

PRÉFECTURE MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

Cherbourg, le 27 Février 2009

N° 4-31298-2008 PREMAR MANCHE/AEM/NP

INSTRUCTION

PREFECTURE MARITIME DE LA
MANCHE ET DE LA MER DU NORD

Action de l'Etat en mer

Dossier suivi par
INSP Jean-Christophe BURVINGT

☎ : 02 33 92 59 29
Fax : 02 33 92 59 26
☎ PNIA : 831.71.25.929
Fax PNIA : 831.71.25.926

Objet : Instruction relative à la coordination des actions de constatation de la pollution de la mer par les navires, engins flottants et plates formes.

Références :

- a) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, et notamment sa partie XII.
- b) Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite MARPOL 73/78.
- c) Code de l'environnement, articles L.218-10 à L.218-31.
- d) Code de la défense, articles L.1521-1 à L.1521-8.
- e) Loi n° 2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires.
- f) Loi n° 2003-346 du 15 avril 2003 relative à la création d'une zone de protection écologique et étendant la compétence des tribunaux spécialisés en matière de pollution des eaux de mer par les navires à la zone économique.
- g) Loi n° 2008-757 du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.
- h) Décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer.
- i) Arrêté du Premier ministre du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'Etat.
- j) Instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 relative à la recherche de la pollution par les navires, engins flottants et plates formes.

P.jointes : Douze annexes.

T.abrogé : Instruction régionale n° 185 PREMAR MANCHE/AEM/NP du 15 février 2004.

-
Tout rejet illicite en mer d'hydrocarbures et d'autres produits polluants, ayant une cause opérationnelle ou accidentelle, est sanctionné tant par les conventions internationales que par le droit français.

Destinataires et copies: Voir in fine.

Depuis le 1^{er} août 1999, la zone Manche / Mer du Nord est classée zone spéciale MARPOL pour les rejets d'hydrocarbures. Elle bénéficie à ce titre d'une protection renforcée par la limitation des rejets qui peuvent y être effectués.

La présente instruction a pour objet de préciser le cadre des actions de police administrative et judiciaire menées par les différentes administrations de l'Etat appelées à concourir à la mission de recherche et de répression de la pollution par les navires en Manche et mer du Nord.

Ces actions consistent en particulier à rassembler les éléments de preuve en vue de poursuivre l'auteur de l'infraction devant les juridictions compétentes qui peuvent désormais punir plus sévèrement les contrevenants. Le tribunal de grande instance du Havre est la juridiction spécialisée pour réprimer les infractions constatées dans la zone Manche / mer du Nord.

Il convient de rappeler que le rôle majeur dans la recherche et la répression de la pollution est tenu par le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) sous l'autorité du préfet maritime et en liaison avec le procureur de la République. La lutte contre la pollution, la décision d'envoi d'une équipe de visite à bord d'un navire ou l'ordre de déroutement sont de la responsabilité du préfet maritime.

La présente instruction se limite à la procédure de poursuite des infractions et ne traite pas de la question de la lutte contre la pollution elle-même qui relève d'une autre problématique et qui est définie dans le plan POLMAR/Mer.

1. CHAMP D'APPLICATION DU DISPOSITIF DE REPRESSION DES INFRACTIONS RELATIVES À LA POLLUTION MARINE.

1.1. Dispositions conventionnelles et législatives récentes.

La convention MARPOL et ses différentes annexes, qui font l'objet chaque année de nombreux amendements, constituent le cadre d'intervention des Etats signataires en la matière. La méconnaissance de ses prescriptions entraîne le caractère infractionnel des comportements illicites constatés en mer, en particulier dans le domaine de l'environnement.

1.2. Lieu du rejet.

Les dispositions de l'instruction s'appliquent sur l'ensemble des espaces maritimes sous juridiction (eaux intérieures, mer territoriale, zone économique) à l'exception des ports et des estuaires en deçà des limites transversales de la mer (cf. annexe I).

Au Sud-Ouest de cette zone s'applique l'instruction du préfet maritime de l'Atlantique.

Dans la zone de compétence britannique (délimitée par le plateau continental), les agents de l'Etat peuvent effectuer des constatations, mais en aucun cas des prélèvements, sauf ordre contraire (annexe I). En cas de constatation de rejet dans cette zone, les CROSS transmettent immédiatement les éléments dont ils disposent à la connaissance de leurs

homologues britanniques. Dans le cas où une pollution affecte les zones de compétence françaises et britanniques, il appartient au CROSS de fournir tous les éléments aux autorités britanniques et au Parquet du Havre en vue de décider rapidement lequel des deux Etats entreprendra les poursuites judiciaires.

1.3. **Auteur du rejet.**

Tous les navires sont concernés, 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 ou engins d'Etat utilisés à des fins gouvernementales et non commerciales.

1.4. **Nature du rejet.**

Les infractions peuvent être constituées par les rejets :

- d'hydrocarbures,
- de substances liquides nocives transportées en vrac,
- de substances nuisibles transportées en colis (conteneurs, citernes...),
- d'ordures,

prévus et réprimés par les articles L 218.10 à L 218.30 du Code de l'environnement.

2. **LES AGENTS HABILITES À RECHERCHER ET CONSTATER LES INFRACTIONS.**

Il y a lieu de faire une distinction entre la simple recherche et la constatation de l'infraction.

Outre les officiers et agents de police judiciaire (OPJ et APJ), sont habilités à rechercher et constater les infractions en matière de rejets polluants par les navires (article L.218-26 du Code de l'environnement) :

- les administrateurs, officiers, inspecteurs et agents de l'administration des Affaires maritimes,
- les agents des Douanes,
- les commandants et chefs de bord des bâtiments et aéronefs de la marine nationale,
- les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés aux services maritimes,
- les officiers de port.

Par ailleurs :

- les commandants des navires océanographiques de l'Etat,
- les commandants des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'Etat,
- les agents du service des phares et balises,
- les agents de l'IFREMER,
- et les agents de la police des pêches fluviales,

sont habilités à rechercher les infractions en matière de pollution des eaux de mer.

Si leur rôle est important pour initier et lancer les poursuites, ils ne peuvent cependant que recueillir des renseignements et doivent en rendre compte à un OPJ, à un officier ou un inspecteur des Affaires maritimes.

Ils établissent à cette occasion un rapport mais ne dressent pas procès-verbal. De sa qualité peut dépendre la bonne marche de la procédure de poursuite ou son invalidation.

3. ACTIONS À ENTREPRENDRE EN CAS DE POLLUTION DETECTÉE.

3.1. La constatation de la pollution.

La recherche et la constatation des rejets illicites par les agents habilités doivent être menées à l'occasion de toute mission en mer, dès lors qu'elles sont compatibles avec l'objet particulier de la mission.

Il y a présomption d'infraction lorsque des traces d'hydrocarbures sont visibles (habituellement à partir du seuil de 100 particules par million).

L'agent ayant découvert une pollution doit rassembler le maximum d'éléments permettant d'établir la matérialité de l'infraction (photos, prélèvements, messages radios échangés avec le capitaine du navire,...).

L'objectif est à la fois :

- d'établir la nature polluante du rejet (élément matériel de l'infraction),
- d'établir que ce rejet provient d'un navire précis (imputabilité de l'infraction),
- d'identifier précisément le navire (nom, n° IMO, indicatif, pavillon),
- d'identifier les responsables (l'armateur, le capitaine ainsi que l'officier mécanicien et l'officier chef de quart au moment des faits).

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.

Les observations diurnes devront respecter le protocole descriptif du code d'apparence de l'Accord de Bonn (voir appendice 2 de l'annexe II de la présente instruction).

3.1.1. *Les technologies nouvelles.*

Les systèmes de télédétection ont un rôle croissant dans la localisation des pollutions et des pollueurs. Le Système d'Identification Automatique (AIS en anglais) qui permet aux navires et aux systèmes de surveillance de trafic de connaître, par échange automatisé de message par radio VHF, l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation, est devenu très pratique pour identifier de nuit les navires surpris en flagrant délit de pollution.

Les capteurs et les satellites sont aussi des moyens de preuve très fiables, régulièrement admis par les tribunaux français.

Depuis 1987, la France est dotée de moyens de télédétection aéroportés pour usage diurne. Les avions POLMAR des Douanes sont ainsi équipés d'un radar de surveillance latérale (SLAR) qui mesure la rugosité de l'eau et qui est capable de détecter les produits huileux. Ces aéronefs sont également pourvus de capteurs infrarouges (IR) et ultraviolets (UV) permettant des observations de nappes de pollution.

Pour une identification de nuit, ces avions possèdent en outre une caméra à très bas niveau de lumière.

Ces instruments peuvent être mis en œuvre simultanément pour confirmer la signature d'une pollution par hydrocarbures. Toutefois, ils ne sont pas utilisables par tous temps, avec des limites liées aux caractéristiques techniques de chaque équipement.

La télédétection s'effectue également par satellite. Actuellement, plusieurs satellites sont en mesure d'effectuer des images de périmètre important (400 km x 400 km). Un affinage de la résolution (jusqu'à 100 m) permet de faire de la détection de pollution par détection de rugosité. Ces radars sont en mesure de discerner des nappes récentes comme plus anciennes, de jour comme de nuit. Les systèmes de traitement d'images sont en mesure de donner une position du navire.

3.2. La transmission des informations initiales.

Les informations recueillies dès la première observation doivent être transmises le plus rapidement possible au CROSS par radio ou téléphone cellulaire sous la forme du message de compte rendu de pollution POLREP. De retour de mission, l'agent habilité rédige, sur la base des éléments de preuves recueillis, un procès verbal de constatation en respectant, sous peine de nullité, le modèle joint en annexe IX.

L'agent adresse son PV de constatation au Parquet du TGI du Havre et au groupement de gendarmerie maritime de Cherbourg, il en fait parvenir une copie au CROSS concerné.

Le CROSS qui joue un rôle primordial de coordonnateur des interventions durant la phase de constatation, transmet au Parquet et au COM les informations qu'il a recueillies, notamment celles relatives au port de destination du navire soupçonné de pollution. Il peut les croiser avec ses propres informations (suivi radar...). Il leur fait part de son appréciation de la situation et les éclaire sur l'opportunité de procéder à des compléments d'investigations.

L'agent adresse en outre systématiquement une copie du PV et des photographies ou images numériques au préfet maritime de la Manche / mer du Nord, division « action de l'Etat en mer »

La transmission des informations s'effectue conformément à l'annexe VIII.

3.3. L'enquête.

Dès que le procureur de la République a été saisi, c'est désormais sous son autorité que sont menées les diverses investigations dans le cadre de l'enquête préliminaire.

Si le Parquet souhaite obtenir des éléments de preuve supplémentaires, le procureur peut demander :

- soit l'inspection en mer et/ou le déroutement du navire présumé pollueur,
- soit l'inspection au port de ce même navire.

Après examen de la faisabilité technique, le préfet maritime ordonne alors l'inspection en mer ou le déroutement du navire. Le CROSS assure, sous son autorité, la coordination de l'intervention et informe en temps réel le procureur de la République des mesures prises et du déroulement de l'intervention.

Le préfet maritime peut faire procéder à un déroutement du navire contrevenant vers un port français, 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.

L'OPEM (officier de permanence Etat-major) du COM est alors chargé de retransmettre, par téléphone ou VHF, à l'aéronef ou au navire d'Etat sur zone l'ordre de dérouter le navire contrevenant puis de l'accompagner jusqu'au port de déroutement signifié. L'OPEM du COM Cherbourg prend ensuite contact avec le CROSS concerné pour que ce dernier adresse au capitaine du navire une confirmation écrite de l'ordre de déroutement par e-mail, télécopie ou message Immarsat C, en français et en anglais, selon le modèle joint en annexe.

En l'absence de moyen aérien ou nautique disponible pour dérouter le navire contrevenant, cette action est conduite par le CROSS.

L'officier d'astreinte de la division AEM de la préfecture maritime informe du déroutement le SG Mer et les services consulaires de l'Etat du pavillon.

3.4. **Le rassemblement des éléments de preuve.**

C'est un point fondamental qui conditionne la réussite de la procédure tout en permettant le respect des droits de la défense. Les procès verbaux et autres éléments recueillis sont transmis le plus vite possible au procureur afin qu'il puisse décider des suites à donner (déroutement ou non).

L'expérience des affaires jugées montre que les éléments suivants ont été considérés comme suffisants :

- pollution constatée par un agent de l'Etat dans le sillage d'un navire,
- photos en couleur faisant apparaître sur le même cliché la pollution et le nom du navire,
- échanges radio avec le capitaine du navire.

Pour ces motifs ainsi qu'en raison de la difficulté à réaliser des prélèvements d'échantillons de polluant en mer, aucun prélèvement ne sera réalisé sauf sur demande expresse du parquet relayée par le CROSS.

Le caractère probant des éléments suivants a également été confirmé :

- détail de la nappe photographiée pratiquement à la verticale depuis une altitude inférieure à 300 m, le soleil étant derrière le photographe,

- vue d'ensemble du navire, de l'orifice à l'origine du rejet et de la nappe montrant que les hydrocarbures proviennent d'un navire bien déterminé,
- détail du navire permettant de l'identifier.

Ces éléments de preuve doivent être étayés de commentaires pertinents et détaillés pour entraîner la conviction des magistrats et limiter les possibilités de contestation des contrevenants.

4. OPERATIONS DE CONTROLE RENFORCE ET MISSIONS NOCTURNES.

Conformément à l'instruction du Premier ministre citée en référence j), le parquet du Havre est associé à la préparation d'une opération de contrôle renforcé des pollutions volontaires en mer. Il est également tenu informé par la préfecture maritime des missions nocturnes programmées des avions de télédétection.

Dans les deux cas, les CROSS, la direction régionale des Affaires maritimes de Haute-Normandie et l'expert national douanier des pollutions marines sont prévenus avec anticipation, et un dispositif renforcé de suivi est mis en place par la préfecture maritime.

5. UNE PROCEDURE DEBOUCHANT SUR UNE REPRESSION RENFORCEE.

Bien que la répression et condamnation relève des seuls tribunaux judiciaires, il est donné, à titre indicatif, en annexe VI, un tableau synoptique des différentes infractions et des peines encourues.

6. BILAN.

Le bilan global des rejets illicites est établi par les deux CROSS selon le modèle fixé en annexe XII. Ce bilan, disponible à tout moment, doit être adressé à la préfecture maritime durant le mois de janvier suivant l'année écoulée.

Le bilan des procès-verbaux dressés et des poursuites judiciaires engagées est établi par la préfecture maritime, puis adressé au Secrétariat Général de la mer pour le 1^{er} février suivant l'année écoulée.

Enfin il convient de rappeler que le bilan des actions menées, ainsi que les difficultés rencontrées dans l'exécution des missions, sont examinés à l'occasion des réunions périodiques de coordination des administrations agissant en mer.

Le vice-amiral Philippe Perissé
préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord,

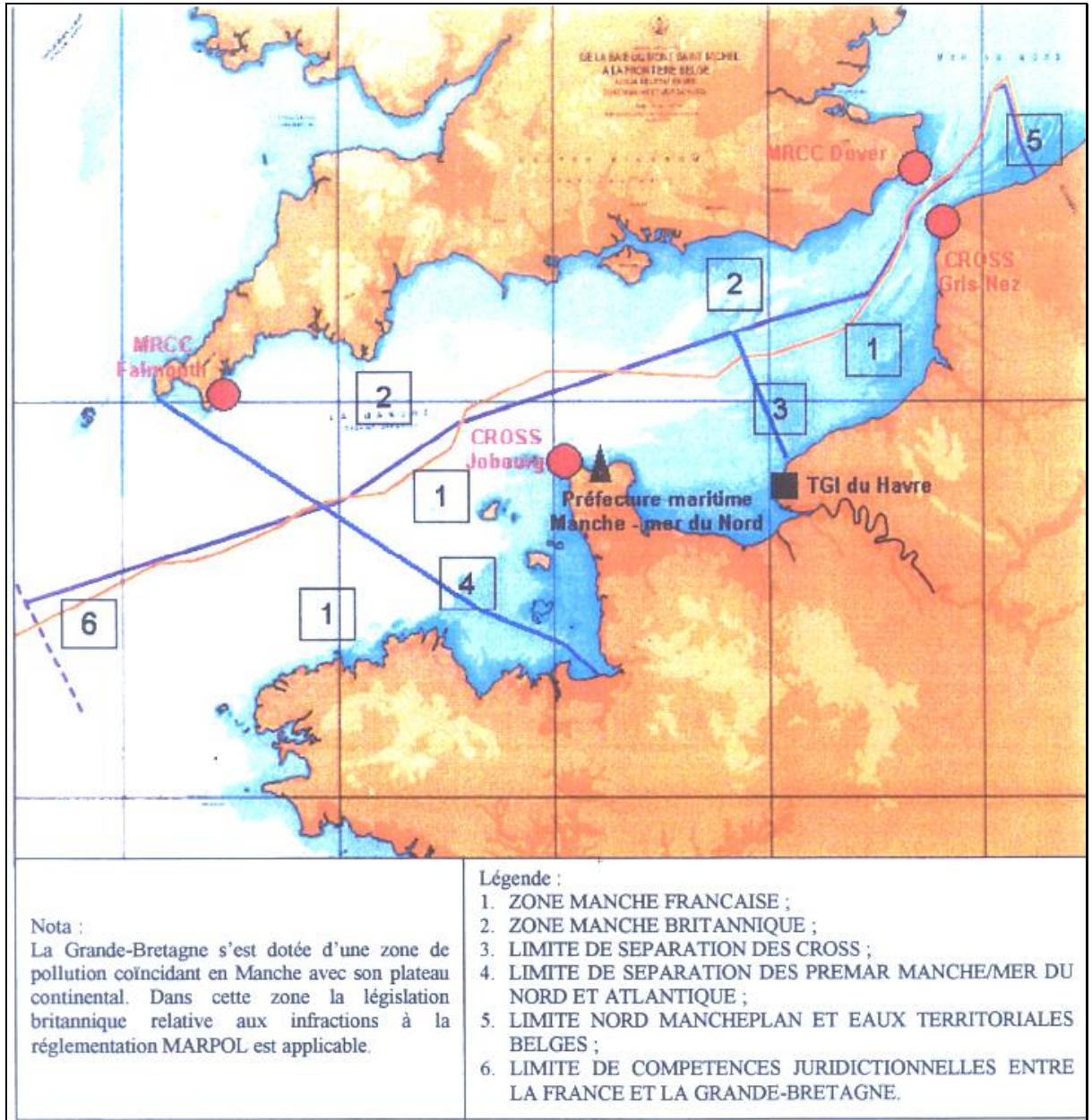
signé : Philippe Périssé

LISTE DES ANNEXES

- Annexe I Délimitation des espaces maritimes et compétence des CROSS.
- Annexe II Infractions en cas de rejet d'hydrocarbures en zone spéciale MARPOL.
Appendice 1 : Signalisation et compte-rendu de pollution.
Appendice 2 : Code d'appartenance de l'Accord de Bonn.
- Annexe III Infractions en cas de rejets de substances liquides nocives transportées en vrac.
- Annexe IV Infractions en cas de rejets de substances nuisibles transportées sous emballage.
- Annexe V Infractions en cas de rejet d'ordures en zone spéciale MARPOL.
- Annexe VI Tableau des infractions relatives à la pollution marine – Loi du 1^{er} août 2008.
- Annexe VII Suspension des poursuites et restrictions à l'institution de poursuites (Art.228 – Convention de Montego Bay).
- Annexe VIII Transmission de l'information et des éléments de procédure.
- Annexe IX Modèle de procès-verbal de constatation de pollution.
- Annexe X Modèle de message devant être transmis par les CROSS à un capitaine de navire soupçonné de rejet.
- Annexe XI Statistiques.
- Annexe XII Numéros de téléphone et adresses internet.

ANNEXE I

DELIMITATION DES ESPACES MARITIMES ET COMPETENCE DES CROSS



ANNEXE II

**INFRACTIONS EN CAS DE REJETS D'HYDROCARBURES
EN ZONE SPECIALE MARPOL**

Référence : règle 15.3 et 15.6 de l'annexe I MARPOL

Type de navire	Rejet d'hydrocarbures en provenance des espaces de cargaison	Rejets des cales de la tranche des machines
Pétroliers, quelle que soit la taille	INTERDIT sauf ballasts Propres ou séparés	INTERDIT sauf si : <ul style="list-style-type: none"> - les eaux de cale ne proviennent pas des chambres des pompes à cargaison, - les eaux de cale ne sont pas mélangées à des résidus d'hydrocarbures, - le navire fait route, - la teneur en hydrocarbures de l'effluent est inférieure ou égale à 15 ppm, - le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures, - interruption automatique du rejet dès lors que la teneur en hydrocarbure est supérieur à 15 ppm.
Navires de plus de 400TJB autres que les pétroliers	INTERDIT sauf ballasts Propres ou séparés	INTERDIT sauf : <ul style="list-style-type: none"> - les eaux de cale ne proviennent pas des chambres des pompes à cargaison, - les eaux de cale ne sont pas mélangées à des résidus d'hydrocarbures, - le navire fait route, - la teneur en hydrocarbures de l'effluent est inférieure ou égale à 15 ppm, - le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures, - interruption automatique du rejet dès lors que la teneur en hydrocarbures est supérieure à 15 ppm.
Navires de moins de 400 TJB autres que les pétroliers	INTERDIT, sauf si la teneur en hydrocarbure de l'effluent est inférieure 15 ppm	INTERDIT sauf si la teneur en hydrocarbures de l'effluent est inférieure à 15 ppm

APPENDICE II.1

SIGNALISATION ET COMPTE-RENDU DE POLLUTION

Le message POLREP doit être fait immédiatement (en vol pour les aéronefs).

Ce message standardisé doit faire apparaître les rubriques suivantes.

La classification des POLREP doit faire l'objet de la plus grande attention.

A priori ne seront classés « confirmé » que les POLREP établis par les pilotes des aéronefs de la marine nationale et de la Douane.

DESTINATAIRE POUR ACTION :	<i>CROSS concerné</i>
DESTINATAIRES POUR INFORMATION :	<i>PREMAR MANCHE, COMAR MANCHE, CICAD MER, SG MER, GROUPEGENDMAR CHERBOURG, CEPPOL, CEDRE, COD ROUEN, PARQUET TGI LE HAVRE</i>
MOT-CLE D'ATTRIBUTION :	<i>POLREP</i>
A-CLASSIFICATION	<i>Douteux/probable/confirmé</i>
B-DATE/HEURE DE L'OBSERVATION IDENTITE DE L'OBSERVATEUR	
C-POSITION ET ETENDUE DE LA POLLUTION	<i>Lat.Long.et relèvement distance Eaux Territoriales/ZEE/ Zone étrangère Dimensions nappe Surface polluée</i>
D-VENT/COURANT (éventuellement)	<i>Force et orientation/Vitesse et direction</i>
E-CONDITIONS METEO ET ETAT DE LA MER	
F-CARACTERISTIQUES DE LA POLLUTION	<i>Type de pollution (hydrocarbure, chimique...) Description de l'apparence (code Bonn avec % de couverture)</i>
G-SOURCE ET CAUSE DE LA POLLUTION	<i>Navire/Autre/Navire pollueur inconnu Délibéré/Accident</i>
H-NAVIRES DANS LE VOISINAGE	
I-ELEMENTS DE PREUVE (moyens utilisés)	<i>Photos, vidéos, SLAR, IR UV,...</i>
J-ACTIONS ENTREPRISES/ENVISAGEES	<i>Déroutement,...</i>
K-PREVISION DU DEVELOPPEMENT	<i>Préciser le danger éventuel (arrivée à la cote, dispersion naturelle)</i>
L-ETATS et ORGANISATIONS INFORMES	
M-AUTRES INFORMATIONS	<i>Info radio, noms et qualités de l'équipage incriminé</i>

APPENDICE II.2

SIGNALISATION ET COMPTE-RENDU DE POLLUTION CODE D'APPARENCE DE L'ACCORD DE BONN

L'objet de ce code est d'apprécier, par observation aérienne, le volume d'hydrocarbures présents en mer. Il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004.

N°1 : REFLET ARGENTE - *sheen*

0.04 à 0.30 μm 40 à 300 L/km²

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

N°2 : ARC EN CIEL - *rainbow*

0.3 à 5.0 μm 300 à 5000 L/km²

L'apparence arc-en-ciel est formée par un éventail de couleurs dû à un effet d'optique indépendant du type de pétrole et dont la brillance varie avec l'angle et la luminosité

N°3 : METALLIQUE - *metallic*

5.0 à 50 μm 5000 à 50000 L/km²

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

N°4 : VRAIE COULEUR DISCONTINUE - *discontinuous true colour*

50 à 200 μm 50000 à 200000 L/km²

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

N°5 : VRAIE COULEUR HOMOGÈNE - *continuous true colour*

Supérieur à 200 μm supérieur à 200000 L/km²

Nappe homogène dont l'épaisseur ne peut être donnée que par une aide extérieure.
Seule compte la surface.

ANNEXE III

INFRACTIONS EN CAS DE REJET DE SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES TRANSPORTEES EN VRAC

Référence : MARPOL 73/78 – Annexe II – Règle 13

DESORMAIS CATEGORISEES X, Y, Z et OS : (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 dangers pour les ressources marines, la santé humaine, l'agrément des sites ou toute autre utilisation légitime de la mer.

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 Nds (navires à propulsion autonome) ou 4 Nds (autres navires),
- par des fonds supérieurs à 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).

NB : Pour les catégories X, un prélavage des citernes doit être opéré et les eaux de prélavage sont interdites de rejet à la mer : elles doivent être débarquées au port.

ANNEXE IV

**INFRACTIONS EN CAS DE REJET DE SUBSTANCES NUISIBLES
TRANSPORTEES SOUS EMBALLAGE**

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

**REJET VOLONTAIRE INTERDIT EN TOUT LIEU QUEL QUE SOIT LE
TYPE DE NAVIRE SAUF NECESSITE D'ASSURER LA SECURITE DU
NAVIRE OU POUR SAUVER DES VIES HUMAINES EN MER**

ANNEXE V**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 25mm.

DIRECTIVES :

La constatation du rejet d'ordures n'est pas une priorité :

- 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 VI

TABLEAU DES INFRACTIONS RELATIVES A LA POLLUTION MARINE

Loi n° 2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement - article 6 modifiant le § 1 de la sous-section 2 de la section 1 du chapitre VIII du titre 1er du livre II du code de l'environnement

Peine	Texte de référence	Circonstances de la commission de l'infraction
Amende de 50 000 euros, 100 000 euros en cas de récidive	Code environnement L.218-11	Rejet de substances polluantes en infraction avec les règles 15 et 34 de l'annexe I ou avec la règle 13 de l'annexe II de la convention MARPOL.
10 ans prison et 15 millions d'euros	L.218-12	Idem L.218-11 pour navire-citerne d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux ou navire d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux dont la machine propulsive a une puissance supérieure à 150 kW.
10 ans prison et 15 millions d'euros	L.218-13	Idem L. 218 - 11, pour navire-citerne d'une jauge brute supérieure ou égale à 150 tonneaux ou navire d'une jauge brute supérieure ou égale à 400 tonneaux. Les responsables d'exploitation à bord d'une plate-forme sont soumis à la même peine.
7 ans prison et 1 million d'euros	L.218-14	Fait pour un capitaine ou responsable de bord d'un navire de jeter à la mer des substances nuisibles transportées en colis en infraction à la règle 7 de l'annexe III de la convention MARPOL.
1 an prison et 200 000 €	L.218-15	Fait pour un capitaine ou responsable de bord d'un navire de se rendre coupable d'infractions aux dispositions des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V de la convention MARPOL.
Peines précédentes	L.218-16	Fait pour tout capitaine ou responsable de bord de commettre dans les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime les infractions des articles L.218-11 à L.218-15.

2 ans prison et 200 000 €	L.218-17	Fait pour tout capitaine ou responsable de bord d'un navire auquel est survenu en mer, dans les eaux intérieures ou voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime, un des événements mentionnés par le protocole n° 1 de la convention MARPOL. Même peine pour toute personne ayant charge du navire au sens de l'article 1er du protocole MARPOL qui n'établit pas et ne transmet pas un rapport conformément à ce protocole.
Peines précédentes	L.218-18	Peines applicables au propriétaire, à l'exploitant, au représentant légal ou au dirigeant de fait d'une société, ou à toute personne autre que le capitaine ou le responsable de bord qui exerce en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire et qui a été à l'origine du rejet.
4000 €	L.218-19	Fait de provoquer un rejet de substances polluantes par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements. Même peine à celui qui, pour les mêmes raisons, provoque un accident de mer tel que défini par la convention du 29 novembre 1969 quand il peut y avoir pollution.
400 000 €	L.218-19 I	Quand l'infraction ci-dessus a été commise au moyen d'un navire-citerne d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux ou d'un navire d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux dont la machine propulsive a une puissance supérieure à 150 kW.
800 000 €	Idem	Quand l'infraction ci-dessus a été commise au moyen d'un navire-citerne d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux ou d'un navire d'une jauge brute supérieure à 400 tonneaux.
4 500 000 €	Idem	Quand l'infraction a été commise au moyen d'un navire-citerne inférieure à 150 tonneaux ou dont la jauge brute est inférieure à 400 tonneaux quand elle a pour conséquence directe ou indirecte un dommage irréversible ou d'une particulière gravité.
7 500 000 €	Idem	Quand l'infraction a été commise au moyen d'un navire citerne supérieure à 150 tonneaux ou dont la jauge brute est supérieure à 400 tonneaux quand elle a pour conséquence directe ou indirecte un dommage irréversible d'une particulière gravité.

6 000 €	L.218-19 II	Fait pour tout capitaine ou responsable de bord d'un navire de provoquer un rejet de substances polluantes par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire qui n'entre pas dans les deux catégories précédentes.
3 ans prison et 4 500 000 € d'amende	Idem	Lorsque l'infraction précédente a été commise au moyen d'un navire-citerne d'une jauge brute < à 150 tonneaux ou d'un navire d'une jauge brute < à 400 tonneaux dont la machine propulsive a une puissance supérieure à 150 kW.
5 ans prison et 7 500 000 € d'amende	Idem	Lorsque l'infraction précédente a été commise au moyen d'un navire-citerne d'une jauge brute > à 150 tonneaux ou d'un navire d'une jauge brute > à 400 tonneaux.
7 ans prison et 10 500 000 € d'amende	Idem	Lorsque les infractions mentionnées à l'article L.218-19 II ont pour conséquence directe ou indirecte un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement et lorsque l'infraction a été commise au moyen d'un navire citerne d'une jauge brute > ou égale à 150 tonneaux ou d'un navire d'une jauge brute > à 400 tonneaux.

ANNEXE VII**SUSPENSION DES POURSUITES ET RESTRICTIONS
A L'INSTITUTION DE POURSUITES**

Article 228 - Convention de Montego Bay

1. **L'article 228 de la CMB prévoit** en matière de pollution la suspension des poursuites engagées contre un navire étranger par l'Etat côtier dès lors que l'Etat du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction dans les six mois suivant l'introduction de la première action.

Le texte comporte cependant une clause de réserve comportant deux exceptions :

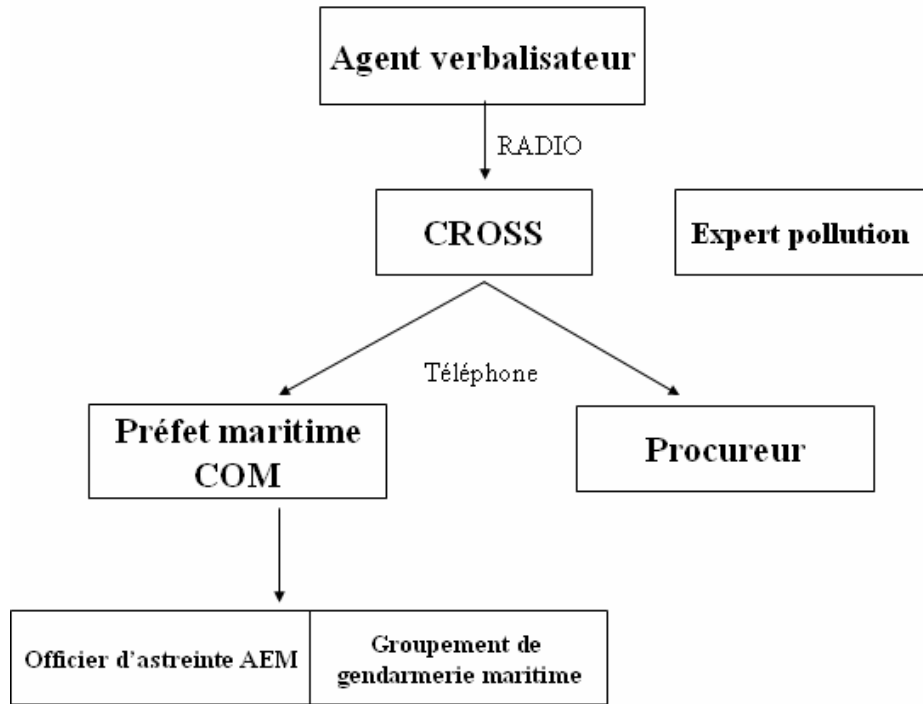
- lorsque les poursuites portent sur un cas de dommage grave causé à l'Etat côtier,
- lorsque l'Etat du pavillon a manqué à plusieurs reprises à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales à la suite d'infractions commises par ses navires.

2. En France, la décision de **délocaliser une affaire** est prise par le juge après concertation avec le ministère des Affaires Etrangères.

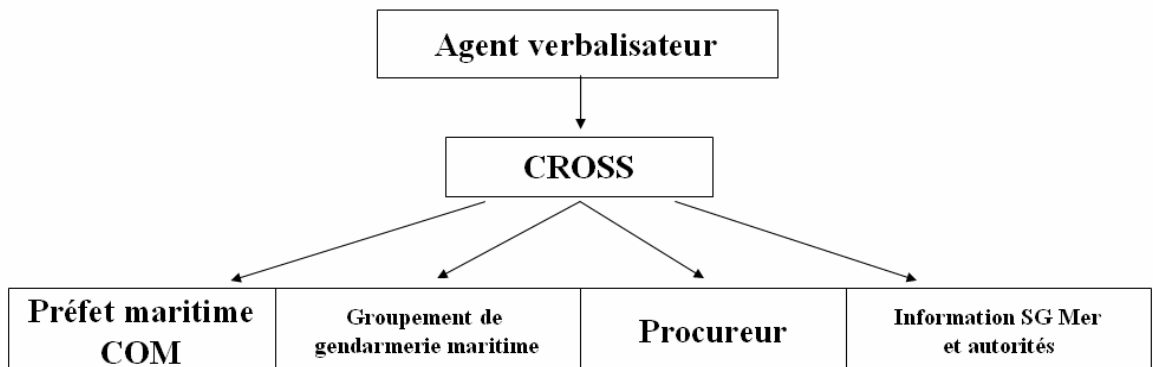
ANNEXE VIII

TRANSMISSION DE L'INFORMATION

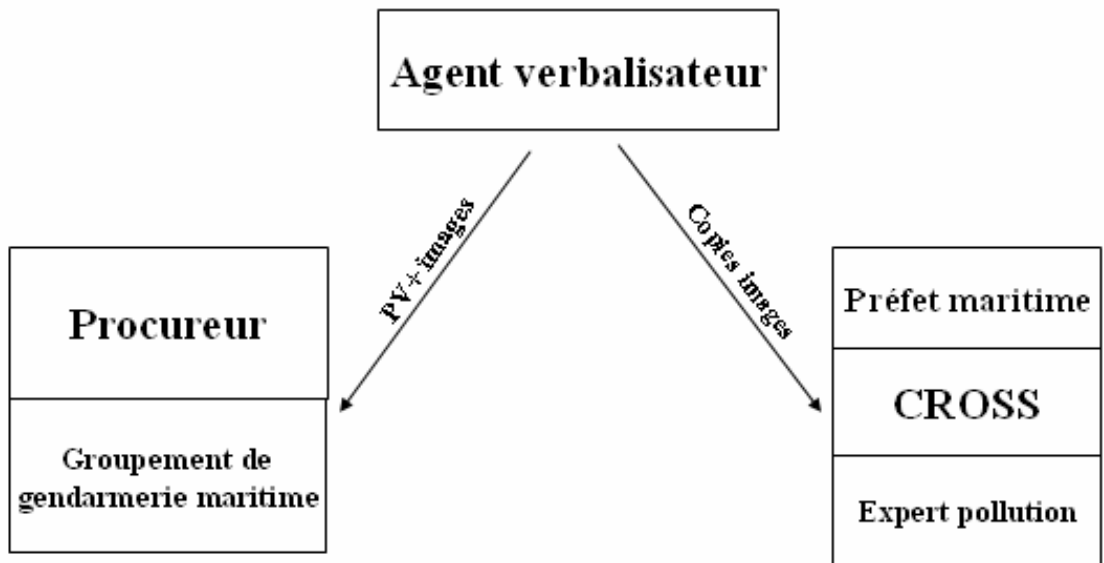
1. EN IMMEDIAT.



2. TRANSMISSION DU MESSAGE POLREP.



3. TRANSMISSION DES ELEMENTS DE PREUVES.



ANNEXE IX

MODELE DE PROCES-VERBAL DE CONSTATATION DE POLLUTION

REJET - d'HYDROCARBURES
 - DE SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES

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 :

2.4. Position du navire : Latitude : Longitude :

2.5. Pavillon et port d'immatriculation:

2.6. Type de navire : CITERNE de CHARGE de PECHE 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 : noeuds

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 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 : Longitude : Latitude :
 Autre nappe éventuelle : Longitude : Latitude:

3.3. Distance approximative de l'amer le plus proche:

3.4. Dimensions générales de la nappe d'hydrocarbures:

Longueur : Km Largeur : Km Surface : Km² (L*1)
 Autre nappe éventuelle:
 Longueur : Km Largeur : Km Surface : Km² (L*1)

3.5. Description de la nappe d'hydrocarbures:

forme : continue taches trainées
 tx de recouvrement %
 Evaluation de la surface polluée: (surface en Km² * % de recouvrement).

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:

Catégorie 1 - reflets: %- m³ (surface polluée * % * 0,04);
 Catégorie 2 - arc en ciel: %- m³ (surface polluée * % * 0,3);
 Catégorie 3 - métallique: %- m³ (surface polluée * % * 5);
 Catégorie 4 - vraie couleur discontinue: %- m³(surface polluée * % * 50);
 Catégorie 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 (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. Echantillon prélevé dans la nappe 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. 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 pourrait utilement enregistrer ses observations (enregistrement non versé à la procédure), 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 de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires modifiée par le protocole du 17 février 1978 (MARPOL 73/78 reconnaît à la zone Manche / mer du Nord le statut de Zone Spéciale) ;
- 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 ;

Fait à bord le _____, par _____

Signature

ANNEXE X**MODELE D'ORDRE DE DEROUTEMENT DEVANT ETRE TRANSMIS PAR
LE DIRECTEUR DE CROSS**

Il a été constaté ce jour, _____, par procès-verbal établi par _____ à ___ h ___ min, la présence d'une pollution par hydrocarbure (chimique) dans le sillage de votre navire, dans les eaux sous juridiction française.

Au nom du préfet maritime et à la demande du procureur de la République près le TGI du Havre, je vous ordonne de faire route vers le port de _____ afin d'y procéder à des constatations judiciaires.

Le commandant du _____ (navire de l'Etat) est chargé de vous transmettre cet ordre et de vous escorter.

Je vous confirme que vous devez vous dérouter vers le port de _____ et organiser votre escale.

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 € indépendamment de toute autre infraction.

 préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord
 (ou son intérimaire en cas d'absence)

 Translation in English:

On xx/yy/zzzz (or this day), at xx.xx, an official report states that an outflow, of oil (chemical), has been detected in your ship's wake, in French waters.

Under the claim of the public prosecutor of Le Havre, I order you to proceed towards the port of xxxxxx to establish a judicial report/

The master of is in charge to transmit this order and to escort you.

I confirm you must alter your course and divert your ship to the port of xxxxx and organize your port of call;

If you refuse to comply with this order, you will be charged of an offence and will incur a fine of 150.000 € regardless of any other violation.

.....
 Préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord
 (ou son intérimaire en cas d'absence)

ANNEXE XI
STATISTIQUES
(Total des pollutions avec ou sans auteur identifié)

	Pollutions détectées	Nature de la pollution		Nature du rejet		Navires identifiés	Service ou personne à l'origine de l'observation				
		Hydrocarbures	Autres	Volontaire	Accidentel		Douanes	AFMAR	Marine	Gendarmerie	Satellite
Mer territoriale											
Zone Economique Exclusive											
Haute-mer											
TOTAL											

INFRACTIONS CONSTATEES

- Indiquer le nombre total de procès-verbaux établis dans l'année ;
- les répartir selon les tableaux suivants ;
- mentionner les cas de déroutement et d'inspection en aparté.

Nombre de procès-verbaux

Polluants						
Lieux	Hydrocarbures	Substances transportées en vrac	Colis	Ordures	Autres	Total
Mer territoriale						
Zone économique						
Zone de compétence étrangère						
TOTAL						

Une carte visualisant les lieux de rejet sera jointe aux tableaux.

Pavillon des navires responsables

Navires						
Pavillons	Pétroliers	Vraquiers	Porte-conteneurs	Chimiquiers	Autres	Total
National						
Union européenne (à préciser)						
Autres (à préciser)						
Total						

ANNEXE XII**NUMEROS DE TELEPHONE ET ADRESSES INTERNET****CROSS GRIS NEZ :**

03.21.87.21.87
Gris-nez@mrc CFR.eu

CROSS JOBOURG :

02.33.52.16.16
jobourg @mrc CFR.eu

Tribunal de Grande Instance du Havre-Parquet :

M. le vice-procureur Bernard Cassagnabère :
Portable : 06.89.88.10.57
Bureau : 02.32.92.57.22
bernard.cassagnabère@justice.fr

Direction générale des douanes et des droits indirects (bureau B2) :

Christian Cosse :
Portable : 06.64.58.71.61
Bureau : 01.57.53.46.66
christian.cosse@douane.finances.gouv.fr

Préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord :***COM Cherbourg :***

02.33.92.60.40
com_cherbourg@marine.defense.gouv.fr

Astreinte AEM :

06.75.46.96.46
sec.aem@premar-manche.gouv.fr

***Division AEM – chef du bureau « Coordination / Relations internationales »
(en charge de la répression des pollutions) :***

Portable : 06.64.58.51.10
Bureau : 02.33.92.59.26
sec.aem@premar-manche.gouv.fr

LISTE DE DIFFUSION

Secrétariat général de la mer

Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance du Havre

Procureur général près la Cour d'appel de Rouen

CROSS Jobourg – CROSS Gris-Nez

Direction interrégionale des Affaires maritimes au Havre

Direction interrégionale des Douanes à Rouen

Direction interrégionale des Douanes à Nantes

Direction interrégionale des Douanes à Marseille

Direction régionale de l'environnement de Basse-Normandie

Centres de sécurité des navires : Dunkerque – Boulogne – Le Havre – Rouen – Caen

MEEDDAT (Direction de la prévention des pollutions et DAMGM)

Direction générale des douanes et des droits indirects (bureau B2)

Ministère de la Justice (Direction des affaires criminelles et des grâces)

Régions de gendarmerie de Lille, Amiens, Rouen et Caen.

PREMAR Atlantique

PREMAR Méditerranée

DCCM/DREM – EMM/PL/AEM – CEDRE

Base Navale Cherbourg – COM Cherbourg - CEPPOL – DCM Cherbourg – Groupement de gendarmerie maritime Cherbourg (5 pour servir unités de gendarmerie) – LASEM Cherbourg –

DETAERO Maupertus – DETAERO Le Touquet - Flotille 24 F

AEM (2) – Réserve (10) – Archives (AEM 3220 – Chrono).