



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE MARITIME DE L'ATLANTIQUE



Brest, le 26 juillet 2008
N° 2-39994-2008 PREMAR ATLANT/AEM/NP

Division Action de l'Etat en mer

Bureau Ordre Public
Dossier suivi par
LCL Florentin

DOCUMENT DE BASE 11.8 de PREMAR

INSTRUCTION PERMANENTE N° 78

-
Objet : Coordination des actions de constatation 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 ;
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 (MARPOL 73/78) ;
c) Code de l'environnement, articles L218-10 à L218-31 ;
d) Code de la défense, article L1521-1 à L1521-8 ;
e) Loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 modifiée, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention des pollutions ;
f) Loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 modifiée relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer ;
g) Loi n° 2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires ;
h) 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 ;
i) Décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;
j) Arrêté du Premier ministre du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'Etat ;
k) 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.

T. abrogés : a) Instruction n° 320 PREMAR ATLANT/AEM/NP du 06 septembre 2004
b) Directive permanente n° 174 PREMAR ATLANT/AEM/NP du 08 mars 2005

-

La présente instruction, dénommée « REPREPOL », a pour objet :

- de rappeler le cadre juridique dans lequel interviennent les agents de l'Etat habilités à constater les infractions en matière de pollution de la mer par les navires ;
- de fixer les attributions des différents acteurs intervenant dans ce type d'opérations.

Cette instruction s'applique, dans la zone de compétence du préfet maritime notamment aux infractions relevant de la convention MARPOL 73/78. Elle concerne uniquement les pollutions volontaires.

Cette nouvelle version de l'IP 78 annule et remplace celle en date du 25 avril 2006. Elle entre en vigueur dès réception.

Le vice-amiral d'escadre Xavier Rolin
Préfet maritime de l'Atlantique
signé :Xavier Rolin

INSTRUCTION
DU PREFET MARITIME DE L'ATLANTIQUE

COORDINATION DES ACTIONS DE CONSTATATION DES POLLUTIONS VOLONTAIRES

REPREPOL

ENREGISTREMENT DES CORRECTIONS

N°	Date – Référence correction	Correction effectuée le	Emargement

SOMMAIRE

TITRE I - CADRE JURIDIQUE

1. Réglementation des rejets des navires
 - 1.1. La convention MARPOL 73/78.
Le cadre juridique définissant les rejets polluants des navires
Le cas des zones spéciales
 - 1.2. Le code de l'environnement
2. Agents habilités à constater les infractions
3. Preuves du caractère délictueux du rejet et identification des responsables potentiels
4. Fondement de la capacité d'action des autorités françaises à l'encontre des auteurs présumés de pollution volontaire

TITRE II - COORDINATION OPERATIONNELLE

1. Rôle de l'agent habilité à constater le rejet à la mer par les navires de produits polluants
 - 1.1. Recueil des éléments susceptibles de constituer l'infraction
 - 1.2. Élaboration et transmission des comptes-rendus de pollution
 - 1.3. Action en vue de permettre au magistrat de permanence du parquet de Brest de prendre ou non la décision de déroutement
 - 1.4. Situations particulières
 - 1.5. Rédaction des procès-verbaux de constatation par l'agent habilité
 - 1.6. Choix des éléments de preuve pour la procédure
 - 1.7. Transmission de la procédure et des éléments de preuve – Audition dans le cadre de l'enquête judiciaire
 - 1.8. Communication de l'ordre de déroutement
2. Rôle de la gendarmerie maritime
3. Rôle des CROSS
4. Rôle du COM
 - 4.1. Centralisation de l'information et alerte
 - 4.2. Préparation de l'exécution d'une éventuelle décision de déroutement
5. Rôle de la division « action de l'Etat en mer »
 - 5.1. Information et coordination en vue de l'engagement des poursuites
 - 5.2. Communication de la demande de déroutement formulée par le parquet
 - 5.3. Information des autorités terrestres du littoral
 - 5.4. Information des autorités centrales
6. Rôle de l'officier de communication régional (OCR)
7. Cas particulier du refus d'obtempérer par le capitaine du navire sommé de se dérouter

TITRE III - EMPLOI DES IMAGES PAR SATELLITES

1. Transmission des images satellite « CleanSeaNet »
2. Exploitation des images satellite « CleanSeaNet »
3. Retour d'information vers le système « CleanSeaNet »

ANNEXES

- Annexe A1: Infraction en cas de rejets d'hydrocarbures en provenance des espaces à cargaison des navires pétroliers
- Annexe A2 : Infraction en cas de rejets d'hydrocarbures en provenance de la décantation du pétrole de combustion ou des cales des machines (eaux chargées d'hydrocarbures) de tout type de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400
- Annexe A3 : Exceptions à l'interdiction de rejet d'hydrocarbure (MARPOL)
- Annexe A4 : Infraction en cas de rejets de substances liquides nocives catégorisées X, Y et Z du plus dangereux au moins dangereux pour l'environnement, ou O.S. (autres substances) non dangereux
- Annexe A5 : Infraction en cas de rejets de substances nocives transportées en colis
- Annexe A6 : Infraction en cas de rejets d'ordures
- Annexe B : Preuves régulièrement admises par les tribunaux français
- Annexe C : Procès-verbal de constatation de refus d'obtempérer aux injonctions d'un commandant de navire ou aéronef de l'état
- Annexe D : Rôle des acteurs de la chaîne opérationnelle
- Annexe E : Code d'apparence de l'accord de Bonn pour la caractérisation des pollutions par hydrocarbures
- Annexe F : Modèle de POLREP
- Annexe G : Rapport de transmission du procès-verbal de constatation de pollution par hydrocarbure / chimique / ordures
- Annexe H : Modèle de procès-verbal de constatation des pollutions volontaires
- Annexe I : Modèle de message devant être transmis par les cross au capitaine du navire soupçonné après qu'il ait reçu l'ordre de déroutement du commandant d'aéronef ou de navire de l'état (Cf. Titre II § 3)
- Annexe J : Modèle de message de déroutement transmis oralement par le commandant d'aéronef ou de navire de l'état au capitaine du navire pollueur (Cf. Titre II § 1.8)
- Annexe K : Modèle de message d'annulation de déroutement devant être transmis par les CROSS au capitaine du navire soupçonné pendant qu'il se dérouté vers un port français (Cf. Titre II § 1.4c)
- Annexe L : Modèle de message d'information devant être transmis par les CROSS quand aucun moyen aérien ou maritime ne peut venir en contact avec le navire soupçonné (Cf. Titre II § 1.4d)
- Annexe M : Modèle de message d'information à l'ambassade de l'état du pavillon

TITRE 1

CADRE JURIDIQUE

1. RÉGLEMENTATION DES REJETS DES NAVIRES

1.1. La convention MARPOL 73/78.

Le cadre juridique définissant les rejets polluants des navires

Entrée en vigueur en droit français depuis 1983, la convention MARPOL 73/78 définit les conditions dans lesquelles les navires peuvent rejeter des substances polluantes à la mer. Les normes de rejet à la mer de ces diverses substances polluantes ne s'appliquent qu'aux navires de commerce. Les bâtiments de guerre et les navires de l'Etat utilisés à des fins gouvernementales et non commerciales, étant exclus du champ d'application de la convention MARPOL 73/78.

La convention MARPOL comprend 6 annexes qui traitent respectivement :

- Annexe I : des rejets d'hydrocarbures des navires à la mer ;
- Annexe II : des rejets des substances liquides nocives transportées en vrac ;
- Annexe III : des rejets des substances nuisibles transportées en colis ou en conteneurs ;
- Annexe IV : des rejets des eaux usées des navires à la mer ;
- Annexe V : des rejets d'ordures des navires à la mer ;
- Annexe VI : des rejets dans l'atmosphère par les navires.

Les **annexes A1 à A6** de la présente instruction rappellent schématiquement pour les annexes I, II, III et V de la convention MARPOL 73/78 les conditions de rejet que les navires doivent impérativement respecter.

Au-delà des normes de rejet indiquées dans ces annexes, les navires sont en infraction par rapport aux dispositions prévues par la législation MARPOL et doivent faire l'objet d'une verbalisation par les agents de l'Etat habilités qui constatent la pollution.

Le cas des zones spéciales

La convention MARPOL 73/78 définit également pour chaque type de rejet des zones dites spéciales. Il s'agit de zones maritimes qui, pour des raisons techniques reconnues liées à leur situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de leur trafic, bénéficient d'une protection renforcée par la limitation des rejets qui peuvent y être effectués.

Au sein de la zone de responsabilité du préfet maritime de l'Atlantique, la règle 1 §11.8 de l'annexe I de la convention MARPOL a institué une zone spéciale de ce type pour les rejets d'hydrocarbures. Cette zone, baptisée « Les eaux de l'Europe du Nord Ouest » (cf. limites dans l'**annexe G**), se situe au Nord de la ligne joignant les points suivants :

- a) 48°27' N sur la côte française ;
- b) 48°27' N – 006°25' W ;
- c) 49°52' N – 007°44' W ;
- d) 50°30' N – 012°00' W.

Le fait d'effectuer un rejet opérationnel de plus de 15 PPM¹ dans cette zone spéciale sous juridiction française, est considérée comme une circonstance aggravante par la jurisprudence.

Au sein de cette zone spéciale, les rejets d'hydrocarbures et d'eaux huileuses, quelle que soit leur quantité, sont interdits aux pétroliers et navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 (règle 15 de l'annexe 1).

¹ Parts par million

1.2. Le code de l'environnement

En France, le cadre juridique pour la constatation et la répression des pollutions marines volontaires est constitué par les articles L218-10 à L218-31 du code de l'environnement (Livre II - Titre I – chapitre 8).

Ce texte transpose en droit français les infractions aux dispositions prévues par la convention MARPOL 73/78, commises par les navires français quelle que soit leur zone de navigation et par les navires étrangers dans la zone économique ou les eaux territoriales françaises. Il définit les peines d'amendes applicables pour chaque type d'infractions ainsi que la liste des agents habilités à les constater.

2. AGENTS HABILITES A CONSTATER LES INFRACTIONS

L'article L218-26 du code de l'environnement² dresse la liste des agents, qui sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs et d'en rendre compte soit à un officier de police judiciaire exerçant ses pouvoirs conformément aux dispositions du code de procédure pénale, soit à un officier ou à un inspecteur des affaires maritimes .

Sont ainsi habilités les personnels suivants :

- les commandants de bord des navires océanographiques de l'Etat ;
- les commandants de bord des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance des eaux maritimes ;
- les agents du service des phares et balises
- les agents de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer ;
- les agents de la police de la pêche fluviale

3. PREUVES DU CARACTERE DELICTUEUX DU REJET ET IDENTIFICATION DES RESPONSABLES POTENTIELS

Afin de déterminer avec exactitude la nature des produits rejetés, la localisation du rejet et l'identité du navire suspecté d'en être à l'origine, les agents procédant aux constatations doivent recueillir le maximum de preuves matérialisant l'infraction.

L'objectif est à la fois :

- d'établir la nature polluante du rejet (élément matériel de l'infraction),
- d'établir que ce rejet polluant provient d'un navire précis (imputabilité de l'infraction),
- d'identifier précisément le navire (nom, N° IMO, indicatif, pavillon),
- d'identifier les responsables chargés de l'exploitation du navire :
 - o l'armateur qui est civilement et solidairement responsable,
 - o son capitaine qui est pénalement et civilement responsable (nom, prénom, nationalité),
 - o l'officier mécanicien et l'officier chef de quart au moment des faits, qui seront entendus par les enquêteurs (nom, prénom et nationalité).

Les agents habilités à relever l'infraction doivent prendre en compte les recommandations de l'annexe D de l'instruction du 1^{er} ministre du 15 juillet 2002.

Tout moyen de preuve est recevable en droit français. Les agents habilités à constater les pollutions volontaires ne doivent donc pas se limiter dans le choix des techniques employées pour relever l'infraction. Le tableau figurant en **annexe B** de la présente instruction indique les preuves habituellement reçues par les juridictions françaises et qui pourront notamment être recueillies.

² Le code de l'environnement fait référence à l'ancienne version de la convention MARPOL. Il convient donc pour obtenir les articles pertinents de la convention de se référer aux tableaux des références croisées entre les anciennes et les nouvelles règles de l'annexe 1 de la convention.

Quel que soit le navire, aucun rejet provenant des cales de la tranche des machines et dont la teneur est inférieure ou égale à 15 parts par million (seuil maximal admis) n'est détectable visuellement. Le seuil de visibilité se situe entre 50 et 100 parts par million. Il y a donc présomption d'infraction dès lors que des traces d'hydrocarbures sont visibles.

4. FONDEMENT DE LA CAPACITE D'ACTION DES AUTORITES FRANÇAISES À L'ENCONTRE DES AUTEURS PRESUMES DE POLLUTION VOLONTAIRE

Sur le fondement de la convention MARPOL 73/78 et de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, les autorités françaises peuvent prendre des mesures à l'encontre des auteurs d'actes illégaux de pollution marine commis en mer territoriale ou en zone économique française.

Toute infraction survenant dans les eaux sous juridiction française constitue en effet un délit au regard de la législation française – que le navire batte ou non pavillon français -, délit sanctionné par le code de l'environnement détaillé ci-après.

Par ailleurs suivant l'article 220 §2 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, les autorités maritimes et judiciaires françaises compétentes peuvent interroger un navire naviguant dans la zone économique française et suspecté d'y avoir commis une infraction. En cas de pollution grave, ces autorités peuvent procéder «sur le champ» à une inspection approfondie d'un tel navire (art 220 §5), voire même entamer des poursuites, y compris en arrêtant le navire (art 220 §6). La portée des mesures pouvant ainsi être prises en mer dépend des preuves en possession, de la gravité de l'infraction et de l'ampleur de l'atteinte au milieu marin.

En cas de flagrant délit de pollution volontaire commise par un navire dans les eaux sous juridiction française en Atlantique, le procureur de la République du tribunal de grande instance de Brest, tribunal du littoral maritime spécialisé pour l'Atlantique, peut demander que le navire soupçonné de pollution soit dérouté vers un port français qu'il désignera ou vers une zone d'attente ou de mouillage. L'ordre de déroutement est donné sur le fondement de l'article L 1521-5 du code de la défense. Le refus d'obtempérer aux injonctions de déroutement faites par le commandant d'un navire ou d'un aéronef de l'Etat est constitutif d'une infraction punissable de 150 000 euros d'amende en application de l'article L 1521-9 du code de la défense (cf. Titre II, § 7).

TITRE II

COORDINATION OPERATIONNELLE

Le schéma fourni en **annexe D** de la présente instruction décrit le rôle de chacun des acteurs de la chaîne opérationnelle, dont le contenu précis est détaillé ci-après.

1. RÔLE DE L'AGENT HABILITE A CONSTATER LE REJET À LA MER PAR LES NAVIRES DE PRODUITS POLLUANTS

1.1 Recueil des éléments susceptibles de constituer l'infraction.

La rédaction d'une main courante par un membre de l'équipage du navire ou de l'aéronef, dès la constatation de l'infraction, (date heure – action réalisée) est vivement recommandée. Celle-ci sera nécessaire lors de l'audition du commandant de bord.

Dès qu'un agent habilité observe un rejet en mer de produit polluant susceptible de constituer une infraction, sa première action doit être de collecter des éléments de preuve selon les données du titre 1er, §3. Ceux-ci corroboreront son procès-verbal de constatation ainsi que son témoignage, lequel sera reçu par les gendarmes maritimes. Dans la mesure du possible, la date et l'heure de la prise de chaque élément de preuve devront être mémorisés.

Ainsi doit être effectuée une collecte à partir d'appareils photographiques, caméras, radars (FLIR, SLAR...) selon les moyens embarqués. Les photographies numériques doivent être privilégiées.

La conversation entre le navire et le bâtiment ou l'aéronef de l'État, constitue également un élément de preuve s'il est possible de l'enregistrer. Il est important que le commandant de bord pose ses questions dans **l'ordre déterminé** ci-après :

- 1- **« Y a-t-il un incident à bord du navire ? »**
- 2- **Identifier celui qui répond puis demander à être en relation avec le capitaine (Si ce n'est pas lui qui a répondu) et reposer au capitaine la question 1 puis les suivantes.**
- 3- **« Quels sont vos 'nom, prénom et nationalité' ? Quels sont les 'nom, prénom et nationalité' du chef de quart et de l'officier mécanicien ? »**
- 4- **« De quel port venez vous, dans quel port allez vous, quelle est votre cargaison ? »**
- 5- **L'informer de la constatation d'une pollution dans le sillage de son navire. (Précisez la nature du produit polluant observé : hydrocarbure ou autre).**
- 6- **L'informer de la rédaction à son encontre par procès-verbal constatant l'infraction de pollution selon la convention internationale MARPOL.**

Les réponses données par le capitaine du navire doivent être notées précisément. Il convient d'acter les absences de réponse ou les délais d'attente avant réponse.

D'autres prises de vue doivent être effectuées pour constater si la pollution a cessé, en notant si l'arrêt est antérieur, concomitant ou postérieur à la conversation par radio, et de combien de temps est l'écart.

1.2. Élaboration et transmission des comptes-rendus de pollution

Le commandant de bord doit aussitôt après le contact radio avec le navire, prévenir par tous les moyens à sa disposition le CROSS compétent dans la zone où est intervenu le rejet illicite et en rendre compte à son centre opérationnel.

A partir des informations recueillies, il rédige sans délai (en vol pour les aéronefs) un rapport de pollution normalisé dont le modèle est joint en **annexe F** (message POLREP).

S'il s'agit d'une pollution par hydrocarbure, il utilise le code d'apparence joint en **annexe E** pour caractériser la pollution observée.

Dans les rubriques :

- « Eléments de preuve », il cite les moyens utilisés sans spécifier de quantité.
- « Source et cause de la pollution », s'il n'y a pas d'auteur identifié, il inscrit : « navire pollueur inconnu ».
- « Autres informations », il inscrit les identités et nationalités recueillies lors de la conversation par radio. Il précise s'il a observé l'arrêt du rejet polluant lors de son intervention. Il rapporte l'explication éventuelle donnée par le capitaine du navire pollueur. Enfin, il précise qu'il a notifié à ce dernier l'établissement, à son encontre, d'un procès verbal de constatation de pollution.

Le message POLREP doit être adressé à toutes les autorités suivantes (liste non limitative) :

- pour action au CROSS concerné (ETEL ou CORSEN) qui le retransmet au magistrat de permanence du parquet de Brest (cf. Titre II, §3);
- pour information :
 - o PREMAR ATLANT, CECLANT et MARINE CENTOPS BREST ;
 - o CICADMER ;
 - o GROUPEGENDMARINE BREST .
 - o COD NANTES .
 - o CEPPOL BREST ;
 - o CEDRE.

1.3. Action en vue de permettre au magistrat de permanence du parquet de Brest de prendre ou non la décision de déroutement

Lorsque le commandant de l'aéronef a achevé de recueillir les éléments de preuve (prises de vues ou autres), il est nécessaire que les éléments les plus probants (photos, FLIR ...) soient transmis le plus vite possible au magistrat de permanence du parquet de Brest afin qu'il puisse décider des suites à donner (déroutement ou non).

Par exemple, s'il s'agit de photos, les suivantes sont nécessaires :

- une photo présentant le sillage pollué sur une bonne longueur (quelques milles) avec le navire au bout ;
- une photo permettant de matérialiser le rattachement du navire à la pollution, avec une mer propre à l'avant ;
- une photo permettant d'identifier le polluant : hydrocarbure ou autre produit ;
- une photo identifiant clairement le navire ;
- et éventuellement une photo sur laquelle il est constaté que la pollution a cessé lors de la prise de contact entre l'aéronef et le navire.

Ensuite, l'aéronef se pose dès que possible pour que le commandant de bord transmette en priorité (via Internet ou autres moyens) ces premiers éléments de preuve **au parquet de Brest. Si la transmission doit être effectuée par Internet, il demande au centre des opérations maritimes (COM) de Brest (02 98 22 05 36 ou Telex : 'MARINE CENTOPS BREST') l'adresse que le procureur de permanence aura communiquée (cf. titre II §4.1 et 5.1).**

Si l'aéronef dispose d'équipements adaptés de transmission de données, il effectue cet envoi en vol vers son centre opérationnel qui le retransmet aussitôt vers le parquet de Brest (e-mail).

Pour les envois par Internet, réduire auparavant le poids des fichiers (photos, ...) afin de faciliter la transmission.

Selon la mission et le type d'aéronef, il peut être envisagé un posé intermédiaire à l'aéroport de Brest-Guipavas avec un accueil par la gendarmerie maritime et un transport jusqu'au parquet.

Outre l'envoi de ces premiers éléments de preuve au magistrat de permanence du parquet de Brest, une copie de ceux-ci doit également être transmise concomitamment et exclusivement :

- à l'expert pour l'interprétation des photos. Actuellement : M Christian Cosse (christian.cosse@wanadoo.fr). Le prévenir aussitôt de cet envoi (06 64 57 64 51).
- à la préfecture maritime de l'Atlantique aux deux adresses suivantes : (aem@premar-atlantique.gouv.fr) et (com.ops.ceclant@fr.oleane.com) ;
- au groupement de gendarmerie maritime de l'Atlantique (centransgendmar.brest@wanadoo.fr).

Ces éléments de preuve sont des pièces de procédure. Elles ne doivent en aucun cas être communiquées à des tiers.

1.4. Situations particulières

Il existe des situations particulières dans lesquelles il est impossible de communiquer les premiers éléments de preuve au magistrat de permanence du parquet (l'aéronef ne disposant d'aucun moyen de transmission d'image à distance) avant qu'il ne soit amené à décider ou non du déroutement alors que le navire pollueur risque de sortir entre-temps de la zone économique française.

- soit la mission initiale de l'aéronef est prioritaire (sauvetage, missions militaires...) et la présentation des photos prises ne peut se faire qu'à son issue ;
- soit le commandant de l'aéronef se trouve seul en vol sur la zone et aucun autre moyen nautique ou aérien ne peut être positionné à temps ultérieurement pour être en mesure d'ordonner le déroutement - demandé par le magistrat de permanence du parquet - au commandant du navire en cause (ce qui est généralement le cas lorsque le navire fait cap au Sud ou Sud-Ouest et se situe dans le golfe de Gascogne).

Dans ces circonstances, si le commandant de l'aéronef peut visionner à bord les éléments de preuve recueillis (photos numériques ...), il doit se prononcer sur leur qualité et leur valeur probante sachant que l'engagement des poursuites judiciaires résultera de son appréciation. Cette analyse qu'il communique par radio à son centre opérationnel doit être aussitôt retransmise à l'officier d'astreinte de la division AEM, lequel prend attache avec le magistrat de permanence du parquet. Ce dernier, sans voir les clichés ou films mais au regard d'une analyse positive du commandant de bord, peut alors demander le déroutement que le commandant d'aéronef ordonnera avant de revenir à terre. Si par contre, l'analyse du commandant d'aéronef est « réservée », considérant ses photos insuffisamment probantes, il lui sera demandé d'établir uniquement le procès-verbal de constatation et d'en aviser le capitaine du navire concerné.

Dans de telles situations, l'envoi des premiers éléments de preuve doit se faire dans les conditions prévues supra aussitôt l'aéronef posé afin de permettre leur exploitation par le magistrat de permanence du parquet et les enquêteurs. On peut recenser les cas de figure suivants :

- a) les photos sont reconnues probantes et le déroutement est engagé : *la procédure est maintenue ;*
- c) Les photos ne sont pas reconnues probantes et le déroutement n'a pas été engagé : *l'affaire sera classée ;*
- d) Les photos ne sont pas reconnues probantes alors que le déroutement a été engagé, le parquet peut renoncer à poursuivre et faire connaître l'abandon de la mesure de déroutement : *l'ordre de déroutement devient alors caduc et le capitaine du navire en est informé par e-mail, télécopie ou message Inmarsat C envoyé du CROSS (voir points 3, 4 et 5 et l'annexe K) ;*

- e) Les photos sont reconnues probantes alors que le déroutement n'a pas été engagé. Le navire en cause se trouve toujours dans la zone économique française. Aucun moyen aérien ou maritime ne peut être envoyé à son contact pour ordonner le déroutement (délais d'alerte et d'interception, météo...) : *le capitaine du navire infracteur*
- sera informé par e-mail, télécopie ou message Inmarsat C envoyé du CROSS, qu'une procédure judiciaire à son encontre est engagée par le procureur de la République du TGI de Brest
 - sera invité à gagner au plus tôt le port français désigné aux fins de poursuivre les investigations judiciaires (voir points 3, 4 et 5 et l'**annexe L**)

1.5. Rédaction des procès-verbaux de constatation par l'agent habilité

Dès le retour de mission, l'agent rédige, sur la base des éléments recueillis, un procès-verbal de constatation en respectant, sous peine de nullité, le modèle joint en **annexe H**. Il remplit également le rapport de transmission fourni aux **annexes G**, qui fait office de bordereau d'envoi.

1.6. Choix des éléments de preuve pour la procédure

Aussitôt après la rédaction du procès-verbal, l'agent effectue un tri des éléments de preuve recueillis, éliminant ceux qui s'avèrent inexploitable, les doublons inutiles et les éléments n'ayant aucun rapport avec la constatation du rejet polluant. Ne seront conservés que les éléments de preuve efficaces.

Quand il s'agit de photos, il est souhaité qu'elles soient toutes numérisées en haute définition et que seuls figurent dessus la date, l'heure et le lieu de prise de vue. Elles seront classées dans l'ordre de leur recueil et numérotées chronologiquement en conséquence, sans numéro manquant. (Chaque fichier numérisé d'une photo peut être nommé avec le nom du bateau et le numéro chronologique attribué). Aucune classification de confidentialité ne doit être attribuée. (Pour la numérotation, mettre le zéro devant chaque unité : 01, 02, ..., 09.)

Ces éléments de preuve seront ensuite commentés dans le procès-verbal d'audition du commandant du navire ou de l'aéronef ayant constaté l'infraction.

1.7. Transmission de la procédure et des éléments de preuve – Audition dans le cadre de l'enquête judiciaire

L'agent habilité :

- a la possibilité soit de transmettre son procès-verbal de constatation au procureur de la République près le TGI de Brest, soit de le remettre aux enquêteurs de la gendarmerie maritime, lesquels l'adressent avec les autres pièces de la procédure au même magistrat.
- joint à son procès-verbal les éléments de preuve, sur CD pour les photos et sur DVD pour les films, en deux exemplaires (l'un est scellé par les enquêteurs, l'autre servira de document de travail). Si la procédure est remise aux gendarmes maritimes, ces derniers en effectuent la saisie, selon les prescriptions du code de procédure pénale.
- adresse systématiquement et exclusivement une copie de son procès-verbal de constatation (pièce de procédure ne pouvant pas être communiquée à des tiers)
 - au préfet maritime de l'Atlantique, division « action de l'Etat en mer »,
 - au CROSS concerné,
 - au directeur départemental des affaires maritimes concerné si la pollution est constatée dans les eaux territoriales de sa compétence géographique ou si elle est le fait d'un bâtiment immatriculé dans le ressort territorial d'un de ses services des affaires maritimes,
 - aux archives de son unité.
- sera entendu par les gendarmes maritimes sur procès-verbal. Cette audition, demandée par le procureur de la République de Brest est un complément du message POLREP et du procès-verbal de constatation accompagné des éléments de preuve collectés. La chronologie précise des actions réalisées lors de la constatation de

l'infraction doit y figurer. Cette audition s'effectue dans la continuité de toutes les opérations explicitées ci-dessus.

NOTA : Si les infractions constatées sont commises par des navires **étrangers** au-delà de la zone économique française, seules les autorités du pavillon peuvent poursuivre le navire responsable. La procédure (procès-verbal de constatation et éléments de preuve) doit alors être adressée directement au CROSS qui en assure la retransmission au secrétariat général de la mer pour saisine du ministère des affaires étrangères. Le CROSS concerné dans ce cas sera le CROSS le plus proche de la base dans laquelle est affecté l'agent de constatation. Une copie du PV sera adressée à la PREMAR/AEM, pour le suivi du dossier.

1.8. Communication de l'ordre de déroutement

Le déroutement vers un port français désigné dans sa demande par le magistrat de permanence du parquet de Brest, sera ordonné par le commandant du navire ou de l'aéronef de l'Etat en application de l'article L1521-5 du code de la défense. Ce peut être le commandant ayant constaté l'infraction ou tout autre commandant d'un aéronef ou navire de l'Etat français, désigné à cet effet. Ce dernier transmet oralement au capitaine du navire contrevenant l'ordre de déroutement selon les termes figurant à l'**annexe J**.

Cet ordre sera confirmé par message du préfet maritime relayé par le CROSS vers le navire en cause (cf. Titre II - §3 et §4.2)

2. RÔLE DE LA GENDARMERIE MARITIME

Son rôle est l'enquête judiciaire, sous la direction du procureur avec qui elle se met en contact dès qu'elle a connaissance de l'infraction relevée .

Dans un premier temps, elle peut apporter son concours technique à l'agent habilité à relever l'infraction (traitement des photos... cf. Titre II §1) ou bien aider à l'acheminement des premiers éléments de preuve vers le magistrat de permanence du parquet de Brest si l'avion vient à se poser à Brest Guipavas.

Elle procède, dans le cadre de l'enquête judiciaire, à diverses opérations, notamment à l'audition de l'agent de constatation. Cette audition est nécessaire aux enquêteurs avant qu'ils n'entendent le capitaine du navire en cause, ainsi doit-elle être réalisée dans le délai nécessaire au déroutement, postérieurement à l'envoi des premiers éléments de preuve au magistrat de permanence du parquet (en vue d'un déroutement éventuel) et à la rédaction du procès verbal de constatation.

Destinataire du POLREP et grâce aux informations qui y figurent concernant la nationalité du capitaine et des personnes susceptibles d'être entendues, elle peut procéder à la recherche d'interprètes, avant l'arrivée du navire contrevenant dans le port désigné, si le navire est dérouté.

3. RÔLE DES CROSS

Les CROSS coordonnent les interventions visant à faciliter la constatation et le recueil d'informations en vue de la répression des infractions relatives aux rejets d'hydrocarbures ou de substances nocives. A cette fin ils centralisent toutes les informations relatives aux pollutions provoquées par les navires et en tiennent informée en temps réel la préfecture maritime de l'Atlantique, division AEM par l'intermédiaire du COM Brest.

Par ailleurs le CROSS concerné retransmet immédiatement le message POLREP initial au magistrat de permanence du parquet de Brest lorsque la pollution est :

- soit constatée l'intérieur des eaux territoriales françaises ;
- soit constatée dans la zone économique française et qu'un auteur est identifié ;
- soit importante et provoquera un arrivage conséquent à la côte ;

en tenant systématiquement informée la préfecture maritime de l'Atlantique de cet envoi.

Le CROSS transmet également au parquet et à la préfecture maritime (division « action de l'Etat en mer ») l'ensemble des renseignements dont il dispose, relatifs au navire surpris en action de rejet illicite.

Chaque fois qu'un ordre de déroutement est transmis par le commandant de bord d'un aéronef ou d'un bâtiment de l'Etat par VHF à un capitaine de navire objet de la pollution constatée, le CROSS confirme cet ordre en envoyant à ce capitaine, par e-mail, télécopie ou message Inmarsat C, le message rédigé selon les termes de **l'annexe I**, en français avec une traduction libre en anglais. Le COM informe aussitôt le CROSS dès que l'ordre de déroutement est notifié pour provoquer l'envoi du message.

Le CROSS fait savoir au capitaine du navire dérouté qu'il doit organiser lui-même son escale, pour venir à quai dans le port de déroutement désigné (agent, pilote, capitainerie...).

Dans les situations particulières visées aux points 1.4 c (déroutement engagé et photos reconnues ultérieurement non probantes) et 1.4 d (déroutement non engagé, photos reconnues ultérieurement probantes, mais absence d'un moyen pour dérouter) au présent titre II, le CROSS adresse au capitaine du navire incriminé, par e-mail, télécopie ou message Inmarsat C, le message rédigé selon les termes de l'annexe K ou L selon le cas. Cet envoi est réalisé à la demande de l'OAAEM qui aura préalablement consulté le magistrat de permanence du parquet.

4. RÔLE DU COM

4.1. Centralisation de l'information et alerte

Le Centre des opérations maritimes de Brest (COM Brest) assure la permanence opérationnelle du préfet maritime de l'Atlantique. A ce titre l'officier de permanence état-major (OPEM) du COM est chargé de centraliser les éléments transmis par les CROSS relatifs à la constatation de pollution de la mer par les navires dans la zone de compétence du préfet maritime de l'Atlantique.

L'OPEM doit prévenir **immédiatement** l'officier d'astreinte « action de l'Etat en mer » (OAAEM) dans trois cas lorsque la pollution est :

- soit constatée dans les eaux territoriales françaises,
- soit constatée dans la zone économique française et qu'un auteur est identifié ;
- soit importante et provoquera un arrivage conséquent à la côte.

Il rend par ailleurs compte de l'événement, selon les directives internes du COM Brest.

4.2. Préparation de l'exécution d'une éventuelle décision de déroutement

Si l'auteur de la pollution est identifié, l'OPEM retransmet à l'agent de constatation l'adresse Internet du magistrat de permanence du parquet de Brest pour l'envoi des premiers éléments de preuve (Cf. Titre II §1.3 et 5.1)

Il fait l'inventaire des moyens nautiques et aériens susceptibles d'être mobilisés et les tient en pré-alerte en vue d'un déroutement éventuel.

Il informe immédiatement l'OAAEM de toute éventuelle sortie imminente du navire contrevenant de la zone économique française. Il l'avise également soit de l'absence de tout moyen disponible ou de la désignation du moyen chargé d'ordonner le déroutement.

Lorsqu'un moyen est désigné pour ordonner le déroutement, l'OPEM assure la conduite des opérations jusqu'à l'arrivée au port, ainsi, il donne instruction :

- soit au commandant de l'aéronef (en pré-alerte ou encore en vol) d'ordonner le déroutement au capitaine du navire, à la demande du magistrat de permanence du Parquet de Brest. Si ce dernier obtempère, il envoie à sa rencontre un bâtiment d'État pour l'escorter aux approches de la côte et du port de destination, au moins jusqu'à la prise du pilote.
- soit au commandant d'un bâtiment d'alerte ou déjà en mer, de se positionner pour intercepter le navire contrevenant, d'ordonner le déroutement comme exprimé au paragraphe ci-dessus et de l'escorter jusqu'au port de destination.

Chaque fois qu'un ordre de déroutement est transmis oralement par le commandant de bord d'un aéronef ou d'un bâtiment de l'Etat par VHF à un capitaine de navire objet de la

pollution constatée, l'OPEM du COM Brest prend contact avec le CROSS pour que ce dernier adresse confirmation de l'ordre déroutement par e-mail, télécopie ou message Inmarsat C, selon les termes en **annexe I**, en français avec une traduction libre en anglais.

5. RÔLE DE LA DIVISION « ACTION DE L'ETAT EN MER »

5.1. Information et coordination en vue de l'engagement des poursuites

Dès qu'il a connaissance de la constatation d'une pollution, avec un auteur identifié, l'officier d'astreinte « Action de l'Etat en Mer » (OAAEM) avise immédiatement le magistrat de permanence du parquet de Brest des premiers éléments recueillis :

- 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 le délai avant qu'il ne quitte la zone économique française,
- possibilité ou non d'envoyer un moyen sur zone pour ordonner un détournement qui serait demandé par le parquet de Brest.

Il demande l'adresse Internet à laquelle le magistrat de permanence du parquet souhaite recevoir les premiers éléments de preuve. Il communique cette adresse à l'OPEM (COM Brest) pour information de l'agent verbalisateur.(cf. Titre II §1.3 et 4.2).

Il informe la permanence opérationnelle du groupement de gendarmerie maritime de Brest des mêmes éléments fournis au parquet.

Ensuite il tient informé en continu le parquet et le groupement de gendarmerie maritime de tout nouvel élément porté à sa connaissance.

Si l'agent de constatation est à bord d'un avion qui vient à se poser à Brest Guipavas, il coordonne l'action entre lui, la gendarmerie maritime et le procureur pour faire parvenir au plus vite, les éléments de preuve au magistrat de permanence du parquet de Brest.

Dans les situations particulières visées aux points 1.4 c (déroutement engagé et photos reconnues ultérieurement non probantes) et 1.4 d (déroutement non engagé, photos reconnues ultérieurement probantes, mais absence d'un moyen pour dérouter) au présent titre II, l'OAAEM, après avoir eu connaissance de la décision du magistrat de permanence du parquet de Brest demande au CROSS d'adresser au capitaine du navire incriminé, par e-mail, télécopie ou message Inmarsat C, le message rédigé selon les termes de **l'annexe K ou L** selon le cas.

5.2. Communication de la demande de déroutement formulée par le parquet

Quand les éléments rassemblés au moment du constat de la pollution sont susceptibles d'aboutir au déroutement en vue de l'immobilisation du navire suspecté, (cf. Titre II §1.3) le procureur de la République demande au préfet maritime que soit ordonné le déroutement au capitaine du navire contrevenant, par le commandant d'un navire ou d'un aéronef de l'Etat.

La demande est exprimée au préfet maritime (division AEM – fax : 02 98 22 13 19) sous forme écrite par le magistrat de permanence du parquet. Celle-ci peut être formulée par téléphone à l'OAAEM (06 70 31 76 83) et être confirmée ensuite par écrit. La demande de déroutement précise le port de destination. Elle est exécutée selon les éléments détaillés au Titre II, § 1.4, § 1.8, §3 et §4.

L'OAAEM communique aussitôt cette décision à l'OPEM et au groupement de gendarmerie maritime pour exécution ainsi qu'au CROSS concerné pour information.

5.3 Information des autorités terrestres du littoral

Par ailleurs, en cas de pollution ou de menace de pollution importante, l'OAAEM est chargé d'informer sans délai les autorités terrestres compétentes (préfectures de département notamment) afin qu'elles puissent prendre les mesures de sauvegarde nécessaires pour protéger les zones du littoral sous leur responsabilité.

5.4 Information des autorités centrales

L'OAAEM tient informé l'agent de permanence du SG Mer de l'opération en cours et ouvre un dossier « SINERGY ». En cas de déroutement, il informe par fax l'ambassade de l'État du pavillon du navire mis en cause (**annexe M**).

6. RÔLE DE L'OFFICIER DE COMMUNICATION RÉGIONALE (OCR)

En cas de constatation de pollution dans le sillage d'un navire identifié en zone économique française, l'OCR de permanence en est avisé par l'OPEM.

Etant donné qu'il y a mise en mouvement de l'action publique par le parquet, la communication doit être prudente et définie en accord avec ce dernier. Dans cette perspective elle doit se cantonner à une relation factuelle des opérations de constatation effectuées, et éventuellement de déroutement (moyens employés), à l'exclusion de tout commentaire sur l'infraction ainsi que de toute appréciation subjective sur la responsabilité de l'auteur présumé de l'infraction.

Avant d'être diffusé, le communiqué de presse de la préfecture maritime de l'Atlantique est transmis pour accord au magistrat de permanence du parquet.

7. CAS PARTICULIER DU REFUS D'OBTEMPÉRER PAR LE CAPITAINE DU NAVIRE SOMMÉ DE SE DÉROUTER

Le refus d'obtempérer aux injonctions faites dans le cas d'un déroutement est constitutif d'une infraction punie d'une peine d'amende pouvant s'élever à 150 000 euros. (cf titre I §4)

Le commandant d'un aéronef ou d'un bâtiment de l'Etat peut être amené à constater que le capitaine du navire à qui il vient d'ordonner le déroutement, n'obtempère pas. Il lui fait alors savoir qu'il relève à son encontre l'infraction de « refus d'obtempérer » et il rédige le procès verbal tel qu'il figure en **annexe C**.

Une fois dressé, **ce procès-verbal doit être transmis au plus tard dans les 15 jours au parquet du tribunal de grande instance de Brest** sous peine de nullité.

Lorsque le capitaine d'un navire refuse d'obtempérer, l'autorité d'astreinte du SGMer et le magistrat de permanence du parquet de Brest sont consultés par l'OAAEM sur l'opportunité de recourir à des mesures de coercition à l'encontre du navire contrevenant (Art L 1521-7 du code de la défense).

Si la coercition est nécessaire pour obtenir du navire soupçonné de pollution son déroutement, les mesures de contrainte sont exécutées conformément aux dispositions du décret n° 95-411 du 19 avril 1995 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer.

L'autorité d'astreinte du SGMer et le magistrat de permanence du parquet de Brest sont tenus informés du déroulement de ces opérations par l'OAAEM.

TITRE III

EMPLOI DES IMAGES PAR SATELLITES

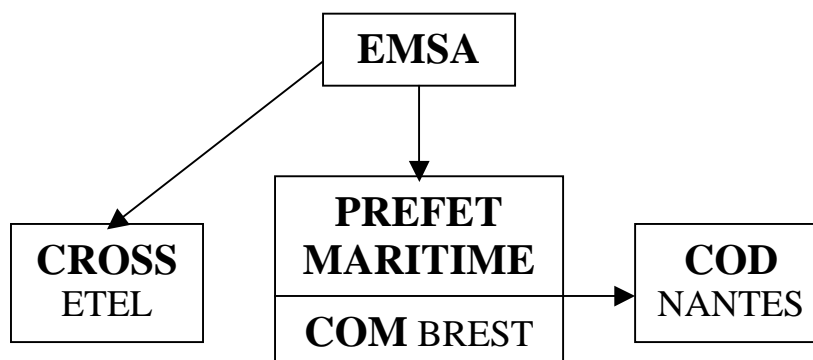
Sur la base juridique de l'article 10.2 de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, l'agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) a mis en place un dispositif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

1. TRANSMISSION DES IMAGES SATELLITE « CleanSeaNet »

En application de l'instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002, la surveillance des pollutions maritimes est de la responsabilité des CROSS. Le CROSS Etel a été désigné par le directeur des affaires maritimes pour être le point de contact opérationnel du système « CleanSeaNet » pour la région Atlantique. Les CROSS Etel et Corsen sont destinataires des images « CleanSeaNet » et participent à leur exploitation sous la responsabilité du préfet maritime

Le préfet maritime, chargé de lutte contre les pollutions, destinataire des prévisions mensuelles de passage du Satellite transmet par e-mail à l'EMSA les créneaux retenus dans le mois suivant (environ 6 par mois) pour exploiter les images reçues. Cette tâche est attribuée au COM qui sert en copie le CROSS Etel et le COD.

A la réception des images, le COM rediffuse au COD celles pour lesquelles un avion de la douane est concerné. Le CROSS Etel est directement servi par l'EMSA.



2. EXPLOITATION DES IMAGES SATELLITE « CleanSeaNet »

Le COM Brest coordonne pour le compte du préfet maritime, l'activité des moyens aériens de la marine nationale avec ceux de la douane afin qu'il y ait une correspondance entre l'activité aérienne et les créneaux de réception d'images du satellite, tout en tenant compte de la disponibilité des moyens pour les alertes et sans porter atteinte aux missions prioritaires.

Cette planification des moyens aériens en concordance avec la réception d'image permet de réagir efficacement si l'image transmise par le satellite révèle un navire en action de rejet opérationnel.

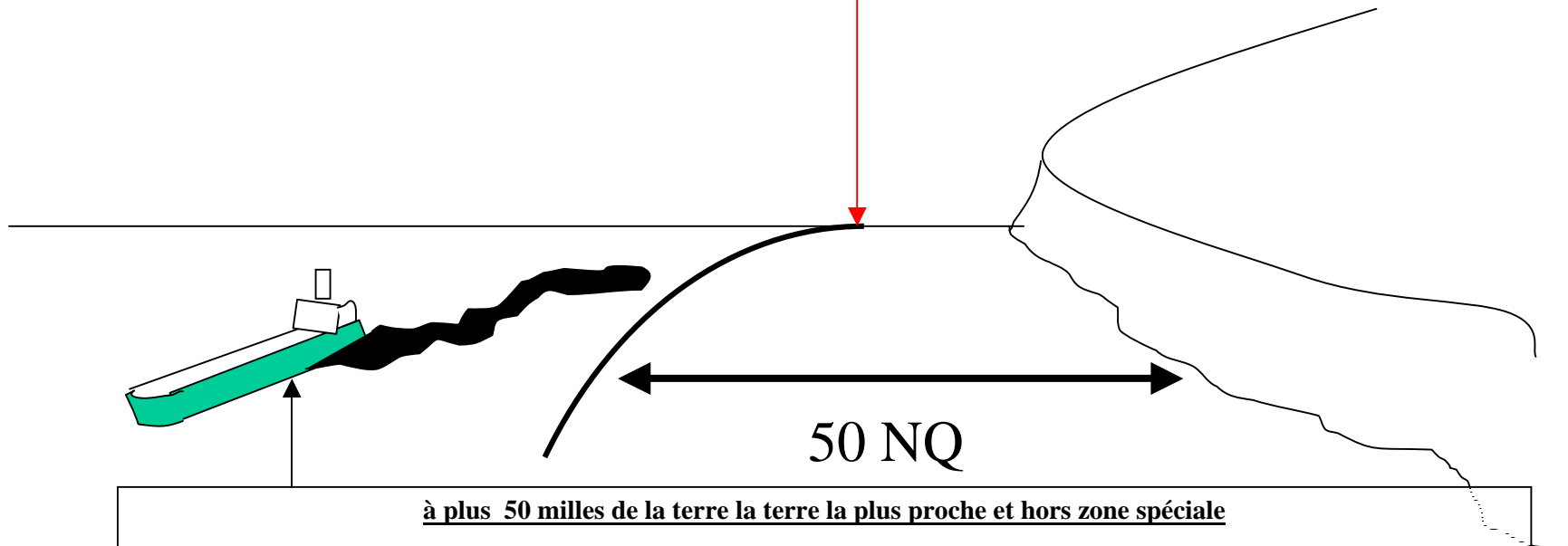
3. RETOUR D'INFORMATIONS VERS LE SYSTEME « CleanSeaNet »

Le CROSS Etel, pour la région Atlantique renseigne en retour le système en informations sur les pollutions maritimes, conformément aux directives internes de la direction des affaires maritimes. Pour se faire il effectue la synthèse des éléments qui lui sont transmis par les différents acteurs (aéronef, bâtiment à la mer, COM, COD...).

**Annexe A1 - INFRACTION EN CAS DE REJETS D'HYDROCARBURES
EN PROVENANCE DES ESPACES A CARGAISON DES NAVIRES PETROLIERS**

(Référence : MARPOL 73/78 - Annexe I – Règle 34)

**Dans les 50 milles
A partir de la terre la plus
proche : interdiction de tout
rejet provenant des citernes
de cargaison**



Rejet des citernes de cargaison autorisé si :

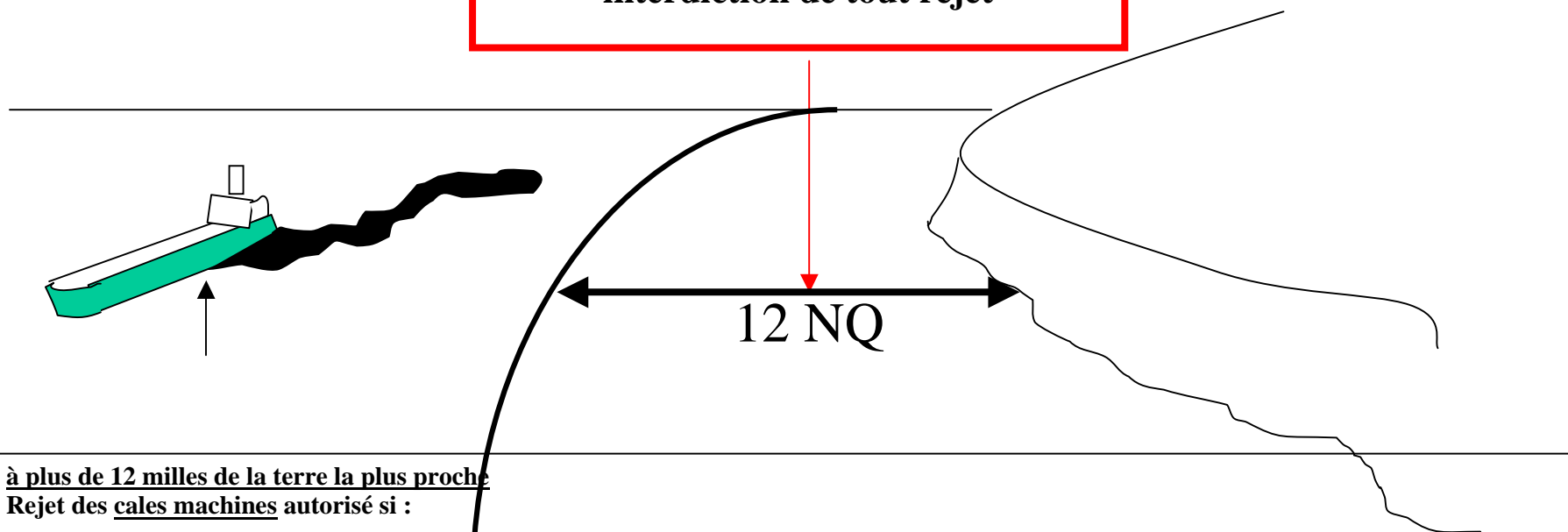
- Pétrolier en route
- Taux de rejet ≤ 30 litres par mille parcouru
- Quantité totale rejetée $< 1 / 15\ 000$ de la cargaison particulière transportée lors du précédent voyage ($1/30\ 000$ pour les navires mis en service après le 1^{er} janvier 1980).
- Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets en fonction.

ANNEXE A1

**Annexe A2 - INFRACTION EN CAS DE REJETS D'HYDROCARBURES
EN PROVENANCE DE LA DECANTATION DU PETROLE DE COMBUSTION
OU DES CALES DES MACHINES (eaux chargées d'hydrocarbures)
DE TOUT TYPE DE NAVIRE DE JAUGE BRUTE EGALE OU SUPERIEURE A 400**

(Référence : MARPOL 73/78 - Annexe I – Règle 15)

**Dans les 12 milles
A partir de la terre la plus proche :
interdiction de tout rejet**



à plus de 12 milles de la terre la plus proche

Rejet des cales machines autorisé si :

- Navire en route
- Teneur de l'effluent en hydrocarbures < 15 ppm
- Système de séparation eau / hydrocarbure (séparateur) en marche avec dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets.
- Rejet autorisé dans une zone spéciale si le séparateur est équipé d'un dispositif d'alarme et d'arrêt automatique dès que la teneur en hydrocarbure dépasse 15 ppm, sauf en Antarctique où tout rejet d'hydrocarbure est interdit

ANNEXE A2

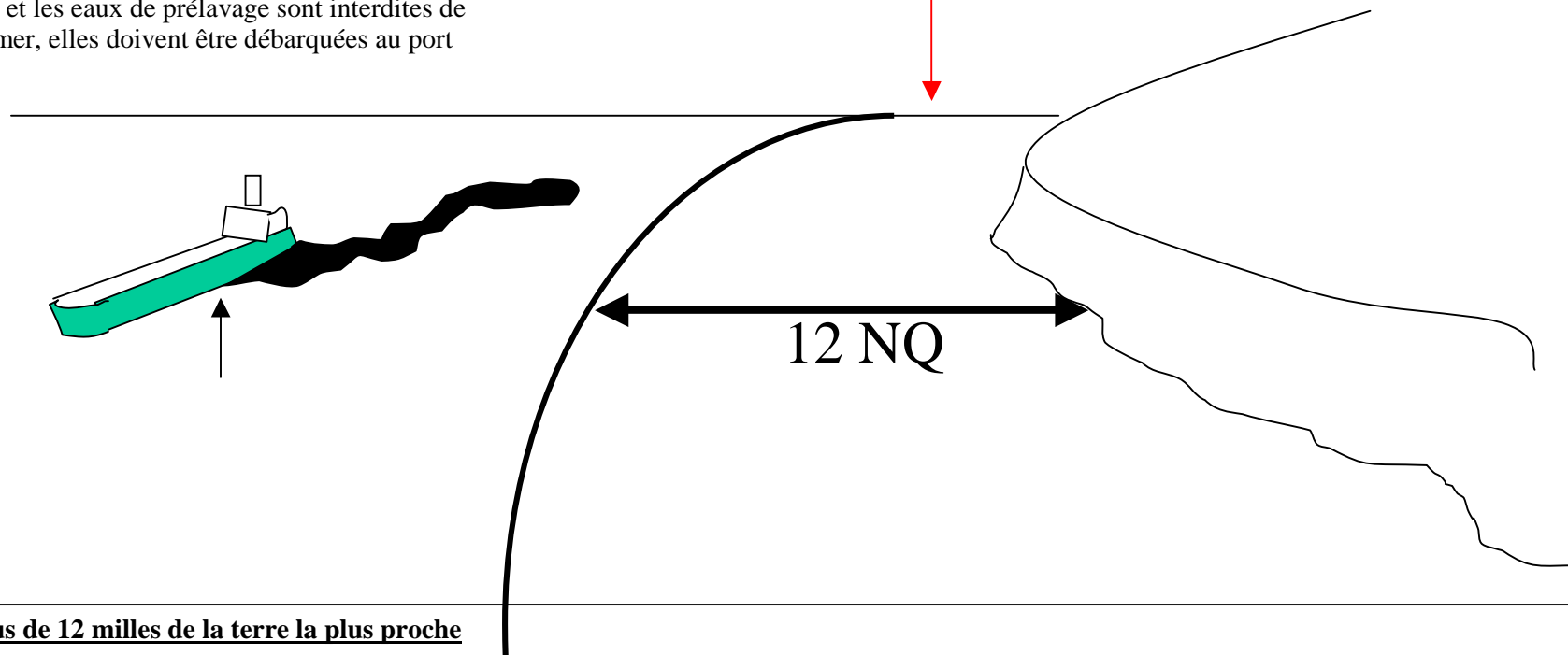
Annexe A3 - EXCEPTIONS A L'INTERDICTION DE REJET D'HYDROCARBURE
(Référence : MARPOL 73/78 - Annexe I – Règle 4)

- 1 – Le rejet est nécessaire pour garantir la sécurité d'un navire ou la sauvegarde de la vie humaine en mer.**
- 2 – Le rejet résulte d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :**
 - à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet.
 - sauf si le propriétaire ou la capitaine a agi avec l'intention de causer un dommage, soit témérement et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement.
- 3 - Rejet de substances contenant des hydrocarbures, approuvé par le gouvernement, pour lutter contre un événement particulier de pollution afin de réduire les dommages par pollution. Tout rejet de cette nature doit être soumis à l'approbation du gouvernement dans la juridiction duquel il est prévu de l'effectuer.**

Annexe A4 - INFRACTION EN CAS DE REJETS DE SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES
Catégorisées X, Y et Z du plus dangereux au moins dangereux pour l'environnement, ou O.S. (autres substances) non dangereux.
(Référence : MARPOL 73/78 - Annexe II – Règle 13)

Dans les 12 milles
A partir de la terre la plus proche
interdiction de tout rejet

Pour les catégories X, un pré-lavage des citernes doit être opéré et les eaux de pré-lavage sont interdites de rejet à la mer, elles doivent être débarquées au port



A plus de 12 milles de la terre la plus proche

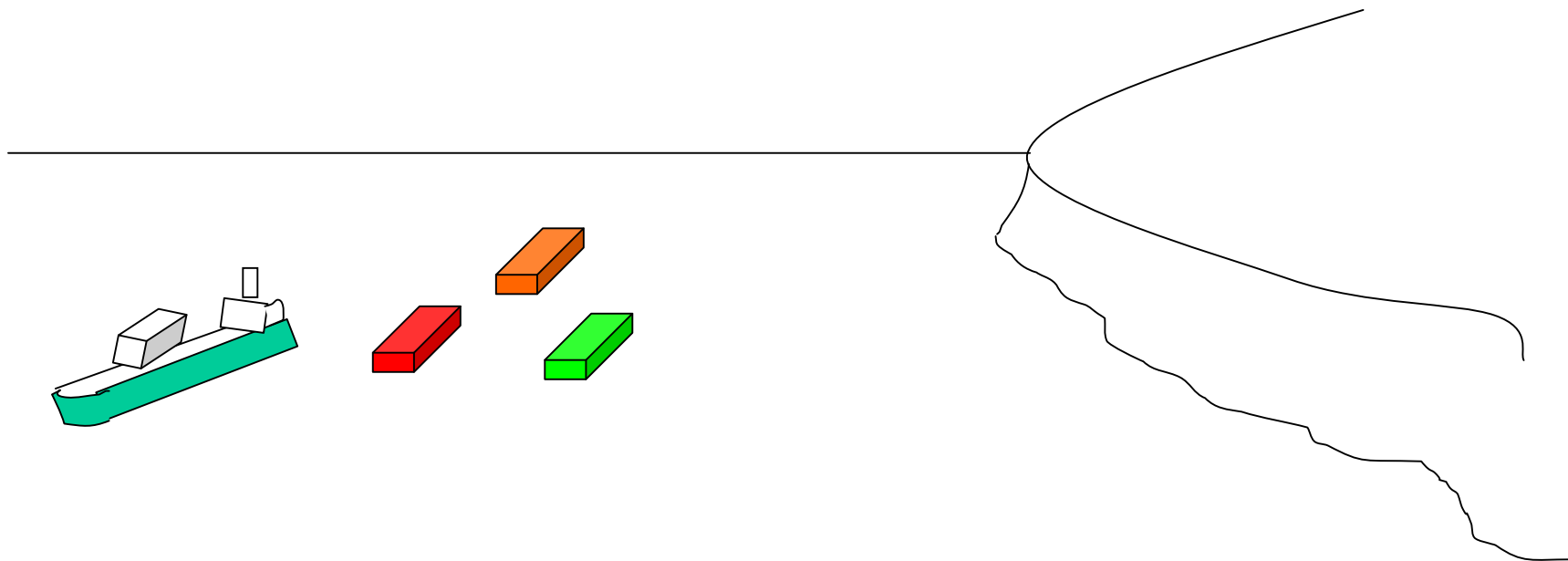
Rejet autorisé si :

- Navire en route à plus de 7 noeuds (navires à propulsion autonome) ou 4 noeuds (autres navires)
- Par des fonds ≥ 25 m
- Rejet sous la ligne de flottaison par orifices calibrés en fonction des produits rejetés (sauf pour les produits de la catégorie Z, rejetés par des navires en service avant le 1^{er} janvier 2007)

ANNEXE A4

Annexe A5 - INFRACTION EN CAS DE REJETS DE SUBSTANCES NOCIVES TRANSPORTEES EN COLIS

(Référence : MARPOL 73/78 - Annexe III – Règle 7)



Rejet volontaire 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 A6 - INFRACTION EN CAS DE REJETS D'ORDURES
(Référence : MARPOL 73/78 - Annexe V – Règles 3 et 5)

Type de navire	Type d'ordure	Conditions légales de rejet hors zone spéciale (règle 3)	Conditions légales de rejet en zone spéciale (règle 5)
Tous types de navires y compris les navires de pêche et de plaisance	Matières plastiques (dont cordages et filets de pêche synthétiques) et sacs à ordure en plastique	Evacuation interdite	Evacuation interdite
	Bardage et matériaux de revêtement et d'emballage flottant	Plus de 25 milles de la côte	Evacuation interdite
	Papiers, chiffons, verres, métaux, bouteilles, vaisselles et rebuts de même nature*	Plus de 12 milles de la côte	Evacuation interdite
	Déchets alimentaires	Plus de 12 milles de la côte	Plus de 12 milles de la côte
	Déchets alimentaires broyées ou concassés	Plus de 3 milles de la côte	Plus de 3 milles de la côte

*** : dont les résidus de cargaison autres que les hydrocarbures, les substances liquides nocives et les substances nocives transportées en colis (exemple : poussière de minerais de fer ou résidus céréaliers)**

ANNEXE B - PREUVES REGULIEREMENT ADMISES PAR LES TRIBUNAUX FRANÇAIS

Preuves régulièrement admises par les tribunaux français			Observations
	Très fiable	Sous condition	
Déclaration écrite (Procès-verbal et POLREP)	X		Le procès-verbal de constatation constitue le pilier de la procédure : il doit donc être clair, complet et explicite. Il doit être rédigé en français courant en évitant toute abréviation, sigle ou vocabulaire trop spécifique.
Photographies argentiques ou numériques	X		Elles constituent les premiers éléments qui permettent d'établir l'existence d'un rejet polluant : à ce titre elles constituent des éléments essentiels du dossier. Elles ont une valeur juridique qu'elles soient de type argentique ou numérique. Il est conseillé de faire figurer en bas de la photo les dates, heures et lieu de prise de vue.
Bande vidéo – y compris numérique	X		Les vidéos restituant l'ensemble de la séquence de constatation de la pollution volontaire doivent mettre en évidence le lien existant entre la traînée de pollution et le navire, ce qui peut être fait lors de la remontée du sillage du navire en train de polluer et s'achevant sur le navire.
SLAR (radar à balayage latéral)	X		Commentaires techniques d'accompagnement indispensables
IR (infra-rouge)	X		Commentaires techniques d'accompagnement indispensables
UV (micro-ondes)	X		Commentaires techniques d'accompagnement indispensables
FLIR (caméra infra-rouge)		X	Commentaires techniques d'accompagnement indispensables
Echantillons d'hydrocarbures		X	Ils constituent une preuve problématique car les analyses peuvent donner des résultats aléatoires. D'autre part, en cas de pollution de faible épaisseur, le prélèvement du produit polluant est quasiment impossible en raison de la dispersion que provoque la proue du navire ou les pales de l'hélicoptère. Les prélèvements ne sont donc utiles qu'en cas de pollution majeure où il existe effectivement de la matière à prélever. Si les prélèvements d'échantillons d'hydrocarbures sont impossibles, il convient de l'écrire dans le PV en précisant la raison.
Satellite		X	Commentaires techniques d'accompagnement indispensables
Utilisation du code d'apparence	X		La caractérisation des nappes en niveau d'apparence du code de l'accord de Bonn est devenue indispensable.
Enregistrement radio	X		L'enregistrement <ul style="list-style-type: none"> - des conversations sur VHF entre les membres de l'équipage au moment où il découvre la pollution - et des échanges par radio avec le navire suspecté, doit être effectué dans la mesure des possibilités techniques.

ANNEXE C



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

Le (*grade prénom nom*)
Commandant le (*navire/ aéronef*) de (*administration d'appartenance*)

VU les articles L 1521-1 à L 1521-10 du code de la défense relatif à la police en mer,

VU l'ordre de déroutement du navire « **XXX** » pris par nous, à la demande du procureur de la République près le tribunal de grande instance de Brest en date du (*jour, mois, année*) en vue de son immobilisation,

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

Le (*jour, mois, année*) à (*heures, minutes*)

Le (*grade prénom nom*), commandant le (*navire/ aéronef*) de (*administration d'appartenance*), a constaté que :

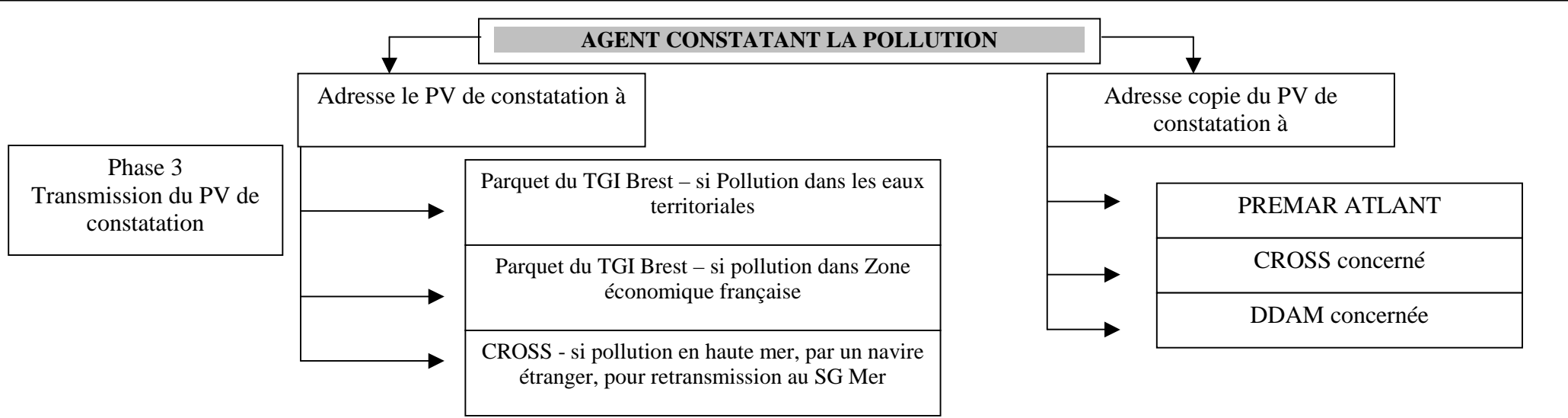
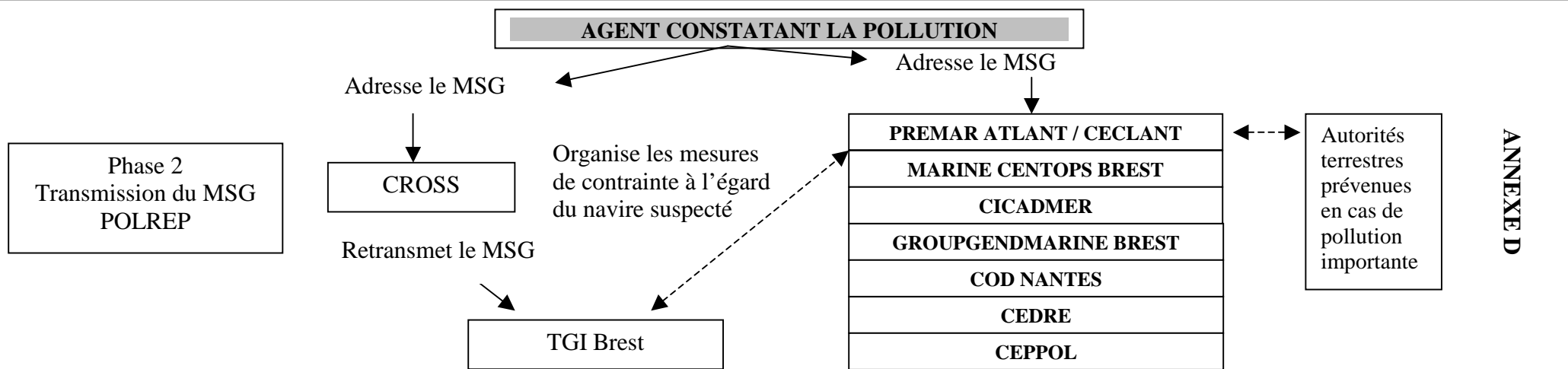
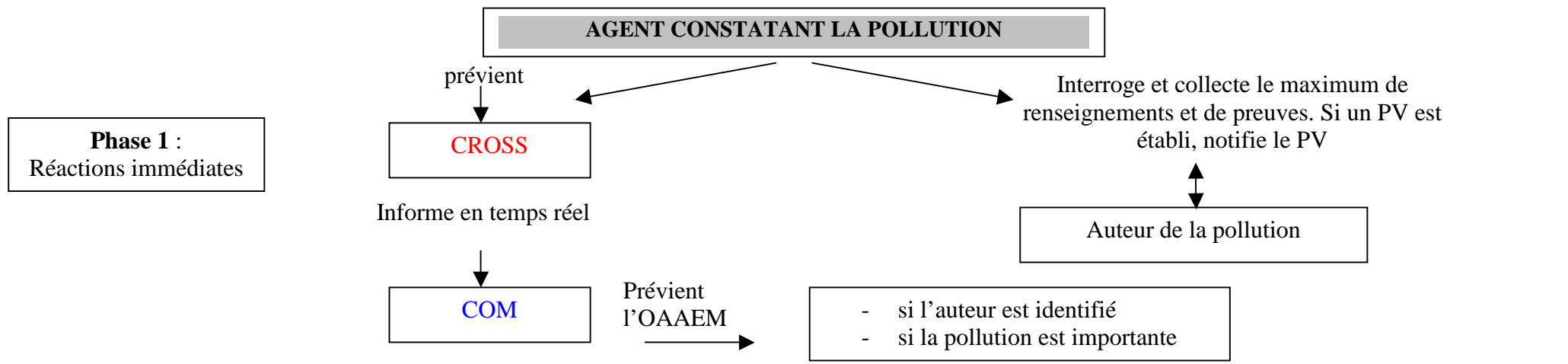
Le navire « **XXX** », pavillon « **YYY** », a refusé d'obtempérer à l'injonction précitée.

Au moment des faits, ce navire se trouvait à la position : latitude : (**AAA**), longitude : (**BBB**) et était en route au (*cap*) à (*vitesse*) 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 (*jour, mois, année*)
Et transmis au parquet le (*jour, mois, année*)

Nota : Une fois dressé ce procès-verbal doit être transmis dans les 15 jours au procureur de la République de Brest sous peine de nullité.



ANNEXE D

ANNEXE E

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

N° 1 Sheen (Film, pellicule) argent, gris, luisant

0,04 à 0,30 μm 40 à 300 litres/km²

(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 μm 300 à 5.000 lit/km²

L'apparence arc-en-ciel est formé par un éventail de couleurs (bleu 0,4 μm , rouge 0,7 μm) du 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 μm 5.000 à 50.000 lit/km²

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)

50 à 200 μm 50.000 à 200.000 litres/km²

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 homogène)

200 μm et plus 200.000 litres/Km² 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) Seul compte la surface

ANNEXE F

MODELE DE POLREP

Le message POLREP doit être fait immédiatement (en vol pour les aéronefs). Ce message standardisé doit faire apparaître les rubriques suivantes :

DESTINATAIRE POUR ACTION :	CROSS concerné,
DESTINATAIRES POUR INFORMATION :	PREMAR ATLANT, MARINE CENTOPS BREST, CICAD MER, GROUPGENDMARINE BREST, COD NANTES, CEPPOL BREST, CEDRE.
MOT-CLE D'ATTRIBUTION :	POLREP

A - CLASSIFICATION :	douteux / probable / <u>confirmé</u>
B - DATE HEURE DE L'OBSERVATION :	
ET IDENTITE DE L'OBSERVATEUR :	
C - POSITION ET ETENDUE DE LA POLLUTION :	Lat. Long et Relèvement Distance. Indiquer E.T./ Z.E. / Zone spéciale. Dimensions de la nappe (<u>Longueur et largeur</u>), surface et <u>%</u> de couverture, surface polluée (L * l * % couverture) tonnage (nombre de conteneurs).
D - VENT / COURANT (éventuellement) :	Force et orientation / vitesse et direction
E - CONDITIONS METEO ET ETAT DE LA MER :	
F - CARACTERISTIQUES DE LA POLLUTION :	Type de pollution (hydrocarbure, chimique...). Description de l'apparence : Utiliser le code de l'accord de Bonn avec des % de couverture. Au besoin fractionner la nappe.
G - SOURCE ET CAUSE DE LA POLLUTION :	NAVIRE / AUTRE (Nom, Type, Pavillon, P.A, Route/Vitesse) ou <u>« Navire pollueur inconnu »</u>
H - NAVIRES DANS LE VOISINAGE :	(surtout si pollueur non identifié et pollution récente)
I - ELEMENTS DE PREUVE (moyens utilisés :	Photos, Vidéo, SLAR , I.R. UV
J - ACTIONS ENTREPRISES / ENVISAGEES :	Déroutement...
K - PREVISION DU DEVELOPPEMENT	Préciser le danger éventuel (arrivée à la côte...)
L - ETATS et ORGANISATIONS INFORMES	
M -AUTRES INFORMATIONS	Contact radio, précisions utiles....dont <u>nom, prénom, nationalité du capitaine du navire, de l'officier mécanicien et du chef de quart au moment des faits.</u>

ANNEXE G 2/2

RAPPORT DE TRANSMISSION DU PROCES-VERBAL DE CONSTATATION DE POLLUTION PAR HYDROCARBURE / CHIMIQUE / ORDURES

- 1) Date (*jour/mois/année*) et heure en GMT (Heure universelle)
- 2) Nom du navire / Type / Pavillon
- 3) Port d'attache
- 4) Route et vitesse (cap en D° et vitesse en Nœuds)
- 5) Description de l'infraction : Le (*grade, prénom, nom*), Cdt de bord de l'aéronef / du navire (*indicatif*) a constaté une pollution de sillage par hydrocarbure venant du navire ci-dessus. Longueur *XXX* Km Largeur *YYY* m. Aspect caractéristique d'une pollution par hydrocarbure. Contact pris avec le navire pour lui signaler l'infraction (*Pas de réponses aux tentatives de contacts sur la fréquence de veille VHF Marine canal 16*). Le Capitaine se nomme il ne reconnaît pas l'infraction (*Il reconnaît l'infraction*). Le navire se dirige sur le port de
- 6) METEO sur zone : Bonne pour l'observation et les photos
Bonne pour l'observation, médiocre pour les photos
Médiocre mais suffisante pour être sûr de l'infraction, médiocre pour les photos.
- 7) Unité de rattachement, téléphone, fax, courriel du Commandant du navire / Chef de bord

SIGNATURE du Commandant du navire / Chef de bord de l'aéronef

3. - CARACTERISTIQUE DE LA NAPPE :

3.1. Observations :

Date : _____ Heure UTC : _____
(si ces données sont différentes de celles indiquées sous 2.3.)

3.2. Position de la nappe : **Longitude :** N **Latitude :** W

Autre nappe éventuelle : **Longitude :** N **Latitude :** W
(si elles est différente de celle indiquée sous 2.4.)

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

3.4. Dimensions générales de la nappe d'hydrocarbures :

Longueur : ____ Km - **Largeur :** ____ Km - **Surface :** ____ Km² (L * l)

Autre nappe éventuelle :

Longueur : ____ Km - **Largeur :** ____ Km - **Surface :** ____ Km² (L * l)

3.5. Description de la nappe d'hydrocarbures :

FORME : CONTINUE TACHES TRAINÉES **TAUX de RECOUVREMENT :** ____ %
Evaluation de la surface polluée : _____ (surface en Km² * % de recouvrement) :

Direction : _____ direction autre nappe éventuelle :

3.6. Apparence de la nappe d'hydrocarbures (code d'apparence de l'accord de Bonn) et quantité minimale d'hydrocarbures évaluée dans le sillage du navire par catégorie :

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 et visibilité : _____ (km) au moment de l'observation

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, 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 :

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

nombre de photos (jointes à la procédure) :

6.3. Photographies numériques

nombre de photos (jointes à la procédure) :

6.4. Téléphotographies

Télé enregistrement

6.5 Échantillon prélevé dans la nappe et à bord

6.6. Autres formes d'observations :

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

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 du propriétaire du navire :

Nom et nationalité du chef mécanicien :

Nom et nationalité de
l'officier de quart :

7.6. Indicatif d'appel du navire :

8. - FORMALITES DE LA REDACTION :

Ces faits sont susceptibles de constituer une infraction aux dispositions

- de la Convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires modifiée par le protocole du 17 février 1978 ;
- des articles L 218-10 à L 218-31 du code de l'environnement.

Fait à bord le

Signature

ANNEXE I

**MODELE DE MESSAGE DEVANT ETRE TRANSMIS PAR LES CROSS
AU CAPITAINE DE NAVIRE SOUPCONNE
APRES QU'IL AIT RECU L'ORDRE DE DEROUTEMENT
DU COMMANDANT D'AERONEF OU DU NAVIRE DE L'ETAT (Cf. Titre II & 3)**

IL A ETE CONTATE PAR PROCES-VERBAL LE **XX/YY/ZZZZ (OU CE JOUR) À XXHXXZ**, LA PRESENCE D'UNE POLLUTION PAR HYDROCARBURE (**CHIMIQUE**) DANS LE SILLAGE DE VOTRE NAVIRE, DANS LES EAUX SOUS JURIDICTION FRANCAISE.

A LA DEMANDE DU PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE DE BREST, LE COMMANDANT D'UN AERONEF (**D'UN NAVIRE**) DE L'ETAT FRANCAIS VIENT DE VOUS ORDONNER DE FAIRE ROUTE VERS LE PORT DE **XXXXXXX** AFIN DE PROCEDER A DES CONSTATATIONS JUDICIAIRES .

JE VOUS CONFIRME QUE VOUS DEVEZ VOUS DEROUTER VERS LE PORT DE **XXXXXXX** ET ORGANISER VOTRE ESCALE.

EN CAS DE REFUS DE VOTRE PART, L'INFRACTION DE REFUS D'OPTEMPERER SERA RELEVÉE À VOTRE ENCONTRE LAQUELLE EST PASSIBLE D'UNE AMENDE DE 150 000 EUROS, INDEPENDAMMENT DE TOUTE AUTRE INFRACTION.

VICE-AMIRAL D'ESCADRE ...
PREFET MARITIME DE L'ATLANTIQUE
(ou son intérimaire en cas d'absence)

BT

TRADUCTION INFORMATIVE, SEUL LE TEXTE FRANÇAIS A VALEUR JURIDIQUE :

ON **XX/YY/ZZZZ (THIS DAY)** AT **XXHXXZ**, AN OFFICIAL REPORT STATES THAT AN OUTFLOW, WHICH CREATES AN OIL POLLUTION (**CHIMICAL POLLUTION**), HAS BEEN DETECTED IN YOUR SHIP'S WAKE, IN FRENCH WATERS.

UNDER THE CLAIM OF THE PUBLIC PROSECUTOR OF BREST, THE COMMANDING OFFICER OF A FRENCH AIRCRAFT (**FRENCH SHIP**) HAS JUST REQUESTED THAT YOU PROCEED TOWARDS THE PORT OF **XXXXXXX** TO ESTABLISH A JUDICIAL REPORT.

I CONFIRM YOU MUST ALTER YOUR COURSE AND DIVERT YOUR SHIP TO THE PORT OF **XXXXXXX** AND ORGANIZE YOUR PORT OF CALL.

IF YOU REFUSE TO COMPLY WITH THIS ORDER, WE WILL PRESS YOU CHARGES FOR YOU TO PAY A FINE OF 150,000 EUROS REGARDLESS OF ANY OTHER VIOLATION.

VICE-AMIRAL D'ESCADRE ...
PREFET MARITIME DE L'ATLANTIQUE
(ou son intérimaire en cas d'absence)

BT

ANNEXE J

**MODELE DE MESSAGE DE DEROUTEMENT TRANSMIS ORALEMENT
PAR LE COMMANDANT D'AERONEF OU DE NAVIRE DE L'ETAT AU
CAPITAINE DU NAVIRE POLLUEUR (Cf. Titre II & 1.8)**

IL A ETE CONTATE PAR PROCES-VERBAL LE **XX/YY/ZZZZ (OU CE JOUR)** À **XXHXXZ**, LA PRESENCE D'UNE POLLUTION PAR HYDROCARBURE (**CHIMIQUE**) DANS LE SILLAGE DE VOTRE NAVIRE, DANS LES EAUX SOUS JURIDICTION FRANCAISE.

LE PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE DE BREST, A DECIDE L'IMMOBILISATION DE VOTRE NAVIRE.

A SA DEMANDE, NOUS, **GRADE NOM, PRENOM**, COMMANDANT D'UN AERONEF (**D'UN NAVIRE**) DE L'ETAT FRANÇAIS, VOUS ORDONNONS DE FAIRE ROUTE VERS LE PORT DE **XXXXXXX** AFIN DE PROCEDER A DES INVESTIGATIONS JUDICIAIRES

VICE-AMIRAL D'ESCADRE ...
PREFET MARITIME DE L'ATLANTIQUE
(ou son intérimaire en cas d'absence)

BT

TRADUCTION INFORMATIVE, SEUL LE TEXTE FRANÇAIS A VALEUR JURIDIQUE :

ON **XX/YY/ZZZZ (THIS DAY)** AT **XXHXXZ**, AN OFFICIAL REPORT STATES THAT AN OUTFLOW, WHICH CREATES AN OIL POLLUTION (**CHIMICAL POLLUTION**), HAS BEEN DETECTED IN YOUR SHIP'S WAKE, IN FRENCH WATERS.

THE PUBLIC PROSECUTOR OF BREST HAS REQUESTED YOUR SHIP TO BE STOPPED.

UNDER HIS CLAIM, **RANK NAME, FIRST NAME**, COMMANDING OFFICER OF A FRENCH AIRCRAFT (**FRENCH SHIP**) ORDER THAT YOU PROCEED TOWARDS THE PORT OF **XXXXXXX** IN ORDER TO INVESTIGATE AND ESTABLISH THE JUDICIAL FACTS.

VICE-AMIRAL D'ESCADRE ...
PREFET MARITIME DE L'ATLANTIQUE
(ou son intérimaire en cas d'absence)

BT

ANNEXE K

**MODELE DE MESSAGE D'ANNULATION DE DEROUTEMENT
DEVANT ETRE TRANSMIS PAR LES CROSS
AU CAPITAINE DU NAVIRE SOUPCONNE
PENDANT QU'IL SE DEROUTE VERS UN PORT FRANÇAIS (Cf. Titre II & 1.4 C)**

IL A ETE CONTATE PAR PROCES-VERBAL LE **XX/YY/ZZZZ (OU CE JOUR) À XXHXXZ**, LA PRESENCE D'UNE POLLUTION PAR HYDROCARBURE (**CHIMIQUE**) DANS LE SILLAGE DE VOTRE NAVIRE, DANS LES EAUX SOUS JURIDICTION FRANCAISE.

LE PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE DE BREST, AVAIT DECIDE L'IMMOBILISATION DE VOTRE NAVIRE AFIN DE PROCEDER A DES CONSTATATIONS JUDICIAIRES ET IL VOUS A ETE ORDONNE DE VOUS DEROUTER VERS LE PORT DE **XXXXXXX**.

LE PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE DE BREST VIENT DE M'INFORMER DE SA DECISION DE NE PAS MAINTENIR LA POURSUITE DE CETTE PROCEDURE JUDICIAIRE À VOTRE ENCONTRE COMPTE TENU DES ELEMENTS PORTES À SA CONNAISSANCE.

IL VOUS RAPPELLE À L'OBLIGATION DE RESPECTER LES PRESCRIPTIONS DE LA CONVENTION INTERNATIONALE MARPOL.

L'ORDRE DE DEROUTEMENT QUE VOUS AVEZ RECU EST CADUC, VOUS POUVEZ REPRENDRE VOTRE ROUTE INITIALE.

VICE-AMIRAL D'ESCADRE ...
PREFET MARITIME DE L'ATLANTIQUE
(ou son intérimaire en cas d'absence)

BT

TRADUCTION INFORMATIVE, SEUL LE TEXTE FRANÇAIS A VALEUR JURIDIQUE :

ON **XX/YY/ZZZZ (THIS DAY)** AT **XXHXXZ**, AN OFFICIAL REPORT STATES THAT AN OUTFLOW, WHICH CREATES AN OIL POLLUTION (**CHIMICAL POLLUTION**), HAS BEEN DETECTED IN YOUR SHIP'S WAKE, IN FRENCH WATERS.
THE PUBLIC PROSECUTOR OF BREST HAD ORDERED YOUR SHIP TO BE STOPPED IN ORDER TO INVESTIGATE AND ESTABLISH THE JUDICIAL FACTS. YOU HAVE BEEN ORDERED TO PROCEED TOWARDS THE PORT OF **XXXXXXX**.

THE PUBLIC PROSECUTOR OF BREST HAS JUST INFORMED ME NOT TO TAKE LEGAL ACTION AGAINST YOU, ACCORDING TO THE ELEMENTS HE HAS GATHERED FROM THE INVESTIGATION.
HOWEVER, HE REMINDS YOU THE OBLIGATION TO RESPECT THE RULES STATED IN THE REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF OIL POLLUTION (MARPOL).
THE ORDER OF REROUTING IS NOW CANCELLED. YOU CAN TAKE YOUR INITIAL ROUTE;

VICE-AMIRAL D'ESCADRE ...
PREFET MARITIME DE L'ATLANTIQUE
(ou son intérimaire en cas d'absence)

BT

ANNEXE L

**MODELE DE MESSAGE D'INFORMATION
DEVANT ETRE TRANSMIS PAR LE CROSS
QUAND AUCUN MOYEN AERIEN OU MARITIME NE PEUT
VENIR EN CONTACT AVEC LE NAVIRE SOUPCONNE (Cf. Titre II & 1.4 D)**

IL A ETE CONTATE PAR PROCES-VERBAL LE **XX/YY/ZZZZ (OU CE JOUR)** À **XXHXXZ**, LA PRESENCE D'UNE POLLUTION PAR HYDROCARBURE (**CHIMIQUE**) DANS LE SILLAGE DE VOTRE NAVIRE, DANS LES EAUX SOUS JURIDICTION FRANCAISE.

L'ETABLISSEMENT DE CE PROCES-VERBAL VOUS A ETE NOTIFIE PAR LE **GRADE NOM, PRENOM**, COMMANDANT D'UN AERONEF (**D'UN NAVIRE**) DE L'ETAT FRANÇAIS.

EN VERTU DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 218-28 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT FRANCAIS, LE CONTENU DE CE PROCES-VERBAL FAIT FOI JUSQU'A PREUVE DU CONTRAIRE.

JE VOUS INFORME QU'UNE PROCEDURE JUDICIAIRE EST ENGAGEE À VOTRE ENCONTRE.

LE PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE DE BREST, VOUS INVITE À REJOINDRE, SANS DELAI, LE PORT DE **XXXXXXX** AUX FINS DE POURSUIVRE LES INVESTIGATIONS.

VICE-AMIRAL D'ESCADRE ...
PREFET MARITIME DE L'ATLANTIQUE
(ou son intérimaire en cas d'absence)

BT

TRADUCTION INFORMATIVE, SEUL LE TEXTE FRANÇAIS A VALEUR JURIDIQUE :

ON **XX/YY/ZZZZ (THIS DAY)** AT **XXHXXZ**, AN OFFICIAL REPORT STATES THAT AN OUTFLOW, WHICH CREATES AN OIL POLLUTION (**CHIMICAL POLLUTION**), HAS BEEN DETECTED IN YOUR SHIP'S WAKE, IN FRENCH WATERS.

THE REPORT WAS NOTIFIED TO YOU BY **RANK NAME, FIRST NAME**, COMMANDING OFFICER OF A FRENCH AIRCRAFT (**FRENCH SHIP**).

IN ACCORDANCE WITH THE PROVISIONS OF ARTICLE 218-28 OF THE FRENCH ENVIRONMENTAL CODE, THE FACTS STATED IN THE REPORT BEAR WITNESS WHEREOF UNTIL THERE IS PROOF TO THE CONTRARY.

I INFORM YOU THAT A JUDICIAL PROCEDURE HAS BEEN INSTUTED AGAINST YOU.

THE PUBLIC PROSECUTOR OF BREST REQUESTS YOU MAKE WAY TO THE PORT OF **XXXXXXX**, WITHOUT FURTHER DELAY, IN ORDER TO PROCEED WHITH THE INVESTIGATIONS.

VICE-AMIRAL D'ESCADRE ...
PREFET MARITIME DE L'ATLANTIQUE
(ou son intérimaire en cas d'absence)

BT

ANNEXE M

MODELE DE MESSAGE D'INFORMATION A L'AMBASSADE DE L'ETAT DU PAVILLON DU NAVIRE



PREFECTURE MARITIME DE L'ATLANTIQUE

TELECOPIE

Division "Action de l'Etat en mer"

B.P. 46

29240 BREST ARMEES

Tél. : 00.33.2.98.22.04.14 - Fax : 00.33.2.98.37.79.68

e-mail : com.ops.ceclant@fr.oleane.com / aem@premar-atlantique.gouv.fr

Brest, le

N° PREMAR ATLANT/AEM/NP

	URGENT	OUI	NON
Expéditeur	: Le préfet maritime de l'Atlantique		
Affaire suivie par	:		
Destinataire	: Ambassade deà		
Copies	: Secrétariat général de la mer (01 53 63 41 79) Ministère des affaires étrangères/DJ Mer (01 53 69 36 68) Parquet de Brest (02 98 33 78 02)		
Objet	: Procédure de déroutement d'un navire suspecté de pollution dans les eaux sous juridiction française.		

Texte :

Le *jour, mois, année* vers *xxHxx*, un avion de patrouille maritime *de la marine nationale française/ des douanes françaises* a observé une pollution par hydrocarbure de *yy* kilomètres de long sur *zz* mètres de large dans le sillage du navire (*type : cargo/pétrolier/chimiquier/ro-ro/porte-conteneurs...*, « *NOM DU NAVIRE* » navigant sous pavillon *XXXXXXX*).

En application de la décision d'immobilisation du procureur de la République près le tribunal de grande instance de Brest, j'ai l'honneur de vous informer que ce navire a été dérouté vers le port de *YYYYYYY* où il devrait arriver *jour, mois, année* vers *xxHxx*.

Demande d'accusé de réception	La présente transmission	Signature de l'autorité ou du rédacteur
OUI NON	ne fera pas l'objet d'un courrier	

Nombre de pages : 1 (y compris la page de garde)

DIFFUSION

Pour action

JUSTICE

- Procureur général près la Cour d'Appel de Rennes
- Procureurs de la République près les Tribunaux de Grande Instance de Brest et Paris

PREFECTURES

- Zone de défense Rennes et Bordeaux
- Départements (3, dont 2 pour Sécurité Civile) : Ile-et-Vilaine, Côtes d'Armor, Finistère, Morbihan, Loire-Atlantique, Vendée, Charente-Maritime, Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques

MARINE NATIONALE

- CECLANT : ADJTOPS - COM BREST (N0 – N3/SERPUB) - ASC - OCR - AG - FOSIT Brest (pour diffusion auprès des sémaphores) - BN Brest – CEPOL - COMAR (Nantes, Bordeaux, Bayonne, Lorient)
- ALFAN Brest - ALFOS - ALAVIA - ALENV (Pour servir unités)
- BAN Landivisiau - BAN Lann-Bihoué - BAN Lanvéoc-Poulmic - BAN Nimes-Garons (Pour les constatations faites dans la zone de compétence du préfet maritime de l'Atlantique).
- Détachement hélicoptère de service public de la marine nationale à La Rochelle
- Groupement de Gendarmerie maritime de l'Atlantique (pour servir unités)

DOUANE

- Direction régionale Garde-côtes à Nantes
- Direction interrégionale des douanes à Nantes

AFFAIRES MARITIMES

- Directions régionales des affaires maritimes : Bretagne, Pays-de-la-Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine
- CROSS : CORSEN, ETEL
- Directions interdépartementale et départementales des affaires maritimes : Ile-et-Vilaine, Côtes d'Armor, Finistère, Morbihan, Loire-Atlantique, Vendée, Charente-Maritime, Gironde, Landes / Pyrénées-Atlantiques
- Centres de sécurité des navires : SM, BR, CC, LO, SN, LR, BX

Pour information

- Secrétariat général de la mer
- Ministère de l'écologie, de l'énergie du développement durable et de l'aménagement du territoire
20, avenue de Ségur - 75302 Paris 07 SP:
 - Direction des affaires maritimes - 3, place Fontenoy - 75700 Paris 07 SP
 - Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux - 22 rue Monge - 75007 Paris
 - CMVOA – Grande Arche – Paroi Sud – 92055 La Défense CEDEX
- CEDRE
- EMM/PL/AEM
- PREMAR Méditerranée - PREMAR Manche mer du Nord
- Direction générale des douanes et droits indirects
- COMGENDMAR
- Régions de gendarmerie : Bretagne, Pays de Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine

Copies intérieures

- PREMAR AEM (ADJ - Tous Bureaux - Chrono) - Archives (2)