettant de localiser la source du rejet (proue, poupe, flanc bâbord et tribord), afin de caractériser les éléments constitutifs de l'infraction.

### 3.3. Equipements de télédétection.

Le système intégré de détection aéroporté embarqué à bord des aéronefs spécialisés de la douane a pour rôle essentiel de détecter et de localiser les pollutions à la surface de l'eau.

Ce système est composé de deux senseurs principaux :

- le SLAR (Side Looking Airborne Radar), qui analyse la rétrodiffusion de la surface de l'eau afin de détecter une zone polluée ;
- le scanner IR, qui permet de visualiser les variations de rayonnement et de température de la surface de l'eau et la caméra visible avec son filtre UV (employé uniquement de jour), qui permet de détecter la présence d'irisation qui est une caractéristique d'hydrocarbure.

Le POLMAR II, basé à Hyères, dispose en complément d'un radiomètre micro-ondes, capable de mesurer le volume d'hydrocarbure par un calcul de température de brillance émise.

La mise en œuvre simultanée de tous ces équipements est souhaitable pour confirmer la signature d'une pollution par hydrocarbures. Ces capteurs sont des moyens de preuves fiables et admis par les tribunaux français.

Les résultats bruts transmis aux autorités doivent être accompagnés d'explications techniques descriptives et explicatives et, dans la mesure du possible, d'une inscription papier de la signature radar.

### 3.4. Contact radiophonique.

Le contact radiophonique de l'agent de constatation avec le capitaine du navire contrevenant est un élément important, notamment dans l'établissement de la preuve de l'intention du rejet volontaire.

Lors du contact entre l'aéronef et le navire infracteur, le commandant de bord doit suivre précisément une chronologie de questions conforme à l'annexe II et ne pas oublier d'interroger le capitaine du navire afin qu'il confirme ou infirme qu'il n'est pas en avarie. L'heure de début et de fin d'interrogation sont mentionnées dans le procès-verbal.

En cas d'échec du contact radio entre l'aéronef et le navire, il est utile de tenter d'établir un contact radio, selon les mêmes modalités, entre le navire et le CROSS. Ce procédé permettra d'apporter ainsi la preuve du bon fonctionnement de sa radio, si le navire répond.

Les enregistrements des communications VHF, via le CROSS, font partie des éléments de preuve de l'infraction.

### 3.5. Prélèvements en mer.

Bien qu'ils ne soient pas nécessaires à la caractérisation du rejet, des prélèvements d'échantillons en mer peuvent être effectués à la seule demande du procureur de la République. Ces prélèvements peuvent être un élément de preuve notamment lors de rejet d'un produit relevant de l'annexe II de la convention MARPOL.



Les prélèvements sont effectués en trois exemplaires par un agent ou un officier de police judiciaire ou un agent de l'Etat habilité à constater les infractions. Le directeur d'enquête judiciaire adresse un exemplaire pour analyse au laboratoire retenu par l'autorité judiciaire, un deuxième à l'armateur pour son usage, le dernier étant conservé par les enquêteurs jusqu'à son dépôt au greffe du tribunal pour une éventuelle contre-expertise.

Le procès-verbal consigne les prélèvements réalisés.

### 3.6. Inspection du navire à quai.

Les centres de sécurité des navires (CSN) disposent d'inspecteurs de sécurité des navires (ISN) qui, à la demande de l'autorité judiciaire, rapportent sur le fondement des articles 60 ou 77-1 du code de procédure pénale un avis technique sur l'état du navire contrevenant. Il appartient au directeur d'enquête judiciaire de se rapprocher de l'ISN qui procédera à la visite.

L'inspection est faite à quai mais n'est pas systématique. A la demande du procureur de la République, le CROSS contacte le centre de sécurité des navires géographiquement compétent ou l'ISN d'astreinte pour l'exécution de cette demande.

Conforme au mémorandum de Paris, cette investigation permet de rechercher des indices concordants, tels que :

- examen du dispositif non plombé du séparateur eau – huile ;
- état du séparateur ;
- état du compartiment machine et niveau de la caisse destinée à récupérer les eaux de lavage ;
- existence d'une tuyauterie « pirate » ;
- négligence dans la gestion des rejets polluants et dans la tenue du registre d'hydrocarbures.

Si le navire ne fait pas escale dans un port français, une demande est adressée par le CROSS au prochain port d'escale (partie au MOU de Paris). Cette demande détaille les indices concordants et toute autre information recherchés dans le cadre de l'enquête judiciaire (identité du navire, de l'équipage et de l'armateur ; nature des produits transportés ; résultat de l'inspection du navire ; sanctions administratives éventuelles).

Tout comme l'agent de constatation, l'inspecteur ne s'exprime pas en tant qu'expert et n'émet pas de conclusions sur l'existence ou non d'une infraction. Il a simplement pour mission de vérifier l'état du navire et des registres.

### 3.7. Automatic identification system (AIS).

Le système d'identification automatique (AIS) permet aux navires, aéronefs et systèmes de surveillance du trafic de connaître par échange automatisé en VHF l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation.

Ce système est un moyen de preuve nocturne avéré pour l'identification des navires pollueurs. Lors d'une constatation effectuée de nuit, il permet de s'affranchir de la photographie de détail faisant apparaître le nom du navire (cf. paragraphe 3.2. de la présente instruction).

### 3.8. Imagerie satellitaire.

Sur la base juridique de l'article 10.2 de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, l'agence européenne de sécurité maritime (EMSA) a mis en place un dispositif de surveillance par satellite des pollutions en mer. Ce dispositif comprend un système d'information dénommé « CleanSeaNet ». La France participe à ce dispositif depuis 2007.

Le préfet maritime, chargé de la lutte contre les pollutions, est destinataire des prévisions mensuelles de passage des satellites établies par l'EMSA pour les zones ouest et centre de la Méditerranée. Sur cette base, la division « action de l'Etat en mer » (AEM) de la préfecture maritime (bureau sécurité maritime) signale par e-mail à l'EMSA les créneaux d'acquisition retenus. Elle en informe le COM, le COD et le CROSS.

En lien avec le COM et le COD, la division AEM s'assure ensuite de la cohérence entre l'activité des moyens aériens de la marine nationale et de la douane et les créneaux de réception d'images satellitaires. Cette planification permet de réagir efficacement lorsque l'image transmise par le satellite révèle un navire en action de rejet opérationnel.

Dans les soixante-douze heures suivant une acquisition d'image satellitaire, le CROSS renseigne le système CleanSeaNet en informations sur les pollutions maritimes (« feedback »), sur la base des éléments transmis par les différents acteurs (aéronef, bâtiment à la mer, COM, COD...).

## 4. MODE OPERATOIRE.

Le but de la procédure de constatation de la pollution est de collecter toutes les preuves nécessaires à l'enquête judiciaire. Il s'agit de fournir aux autorités compétentes le plus d'éléments possible permettant d'établir la matérialité de l'infraction, son imputabilité à un navire et la responsabilité des personnes physiques ou morales susceptibles d'être poursuivies.

Afin de dégager des responsabilités pénales, il convient de recueillir un maximum d'éléments concernant le navire, son capitaine, son armateur, les personnes morales responsables, etc... Toutes les informations accessibles et disponibles doivent être rassemblées et recoupées afin de s'assurer de l'identité de l'armateur au moment des faits (fiche synoptique continue du navire, consultation des diverses bases de données, audition du capitaine).

La plus grande rapidité est nécessaire pour la transmission des informations et la prise de décision.

### 4.1. Constatation de l'infraction de rejet illicite.

Les infractions de rejet illicite doivent être recherchées et constatées par les agents habilités à l'occasion de toutes les missions en mer, dès lors que l'objet particulier de la mission n'y fait pas obstacle.

Si le navire contrevenant est identifié, l'agent de constatation prévient immédiatement le CROSS par VHF et continue sa mission de recueil de renseignements et de preuve notamment en interrogeant le capitaine du navire présumé être l'auteur de la pollution (cf. phraséologie en annexe II).

Dans tous les cas, le moyen de l'Etat ayant constaté l'infraction reste sur zone, autonomie permettant, dans l'attente d'ordre émanant du préfet maritime. Dès qu'il a reçu liberté de manœuvre par le préfet maritime, l'équipage de constatation rentre immédiatement pour entamer la rédaction de la procédure (modèle en annexe V).

Dès qu'il a connaissance de l'infraction, le COM vérifie si un navire ou un aéronef de l'Etat peut, dans le cas où le procureur de la République estimerait devoir engager des poursuites, intercepter le navire contrevenant.

Le CROSS a la responsabilité d'informer directement le parquet de Marseille des pollutions constatées par les aéronefs. Le parquet est également informé sans plus de détails via le COD (Douane) ou le COM (Marine) qu'une pollution en mer a été constatée par un aéronef respectivement de la douane ou de la marine nationale.

Par ailleurs, dès la connaissance du rejet illicite, le CROSS doit rechercher auprès des autorités portuaires de la dernière escale la nature du produit qui a été débarqué ou embarqué afin de prédéterminer sa catégorie.

#### 4.2. Rapport de pollution.

Dès l'observation initiale, les informations doivent être transmises le plus rapidement possible au CROSS par radio, téléphone cellulaire et sous forme de message POLREP (modèle en annexe IV), sans préjudice des directives internes à chaque administration.

Le message POLREP constitue une information administrative. Les décisions du préfet maritime et du procureur de la République étant placées sous le sceau de l'urgence, le POLREP est le premier élément qui leur permet de fonder leur appréciation. Il est donc fondamental qu'il soit transmis le plus rapidement possible, par tout moyen disponible.

Le CROSS retransmet immédiatement au COM, à la préfecture maritime, au groupement de gendarmerie maritime et au parquet du TGI le message POLREP initial complété des éléments en sa possession. Cette mise en alerte est doublée par un contact téléphonique.

#### 4.3. Procès-verbal de constatation de l'infraction.

De retour de mission, l'agent de constatation rédige, sur la base des éléments recueillis, en sus du POLREP initial, un procès-verbal, en respectant le modèle joint en annexe V à la présente instruction. Ce dernier constitue l'aboutissement de ses investigations et servira de base pour l'enquête judiciaire ordonnée par le parquet.

Le procès-verbal de constatation est une pièce unique qui peut être suffisante pour le déclenchement de l'action publique, même en l'absence de photographies et/ou de signature radar (article L.218-28 du code de l'environnement). Aussi, la qualité de sa rédaction est fondamentale ; elle doit être soignée, explicite et non susceptible d'introduire un doute. L'agent de constatation ne doit pas se positionner en tant qu'expert ni émettre de conclusions sur l'existence ou non d'une infraction ; la plus grande objectivité est exigée.

Le procès-verbal comporte les explications techniques permettant aux magistrats de comprendre l'infraction relevée, notamment en cas d'identification de présence de pollution par senseurs. La partie 8 « Informations complémentaires – Eléments de synthèse » doit être narrative, expliquant dans l'ordre chronologique l'ensemble des opérations et constatations effectuées (de la manœuvre d'approche jusqu'à ce que l'aéronef quitte la zone de survol de la pollution).

L'ensemble des éléments de preuves recueillis ainsi que le message POLREP sont annexés au procès-verbal.

#### 4.3.1. *Navire identifié dans les eaux sous juridiction française.*

Le procès-verbal est transmis dans les meilleurs délais par l'agent de constatation au parquet du TGI de Marseille et au groupement de gendarmerie maritime, copie à la préfecture maritime (division AEM) et au CROSS.

En tant que de besoin, la préfecture maritime en informe le directeur interrégional de la mer, le directeur départemental des territoires et de la mer et le délégué à la mer et au littoral concernés.

S'il ne s'agit pas de l'original du procès-verbal (envoi par télécopie ou courriel), celui-ci sera adressé dès que possible par courrier officiel.

#### 4.3.2. *Navire battant pavillon français identifié en haute mer.*

Le procès-verbal est transmis dans les meilleurs délais par l'agent de constatation au parquet du TGI de Paris et au groupement de gendarmerie maritime, copie à la préfecture maritime (division AEM) et au CROSS.

#### 4.3.3. *Navire battant pavillon étranger identifié en haute mer.*

Le procès-verbal est adressé uniquement au CROSS qui, une fois tous les éléments centralisés, le retransmet avec tous les éléments en sa possession au secrétariat général de la mer, pour saisine du ministère des affaires étrangères et européennes, et au parquet du TGI de Marseille, dans l'éventualité où il y aurait une demande d'entraide judiciaire. La préfecture maritime reçoit copie du dossier à titre d'information.

Seules les autorités du pavillon peuvent poursuivre ce navire.

#### 4.4. *Déroutement du navire contrevenant.*

L'opportunité judiciaire d'ordonner un déroutement est décidée par le procureur de la République après un examen conjoint avec le préfet maritime des éléments probants recueillis. Le déroutement est mis en œuvre par le préfet maritime.

Le préfet maritime ordonne de procéder au déroutement du navire contrevenant vers un port français, ou une zone d'attente ou de mouillage lorsque :

- le déroutement n'engage pas la sécurité de la navigation maritime ;
- un moyen de l'Etat peut dérouter le navire contrevenant ;
- un port ou une rade peut accueillir le navire dérouté.

##### 4.4.1. *Signification du déroutement.*

Le COM retransmet au moyen de l'Etat sur zone, par téléphone ou VHF, confirmé ensuite par écrit, l'ordre de dérouter le navire contrevenant, puis de l'accompagner jusqu'au port de déroutement signifié (modèle en annexe X).

Le moyen de l'Etat sur zone signifie au navire contrevenant le déroutement, en suivant la phraséologie prévue dans l'ordre de déroutement (annexe X, appendice X.1.).

La préfecture maritime informe le secrétariat général de la mer et l'ambassade ou le consulat de l'Etat du pavillon de la procédure de déroutement (modèle en annexe XI). Elle rend compte au parquet des modalités du déroutement.

#### 4.4.2. *Cas du navire coopératif.*

Si le navire obtempère, il est marqué ostensiblement par le navire ou aéronef de l'Etat jusqu'à nouvel ordre du préfet maritime (dans la limite de l'autonomie sur zone).

La division AEM de la préfecture maritime prévient la capitainerie du port de destination et détermine avec elle les modalités d'accueil du navire. Elle en informe le COM qui retransmet ces informations au moyen de l'Etat chargé de procéder au déroutement.

Le CROSS prévoit une inspection du navire à quai par le CSN compétent.

#### 4.4.3. *Cas du navire non coopératif.*

Si le navire n'obtempère pas ou ne répond pas, le moyen de l'Etat sur zone en informe le CROSS et le COM. Le groupement de gendarmerie maritime, averti par la préfecture maritime, se met en relation avec le parquet pour la suite à donner.

Le commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat qui a constaté le refus d'obtempérer fait savoir au capitaine du navire contrevenant qu'il relève à son encontre l'infraction de refus d'obtempérer. Il rédige un procès-verbal conforme au modèle figurant en annexe XII et le transmet aux autorités.

L'aéronef au contact (suivant l'autonomie restante) ou le navire d'Etat sur zone suit le navire sans pénétrer dans une mer territoriale étrangère. La fin de la poursuite est ordonnée par le préfet maritime.

Le CROSS demande l'inspection du navire par l'Etat du port d'escale.

#### 4.5. Immobilisation et cautionnement.

L'article L.218-30 du code de l'environnement permet au procureur de la République ou au juge d'instruction saisi d'ordonner l'immobilisation du navire. Cette procédure nécessite qu'il soit dérouté vers un port français par les autorités maritimes ou qu'il fasse escale dans un tel port.

A l'arrivée du navire dans un port ou sur rade, le parquet du TGI prononce l'immobilisation du navire et en informe la préfecture maritime, ainsi que l'autorité portuaire par l'intermédiaire du service enquêteur.

Le procureur ou le juge d'instruction saisi autorise la levée de l'immobilisation, s'il est fourni un cautionnement par l'armateur (articles 142, 142-2 et 143-3 du code de procédure pénale).

Une fois le cautionnement versé, le parquet informe la préfecture maritime et l'autorité portuaire de la levée d'immobilisation du navire par l'intermédiaire du service enquêteur chargé de la notification de la décision de mainlevée.

#### 4.6. Mesures complémentaires.

##### 4.6.1. *Inspection à quai.*

Lorsqu'une inspection du navire est requise dans le cadre de l'enquête judiciaire, elle sera effectuée à quai exclusivement par un inspecteur de sécurité des navires (cf. paragraphe 3.6. de la présente instruction).

##### 4.6.2. *Audition des témoins.*

Le commandant de bord de l'aéronef ayant constaté l'infraction peut être entendu par les gendarmes maritimes chargés de l'enquête judiciaire. Il doit notamment ressortir de son audition :

- la chronologie des actions réalisées lors de la constatation de l'infraction ;
- l'expérience acquise ;
- le nombre d'heures de vol ;
- les stages et formations suivis.

Par la suite, le parquet peut demander à l'agent verbalisateur, à l'inspecteur de sécurité des navires (si une inspection a été demandée par l'autorité judiciaire) et à l'expert pollution maritime de la douane d'être présents à l'audience, afin de relater les constatations et les opérations effectuées. Tout comme lors de la rédaction des procès-verbaux, il convient à cette occasion de bannir les termes subjectifs et interprétatifs. Le commandant de bord d'aéronef et l'inspecteur de sécurité des navires apportent toutes explications sur les circonstances de la constatation de l'infraction et toutes précisions techniques sur le mode de recueil de preuves (fonctionnement des capteurs, qualités des photographies...).

##### 4.6.3. *Notification à l'Etat du pavillon.*

La France considère que tous les faits de pollution causés par des navires battant pavillon étranger dans la zone de protection écologique occasionnent un dommage grave au sens de l'article 228 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dans la mesure notamment où la Méditerranée est une zone spéciale au sens de la convention MARPOL.

La notification à l'Etat du pavillon des poursuites engagées par la France doit être faite en vue d'éviter la mise en cause de leur bien-fondé.

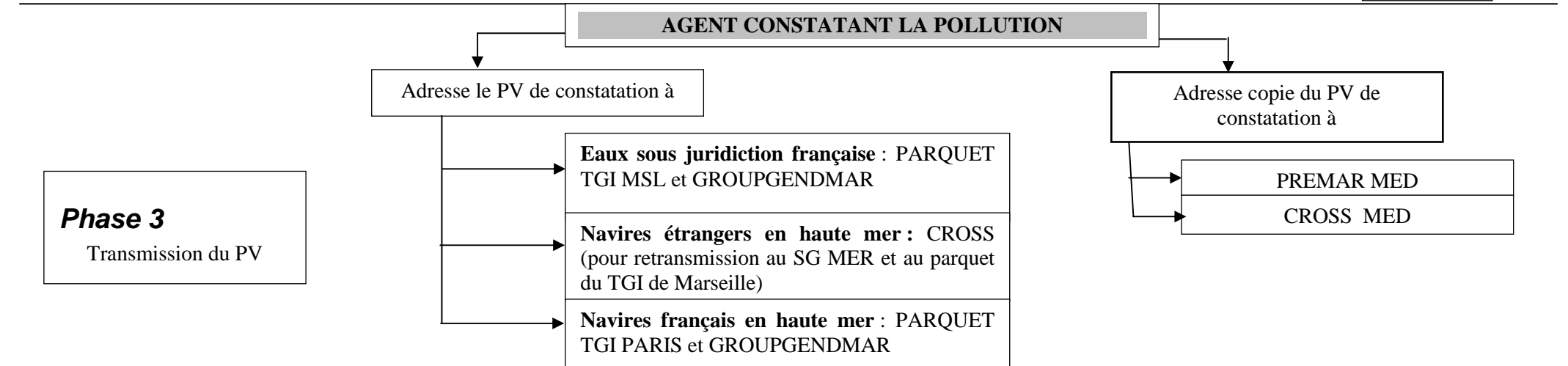
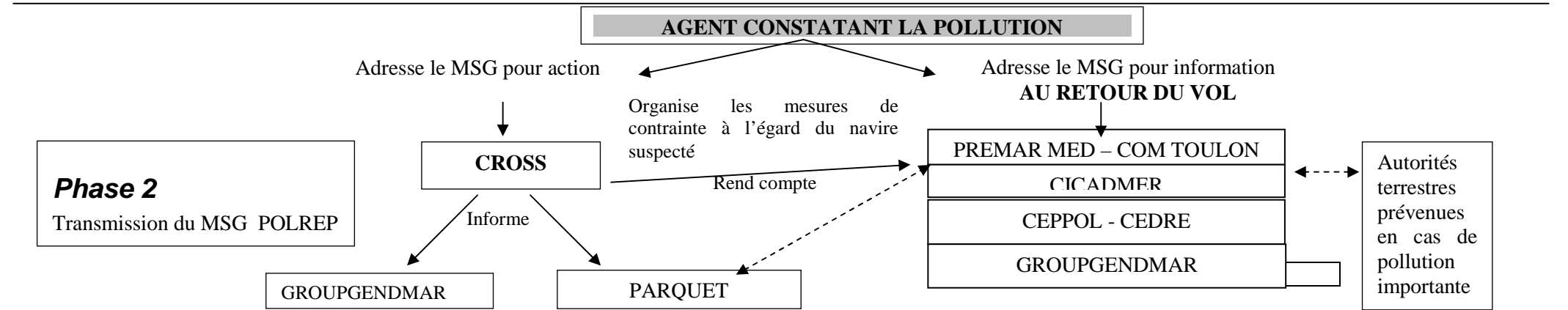
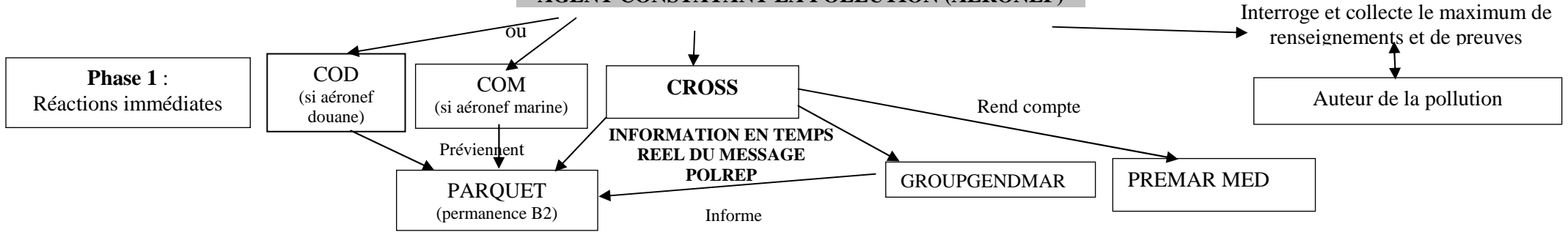
## 5. BILAN ANNUEL.

Un bilan global des rejets illicites (procès-verbaux dressés et poursuites judiciaires engagées) est établi par la préfecture maritime et adressé au secrétariat général de la mer pour le 1<sup>er</sup> février de chaque année, conformément à l'instruction citée en référence o).

Par ailleurs, une réunion annuelle Justice-Préfecture maritime, en présence des administrations agissant en mer sous l'autorité du préfet maritime, permet de dresser un bilan des actions menées et des difficultés rencontrées lors de l'exécution des missions.

# SCHEMA DE TRANSMISSION DES INFORMATIONS

## AGENT CONSTATANT LA POLLUTION (AERONEF)



**Annexe II à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010****CONTACT RADIOPHONIQUE**

La chronologie du contact radio (en français puis en anglais si l'interlocuteur feint de ne pas comprendre) entre l'aéronef et le navire infracteur, est une phase fondamentale dans la détermination des faits et l'expression de l'élément intentionnel.

**CHRONOLOGIE****Contacteur le navire sur canal 16, s'identifier, puis demander :**

- s'il vous reçoit correctement sur le canal 16 (le préciser dans le procès-verbal de constatation) ;
- la bascule sur canal 10 ou 11 (préciser la fréquence utilisée et la qualité de la réception dans le procès-verbal de constatation) ;
- la qualité de la personne qui répond sur la VHF marine ;
- à parler au capitaine ou à défaut à l'officier de quart ;
- les nom, prénom et nationalité du capitaine ;
- les noms du propriétaire et de l'armateur du navire ;
- la provenance, la destination, les marchandises transportées ou ayant été précédemment transportées ;
- l'indicatif d'appel du navire ;
- si le navire est en avarie ou s'il existe un problème technique en cours, puis observation de la nappe polluante dans le sillage immédiat du navire (source, causes, explication donnée par le capitaine, arrêt du rejet) ;
- les informations fournies par le capitaine sur la pollution.

**Notifier le procès-verbal de constatation de rejet illicite d'hydrocarbure ou autre substance liquide nocive.**

En cas d'échec, essayer un contact radio entre le navire et le CROSS MED.



Annexe III à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010

## CODE D'APPARENCE DES COULEURS DE L'ACCORD DE BONN POUR LA CARACTERISATION DES POLLUTIONS PAR HYDROCARBURES

### N° 1 Sheen (Reflét) – gris argenté 0,04 à 0,30 $\mu\text{m}$ 40 à 300 litres/km<sup>2</sup>

En fonction des conditions météo et de l'angle, il peut être invisible.

### N° 2 Rainbow (Arc-en-ciel) – décomposition du spectre 0,3 à 5,0 $\mu\text{m}$ 300 à 5.000 litres/km<sup>2</sup>

L'apparence arc-en-ciel est formé par un éventail de couleurs (bleu 0,4  $\mu\text{m}$ , rouge 0,7  $\mu\text{m}$ ) dû à un effet d'optique indépendant du type de pétrole et dont la brillance varie avec l'angle et la luminosité.

### N° 3 Metallic (Métallique) – bleu, rougeâtre, violet, marron, verdâtre, léger effet de miroir

5,0 à 50  $\mu\text{m}$  5.000 à 50.000 litres/km<sup>2</sup>

La couleur obtenue est dépendante du type de pétrole, de l'angle, de la couleur du ciel mais avec une notion métallique (tôle chauffée).

### N° 4 Discontinuous true color (Vraie couleur discontinue) – brun, noir 50 à 200 $\mu\text{m}$ 50.000 à 200.000 litres/km<sup>2</sup>

La lumière ne passe plus au travers mais indique la vraie couleur du pétrole (marron, noir..). La surface est recouverte de taches, de lambeaux, venant d'une nappe compacte déchirée par le vent et les courants.

### N° 5 Continuous true color (Vraie couleur continue) 200 $\mu\text{m}$ et plus 200.000 litres/Km<sup>2</sup> et plus

Nappe homogène dont l'épaisseur ne peut être donnée que par une aide extérieure (Prestige plus de 5 cm, Erika plus de 20 cm). Seule compte la surface.

**Annexe IV à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010****MESSAGE POLREP**

DESTINATAIRE POUR ACTION : **CROSS MED**

DESTINATAIRES POUR INFORMATION : **PREMAR MED – MARINE CENTOPS  
TOULON – CICAD MER– GROUPE GENDMAR TOULON – COD MARSEILLE –  
CEPPOL – CEDRE**

MOT CLE D'ATTRIBUTION : **POLREP**

NMR

**OBJ/COMPTE RENDU DE POLLUTION**

TXT

A- Classification du compte rendu : Douteux – probable – confirmé

B- Date, heure de l'observation :  
Identité de l'observateur :

C- Position et étendue de la pollution

- Latitude et longitude et orientation par rapport à la position de référence
- Préciser si ET/ZPE/zone spéciale
- Dimensions de la nappe : longueur et largeur ; surface et % de couverture ; surface polluée (L \* l \* %)

D- Vent et éventuellement courant

- Force et orientation
- Vitesse et direction

E- Conditions météo et état de la mer

F- Caractéristiques de la pollution

- Type de pollution : hydrocarbures, produits chimiques emballés ou en vrac, eaux usées, ordures, macro-déchets, organique, méduses, etc.
- Apparence de la pollution : liquide, éléments solides flottants, apparence huileuse, boue semi-liquide, tâches goudronneuses, hydrocarbures dispersés, changement de coloration de l'eau, vapeur visible, etc.
- Description de l'apparence : en cas d'hydrocarbure avéré, utiliser le code d'apparence de l'Accord de Bonn avec des % de couverture (cf. annexe III de la présente instruction)
- Toute marque distinctive de conteneurs ou de fûts.

G- Sources et causes de la pollution

- Indiquer s'il s'agit d'un acte délibéré ou d'un accident. Dans ce dernier cas, en donner une brève description.
- Si possible donner le nom, le type, la taille, la nationalité et le port d'attache du navire pollueur. Si ce navire est en route, donner sa route et sa vitesse.
- Identification de l'émissaire à l'origine du rejet.

H- Navires dans le voisinage

- A fournir si le pollueur ne peut être identifié et si la pollution paraît être récente.

I- Éléments de preuve de l'infraction relevée

- Moyens utilisés : visuel – photographies (numériques – argentiques) – vidéo – SLAR – infrarouge – ultra-violet.

J- Actions entreprises ou envisagées

Pour traiter la pollution :

- Aucune
- A surveiller (fonction de la consistance de la pollution. Dans ce cas, relocalisation par le même avion si possible)
- A traiter (éventuellement type de traitement préconisé).

Éventuellement déroutement.

K- Prévisions de développement de la pollution

- En dilution
- Près des côtes (et heure estimée d'arrivée à la côte)

L- Etats et organisations informés

- Noms – contacts

M- Autres informations

- Contact radio
- Nom d'autres témoins
- Référence à d'autres cas de pollution laissant supposer l'origine de cette pollution
- Etc.

## Annexe V à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010



## PREFECTURE MARITIME DE LA MEDITERRANEE

**PROCES-VERBAL DE CONSTATATION DE POLLUTION**

**REJET** - D'HYDROCARBURES   
 - DE SUBSTANCES LIQUIDES NOVICES

**1.- IDENTIFICATION DE L'AGENT VERBALISATEUR**

(articles L.218-26 et L.218-27 du code de l'environnement)

- 1.1. Nom, grade, fonction :  
 1.2. Administration ou organisme d'appartenance :  
 1.3. Nom du bâtiment / indicatif de l'aéronef :  
 1.4. Port ou Base de rattachement :

**2.- CARACTERISTIQUES DU OU DES NAVIRE(S) SOUPCONNE(S) D'AVOIR COMMIS L'INFRACTION**

- 2.1. Nom du navire :  
 2.2. Raisons de soupçonner le navire :  
 2.3. Date : Heure UTC : (indiquer si l'heure de constatation initiale correspond à une détection radar ou une constatation visuelle)  
 2.4. Position du navire : Latitude Longitude  
 2.5. Pavillon : Port d'immatriculation :  
 2.6. Type de navire : citerne  de charge  de pêche  à passagers   
 Jauge estimative : tonnes  
 Couleur du navire : coque : superstructure :  
 Marques sur la (ou les) cheminée(s) :  
 2.7. Tirant d'eau : (en charge ou sur lest).  
 2.8. Cap : degrés – Vitesse approximative : nœuds  
 2.9. Position de la nappe par rapport au navire (par exemple sur l'arrière, à bâbord, à tribord) :  
 2.10. Section du navire d'où le rejet semblait provenir :  
 2.11. Le rejet a-t-il cessé lorsque que le navire a été observé ou contacté par radio ?  
 OUI  NON

### 3.- CARACTERISTIQUE DE LA NAPPE

#### 3.1. Observations :

Date : \_\_\_\_\_ Heure UTC : \_\_\_\_\_  
 (si ces données sont différentes de celles indiquées au 2.3.)

3.2. Position de la nappe :    Latitude : \_\_\_\_\_    Longitude : \_\_\_\_\_

Autre nappe éventuelle :    Latitude : \_\_\_\_\_    Longitude : \_\_\_\_\_  
 (uniquement si différente de celle indiquée au 2.4.. Si attenante au navire, ne donner que la direction et la longueur).

3.3. Distance approximative de l'amer le plus proche : \_\_\_\_\_ (en milles / km).

#### 3.4. Dimensions générales de la nappe d'hydrocarbures :

Longueur :        km                      Largeur :        km                      Surface :        km<sup>2</sup>

Autre nappe éventuelle :

Longueur :        km                      Largeur :        km                      Surface :        km<sup>2</sup>

#### 3.5. Description de la nappe d'hydrocarbures :

Forme :                      continue     taches     traînées

Taux de recouvrement :        %

Evaluation de la surface polluée :        (surface en km<sup>2</sup> \* % recouvrement)

Direction :

Direction autre nappe éventuelle :

#### 3.6. Apparence de la nappe d'hydrocarbures (code d'apparence de l'accord de Bonn) :

CATEGORIE 1 - REFLETS :        % -                      m3 (surface polluée \* % \* 0,04) ;

CATEGORIE 2 - ARC-EN-CIEL :        % -                      m3 (surface polluée \* % \* 0,3) ;

CATEGORIE 3 - METALLIQUE :        % -                      m3 (surface polluée \* % \* 5) ;

CATEGORIE 4 - VRAIE COULEUR DISCONTINUE :        % -                      m3  
 (surface polluée \* % \* 50) ;

CATEGORIE 5 - VRAIE COULEUR CONTINUE        % -                      m3  
 (surface polluée \* % \* 200).

### 4.- SITUATION SUR ZONE

4.1. Etat du ciel                      : Luminosité :                      Visibilité :        (km) au moment de l'observation

Précipitations :                      Couche nuageuse :

4.2. Etat de la mer :

4.3. Vent de surface : direction : vitesse : nœuds

4.4. Direction et vitesse des courants :

## 5.- IDENTIFICATION DE L'OBSERVATEUR OU DES OBSERVATEURS

5.1. Nom de l'observateur :

5.2. Organisme dont il relève (le cas échéant) :

5.3. Fonction au sein de l'organisme :

5.4. Observation depuis un navire, un aéronef, la côte, ou d'autres emplacements :

5.5. Nom ou identité du navire ou de l'aéronef depuis lequel l'observation a été faite :

5.6. Position précise du navire :

(Détailler au para. 8 à quel moment le top position a été pris par rapport au navire)

Lieu de la côte ou de tout autre endroit d'où l'observation a été faite :

5.7. Activité à laquelle se livrait l'observateur lorsque l'observation a été faite, par exemple patrouille, voyage (vol de à) etc.

## 6.- METHODE D'OBSERVATION ET DOCUMENT

6.1. Observation visuelle

6.2. Photographies : argentiques  numériques

Nombre de photos (jointes à la procédure) : couleur  noir et blanc

6.3. Téléphotographies  Télé enregistrement

6.4. Échantillon prélevé dans la nappe  Échantillon prélevé à bord

6.5. Autres formes d'observations :

## 7.- AUTRES RENSEIGNEMENTS SI L'ON A PU ETABLIR UNE LIAISON RADIO

*Mentionner la fréquence utilisée*

7.1. Information du capitaine sur la pollution :

7.2. Explication donnée par le capitaine :

7.3. Dernier port d'escale du navire :

7.4. Prochain port d'escale du navire :

- 7.5. Nom et nationalité du capitaine :  
 Nom et nationalité du chef machine :  
 Nom et nationalité de l'officier de quart :  
 Nom du propriétaire du navire :

7.6. Indicatif d'appel du navire :

## **8.- INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES – ELEMENTS DE SYNTHESE**

*Cette partie doit être plus narrative et exposer dans l'ordre chronologique l'ensemble des manœuvres, opérations et constatations effectuées (de la manœuvre d'approche jusqu'à ce que l'aéronef quitte la zone de survol de la pollution).*

*Afin de permettre une meilleure rédaction, le pilote peut utilement enregistrer ses observations<sup>1</sup>, puis en transcrire la substance dans le PV.*

*Le PV ne doit pas être incohérent, comme par exemple décrire un temps clair et une bonne visibilité alors qu'une brume de chaleur gêne la bonne prise des photos ou être affirmatif dans la cessation du rejet suite à l'interrogation du capitaine du navire alors qu'il ne s'agit que d'une diminution du rejet.*

## **9.- FORMALITES DE LA REDACTION**

**Ces faits sont susceptibles de constituer une infraction aux dispositions :**

- de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 et modifiée par le protocole de 1978 (dite MARPOL 73/78) ;
- des articles L.218-10 à L.218-31 du code de l'environnement ;
- de la loi n° 2003-346 du 15 avril 2003 relative à la création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République (*si en ZPE*).

**Fait à bord, le**

**Signature**

---

<sup>1</sup> Enregistrement non versé à la procédure.

## Annexe VI à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010

## INFRACTIONS EN CAS DE REJET D'HYDROCARBURES EN ZONE SPECIALE MARPOL

*Réf. : MARPOL 73/78 – Annexe I*

<i>Type de navire</i>	<i>Rejet en provenance de la cargaison</i>	<i>Rejet des cales machines</i>
Pétroliers quelle que soit la taille (règle 34.1)	INTERDIT sauf ballast propre ou séparé	<p style="text-align: center;">INTERDIT sauf si :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le navire fait route ;</li> <li>- le rejet est à plus de 12 NM des côtes ;</li> <li>- les eaux de cale ne proviennent pas des pompes à cargaison ;</li> <li>- les eaux de cale ne sont pas mélangées à des résidus d'hydrocarbures ;</li> <li>- le rejet s'effectue à l'aide d'un séparateur à moins de 15 ppm avec arrêt automatique lorsque la teneur en hydrocarbure dépasse 15 ppm.</li> </ul>
Navires de plus de 400 TJB autres que les pétroliers (règle 15.3)	INTERDIT sauf ballast propre ou séparé	<p style="text-align: center;">INTERDIT sauf si :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le navire fait route ;</li> <li>- le rejet est à plus de 12 NM des côtes ;</li> <li>- la teneur de l'effluent en hydrocarbures est inférieure à 15 ppm ;</li> <li>- le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures avec alarme et arrêt automatique.</li> </ul>
Navires de moins de 400 TJB autres que les pétroliers (règle 15.6)	INTERDIT sauf si la teneur en hydrocarbures de l'effluent est inférieure à 15 ppm	INTERDIT sauf si la teneur en hydrocarbures de l'effluent est inférieure à 15 ppm



**Annexe VII à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010****INFRACTIONS EN CAS DE REJET DE SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES  
TRANSPORTEES EN VRAC**

*Réf. : MARPOL 73/78 - Annexe II*

Catégorisation des substances liquides nocives transportées en vrac : règle 6.1

- **Catégorie X** : substances liquides nocives présentant un risque grave pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme.
- **Catégorie Y** : substances liquides nocives qui présentent un risque pour les ressources marines, pour l'homme, ou qui nuisent à l'agrément des sites ou autres utilisations légitimes de la mer.
- **Catégorie Z** : substances liquides nocives qui présentent un risque faible pour les ressources marines ou la santé de l'homme.
- **Catégorie OS** : produits considérés comme ne présentant pas, à l'heure actuelle, de danger pour les ressources marines, la santé humaine, l'agrément des sites ou toute autre utilisation légitime de la mer.

Normes de rejet : règle 13

**Rejet interdit dans les 12 milles** pour les substances X, Y et Z.

**En dehors, rejet autorisé si les 3 conditions suivantes sont remplies :**

- navire en route à plus de 7 nœuds (navires à propulsion autonome) ou 4 nœuds (autres navires),
- par des fonds supérieurs à 25 m,
- rejet sous la ligne de flottaison par orifices calibrés en fonction des produits rejetés.

**NB :**

- *Pour les catégories X, un pré-lavage de citernes doit être opéré et les eaux de pré-lavage sont interdites de rejet à la mer : elles doivent être débarquées au port.*
- *Pour les produits de la catégorie Z, rejetés par des navires construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2007, pas d'obligation de rejet sous la ligne de flottaison.*

**Annexe VIII à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010**

**INFRACTIONS EN CAS DE REJET DE SUBSTANCES NUISIBLES  
TRANSPORTEES EN COLIS**

*Référence : MARPOL 73/78 – Annexe III – Règle 7*

Le rejet volontaire est **interdit en tout lieu** quel que soit le type de navire, sauf nécessité d'assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer.

**Annexe IX à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010****INFRACTION EN CAS DE REJET D'ORDURES EN ZONE SPECIALE  
MARPOL**

*MARPOL 73/78 - Annexe V - Règle 5*

Seuls les rejets de déchets alimentaires sont autorisés aux conditions suivantes :

- déchets alimentaires broyés ou concassés : autorisé au-delà de 3 milles des côtes,
- déchets alimentaires non broyés ou concassés : autorisé au-delà de 12 milles des côtes.

**NB :**

1. Les ordures sont : les matières plastiques dont les cordages et filets de pêche synthétiques, sacs à ordures en plastique, cordages et matériaux de revêtement, emballages flottants, papiers, chiffons, verres, métaux, ustensiles de cuisine, déchets alimentaires.
2. Les poissons, frais ou non, ne sont pas des ordures : leur rejet ne constitue pas une infraction.
3. Les déchets concassés ou broyés doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm.

**DIRECTIVES :**

- l'infraction ne peut être établie qu'en cas de flagrant délit ;
- les photographies, films sont primordiaux ;
- ne pas effectuer de prélèvement, ni de message POLREP sauf pollution importante ;
- rendre compte par message au CROSS.

**Annexe X à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010**



**PREFECTURE MARITIME DE LA MEDITERRANEE**

**ORDRE DE DEROUTEMENT**

VU l'instruction permanente régionale n° XXX PREMAR MED/AEM/NP du XXX et ses références,

VU la demande de déroutement du procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de Marseille en date du *(date)*,

Je donne l'ordre au commandant de l'aéronef (ou du navire) *(nom et administration d'appartenance)*, le *(grade et nom)*, de procéder au déroutement du navire contrevenant *(nom)* vers le port de *(nom)*.

Toulon, le *(date)*,

Le vice-amiral d'escadre Yann Tainguy  
 préfet maritime de la Méditerranée,

---

Destinataire : CDT aéronef ou navire *(nom)*  
Copies extérieures : TGI MARSEILLE – GROUPEMARMAR TOULON – CROSS MED  
Copies intérieures : ADJ/PREM – OPEM – AEM/PGDR – CHRONO – Archives

**Annexe X à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010**Appendice X.1

Phraséologie de l'ordre de déroutement transmis au capitaine de navire soupçonné par le commandant d'aéronef ou de navire de l'Etat

- Début de citation -

Version française

« Vous avez commis un rejet illicite d'hydrocarbure dans la mer territoriale sous souveraineté française (OU dans la zone de protection écologique sous juridiction française).  
Au nom du préfet maritime de la Méditerranée et à la demande du procureur de la République de Marseille, moi, (*grade et nom*), commandant l'aéronef (ou le navire) (*nom*) de l'Etat français, je vous ordonne de faire route vers le port de (*nom*) afin de procéder à des constatations judiciaires.  
En cas de refus de votre part, l'infraction de refus d'obtempérer sera relevée à votre rencontre, laquelle est passible d'une amende de 150.000 euros, indépendamment de toute autre infraction. »

Version anglaise

«You made an unlawful spillage in French territorial sea (OR ecological protection zone).  
On behalf of the maritime prefect of the Mediterranean and at the request of the public prosecutor of Marseille, I, (*grade et nom*), commanding officer of the French aircraft (OR ship) (*nom*), request that you proceed towards the port of (*nom*) to establish a judicial report.  
If you refuse to comply with this order, you will be charged of an offence and incur a fine of 150.000 Euros, regardless of any other violation. »

- Fin de citation -

## Annexe XI à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010



## PREFECTURE MARITIME DE LA MEDITERRANEE

		<b>PREMAR MED/AEM</b> <b>BP 912 – 83800 Toulon cedex</b>	
<b>T É L É C O P I E</b>			
<b>ORIGINE</b>	<i>(grade, prénom, nom)</i> <i>(fonction)</i> Division Action de l'Etat en Mer	☎ :	Fax :
<b>DESTINATAIRES</b>	Secrétariat général de la mer Ambassade/consulat de <i>(Etat du pavillon)</i> Ministère des affaires étrangères et européennes/DJ Mer Parquet du TGI de Marseille (B2) Groupement de gendarmerie maritime de Toulon	Fax : 01.42.75.66.78	01.43.17.42.75 04.91.15.53.91 21.235
<input type="checkbox"/> CD <input type="checkbox"/> DR <input checked="" type="checkbox"/> NP		Nombre de pages : (y compris celle-ci)	
Toulon, le		N° /PREMAR MED/AEM/NP	
<b>OBJET</b>	: Procédure de déroutement d'un navire suspecté de pollution dans les eaux sous juridiction française.		
<p>Le <i>(jour, mois, année)</i> vers <i>(heure, minutes)</i>, un aéronef <i>(administration)</i> a observé une pollution par hydrocarbures de <i>(nombre)</i> kilomètres de long sur <i>(nombre)</i> kilomètres de large dans le sillage du navire <i>(type, nom)</i> battant pavillon <i>(nationalité)</i>.</p> <p>Après concertation avec le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Marseille, j'ai demandé au commandant du <i>(nom de l'aéronef ou du navire d'Etat)</i> de procéder au déroutement de ce navire vers le port de <i>(nom)</i>, où il devrait arriver le <i>(jour, mois, année)</i> vers <i>(heure, minutes)</i>.</p>			
Le vice-amiral d'escadre Yann Tainguy préfet maritime de la Méditerranée,			

**Annexe XII à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010**



**PREFECTURE MARITIME DE LA MEDITERRANEE**

**PROCES-VERBAL DE CONSTATATION DE REFUS D'OBTEMPERER AUX  
INJONCTIONS D'UN NAVIRE OU D'UN AERONEF DE L'ETAT**

Le  
Commandant le navire/aéronef

VU les articles L1521-1 à L1521-10 du code de la défense relatif à la police en mer,

VU la demande de déroutement du procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de Marseille en date du

VU l'ordre de déroutement du navire pris par nous en date du , à la demande du préfet maritime de la Méditerranée,

Rapporte les faits et opérations suivants qui ont été constatés par lui et sont consignés sur les documents de bord :

Le à h ,

Le , commandant le navire/aéronef ,  
a constaté que :

Le navire , battant pavillon a refusé d'obtempérer à l'injonction précitée.

Au moment des faits, ce navire se trouvait à la position N - E et était en route au à nœuds.

Les faits ci-dessus rapportés constituant une infraction réprimée par le code de la défense mentionné ci-dessus, le présent procès-verbal a été dressé.

Fait à bord le  
Et transmis au parquet le

---

Destinataire : TGI MARSEILLE  
Copies extérieures : GROUPEGENDMAR TOULON - CROSS MED  
Copies intérieures : ADJ/PREM – OPEM – AEM/PGDR – CHRONO – Archives

**Annexe XIII à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010**

**FICHE REFLEXE – FLAGRANT DELIT DE REJET ILLICITE**

Dès connaissance de la constatation d'une pollution avec un navire contrevenant identifié :

**AGENT DE CONSTATATION**

- Prévient immédiatement le CROSS par VHF
- Recueille tous renseignements nécessaires not. en interrogeant le capitaine (cf. annexe II)
- Etablit un POLREP (cf. annexe IV) et le transmet rapidement au CROSS
- Reste sur zone jq liberté de manœuvre donnée par PREMAR
- Eventuellement, signifie le déroutement au navire contrevenant (cf. annexe X) et le marque jq nouvel ordre du PREMAR
- Si refus d'obtempérer, informe le CROSS et le COM et rédige un PV (cf. annexe XI)
- Au retour de mission, établit un PV de constatation d'infraction (cf. annexe V)
- Transmet le PV de constatation :
- ET ou ZPE : au TGI Marseille + GROUPEGENDMAR (copie PREMAR et CROSS)
  - navire français en HM : au TGI Paris + GROUPEGENDMAR (copie PREMAR et CROSS)
  - navire étranger en HM : au CROSS
- Est éventuellement entendu par les gendarmes

**CROSS**

- Prévient téléphoniquement COM et PREMAR et leur transmet le POLREP
- Prévient le parquet du TGI de Marseille et le GROUPEGENDMAR et leur communique les premiers éléments recueillis :
- POLREP,
  - situation géographique et caractéristiques de la nappe de pollution,
  - caractéristiques et route du navire contrevenant,
  - explications éventuellement données par le capitaine,
  - nationalité du capitaine, de l'officier de quart et du chef mécanicien,
  - éventuellement lieu de posé de l'aéronef ayant constaté l'infraction.
- Informe régulièrement la PREMAR des éléments portés à sa connaissance
- Prévoit une inspection du navire à quai



### PREMAR (astreinte AEM)

- Ouvre un évènement sur le portail ORSEC
- Informe régulièrement le GROUPEGENDMAR et le SG Mer des éléments nouveaux
- Si demande de déroutement formulée par le Parquet, prépare l'ordre de déroutement et le transmet au COM
- Prévient la capitainerie du port de destination et détermine avec elle les modalités d'accueil du navire  
En informe le COM
- Informe le GROUPEGENDMAR et le CROSS de la demande de déroutement
- Rend compte au Parquet des modalités du déroutement
- Si refus d'obtempérer, prévient GROUPEGENDMAR (pour info Parquet sur suites à donner)
- En cas de menace de pollution importante, avertit les autorités terrestres compétentes
- Rassemble tous les documents utiles à la constitution d'un dossier relatif à l'affaire (dont main-courante)

### COM

- Si infraction constatée par un aéronef *marine*, informe le parquet du TGI de Marseille et lui communique les premiers éléments recueillis :
- POLREP,
  - situation géographique et caractéristiques de la nappe de pollution,
  - caractéristiques et route du navire contrevenant,
  - explications éventuellement données par le capitaine,
  - nationalité du capitaine, de l'officier de quart et du chef mécanicien,
  - éventuellement lieu de posé de l'aéronef ayant constaté l'infraction.
- Recherche les aéronefs et navires capable de procéder au déroutement
- Eventuellement, transmet au moyen de l'Etat retenu l'ordre de dérouter le navire (téléphone ou VHF, confirmé par écrit - cf. annexe X)
- Eventuellement, transmet au moyen de l'Etat retenu les modalités d'accueil du navire dans le port de déroutement (cf. infos fournies par l'astreinte AEM)

## Annexe XIV à l'instruction permanente n° 292 PREMAR MED/AEM/NP du 19 juillet 2010

## ANNUAIRE

## TGI DE MARSEILLE

AUTORITES	FONCTION	FIXE	MOBILE	TELECOPIE	COURRIEL
<b>DALLEST</b>	Procureur de la République	04 91 15 51 10	06 18 13 69 40	04 91 54 42 90	jacques.dallest@justice.fr
<b>BARRET</b>	Procureur de la République adjoint	04 91 15 51 27	06 03 15 41 24	04 91 54 42 90	christophe.barret@justice.fr
<b>RAFFIN</b>	Procureur de la République adjoint Chef de la division 2	04 91 15 51 30	06 12 05 01 21	04 91 54 42 90	michel.raffin@justice.fr
<b>BLACHON</b>	Vice-procureur de la République (spécialisé antipol)	04 91 15 50 72	06 13 44 34 29	04 91 54 42 90	jean-luc.blachon@justice.fr
<b>Section Affaires Economiques Financières Santé Publique</b>	Permanence		06 12 96 01 26	04 91 54 42 90	
<b>JIRS</b>	Permanence		06 11 73 98 03	04 91 54 42 90	
	Permanence générale	04 91 15 55 99	06 12 96 01 19	04 91 54 42 90	

Monsieur le procureur de la République, près le Tribunal de Grande Instance spécialisé de Marseille, section « affaires économiques – financières – santé publique », 6 rue Joseph-Autran, 13281 Marseille Cedex 06

## PREMAR MED

AUTORITES	FONCTION	FIXE	MOBILE	TELECOPIE	COURRIEL
<b>VAE TAINGUY</b>	Préfet maritime de la Méditerranée	04 94 02 05 12		04 94 02 16 17	yann.tainguy@marine.defense.gouv.fr
<b>CRG2 VELUT</b>	Adjoint au préfet maritime	04 94 02 03 76	06 87 70 11 86	04 94 02 13 63	jean-loup.velut@premar-mediterranee.gouv.fr
<b>AC1AM LEROY</b>	Chef de la division « Action de l'Etat en mer »	04 94 02 10 86	06 72 28 15 03	04 94 02 13 63	bruno.leroy@premar-mediterranee.gouv.fr
<b>Division AEM</b>	Astreinte		06 82 56 10 96	04 94 02 13 63	crise.aem2@premar-mediterranee.gouv.fr
	Bureau sécurité maritime	04 94 02 03 72		04 94 02 13 63	

**GROUPGENDMAR TOULON**

<b>AUTORITES</b>	<b>FONCTION</b>	<b>FIXE</b>	<b>MOBILE</b>	<b>TELECOPIE</b>	<b>COURRIEL</b>
<b>LCL VEUILLE</b>	Commandant de groupement	04 94 02 81 03	06 86 58 93 58	04 94 02 12 35	bruno.lagadec@gendarmerie.interieur.gouv.fr
<b>CEN SZABO</b>	Commandant la compagnie de Toulon	04 94 02 01 79		04 94 02 30 36	marc.szabo@gendarmerie.interieur.gouv.fr
<b>GEROM</b>	Permanence	04 94 02 19 41		04 94 02 23 04	

**CROSS MED**

<b>AUTORITES</b>	<b>FONCTION</b>	<b>FIXE</b>	<b>MOBILE</b>	<b>TELECOPIE</b>	<b>COURRIEL</b>
	Directeur	04 94 61 71 11		04 94 27 11 49	dir.cross-la-garde@developpement-durable.gouv.fr
	Officier de permanence	04 94 61 71 10		04 94 27 11 49	cms.cross-la-garde@developpement-durable.gouv.fr

**COM TOULON**

<b>AUTORITES</b>	<b>FONCTION</b>	<b>FIXE</b>	<b>MOBILE</b>	<b>TELECOPIE</b>	<b>COURRIEL</b>
<b>COM</b>	OPEM (officier de permanence)	04 94 92 89 38	06 07 52 41 72	04 94 02 05 70	cecmed.ops.opem@marine.defense.gouv.fr
<b>Bureau opérations côtières</b>	N34	04 94 02 03 01	06 07 52 22 27	04 94 02 18 93	cecmed.ops.n3.opscot@marine.defense.gouv.fr

## LISTE DE DIFFUSION

### DESTINATAIRES (pour action)

#### Autorités judiciaires

- Procureur général près la cour d'Appel d'Aix-en-Provence ;
- Procureurs de la République près les Tribunaux de Grande Instance de Marseille (**visa acquis**) et Paris.

#### Autorités préfectorales

- Préfecture de la zone de défense Sud ;
- Préfectures départementales des Pyrénées-Orientales, de l'Aude, de l'Hérault, du Gard, des Bouches-du-Rhône, du Var, des Alpes-Maritimes, de la Haute-Corse et de la Corse-du-Sud ;
- Directions départementales des territoires et de la mer des Pyrénées-Orientales, de l'Aude, de l'Hérault, du Gard, des Bouches-du-Rhône, du Var, des Alpes-Maritimes, de la Haute-Corse et de la Corse-du-Sud.

#### Affaires maritimes

- Direction interrégionale de la mer Méditerranée ;
- CROSS MED centre principal de La Garde (**visa acquis**), Sous-CROSS Corse ;
- Centres de sécurité des navires de Marseille et de Sète.

#### Douane

- Direction régionale garde-côtes des douanes de Méditerranée (**visa acquis**).

#### Gendarmerie

- Région Sud de gendarmerie nationale (pour diffusion interne) ;
- Groupement de Gendarmerie maritime de Toulon (**visa acquis**) - pour servir unités.

#### Marine nationale

- CECMED
- ALFAN Toulon (pour servir unités) ;
- ALAVIA (pour servir flottilles) ;
- BAN Hyères ;
- FOSIT Toulon (pour diffusion auprès des sémaphores) ;
- Base Navale de Toulon ;
- COMAR Marseille et Ajaccio.

**DESTINATAIRES (pour information)**

- Secrétariat général de la mer ;
- Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer ;
- CEPPOL ;
- CEDRE ;
- EMM/AEM ;
- PREMAR Atlantique ;
- PREMAR Manche et Mer du Nord ;
- Bataillon des marins-pompiers de Marseille.

**COPIES INTERIEURES**

- ADJ/PREM
- ADJ/OPL
- AEM (C/DIV - PGDR (4) - ASTREINTE)
- COM Toulon (**visa acquis**)
- Chrono
- Archives.