



---

## PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE (PAM) CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)

---

Deuxième réunion du réseau méditerranéen d'agents chargés  
de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL  
dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS)

REMPEC/WG.42/4  
Date : 13 novembre 2017

La Valette, Malte, 28-29 novembre 2017

Original : français

Point 4 de l'ordre du jour

### **PROPOSITION FRANÇAISE DE CREATION DE DEUX NOUVEAUX OUTILS DE COOPERATION JUDICIAIRE DANS LE CADRE DE LA STRATEGIE REGIONALE POUR LA PREVENTION ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES NAVIRES (2016-2021) ET DU MENELAS**

#### **Note de la France**

#### **RÉSUMÉ**

**Résumé :**

Afin de renforcer la coopération entre les Parties contractantes à la Convention de Barcelone en matière de répression des actes de pollution, la France propose de développer une coopération juridictionnelle et judiciaire régionale en Méditerranée. Un procès-verbal commun permettrait aux juridictions des Parties contractantes à la Convention de Barcelone de poursuivre tous les individus, indifféremment du lieu de pollution. La France suggère d'accompagner cette coopération judiciaire, avec, en aval, la création d'un « Fonds bleu » régional, vers lequel serait reversée une partie des sanctions pécuniaires.

**Actions à prendre :**

Paragraphe 71

**Documents de référence :**

REMPEC/WG.41/11/2, REMPEC/WG.41/16, REMPEC/WG.42/INF.3,  
REMPEC/WG.42/INF.7

#### **Introduction : la mer Méditerranée, un espace de coopération privilégié et nécessaire**

1 La mer Méditerranée, au-delà d'être un carrefour des civilisations, est un carrefour économique qu'il faut protéger face aux pollutions provenant des navires qui y naviguent (Section 1). La réglementation internationale et régionale ainsi que le contexte de préoccupations environnementales grandissantes ont incité la France à proposer de nouveaux outils pour réduire les pollutions opérationnelles en mer Méditerranée (Section 2).

- **Section 1 : la mer Méditerranée, un espace économique à protéger**

2 Pour bien comprendre la nécessité de nouveaux outils, il faut resituer la mer Méditerranée et ses caractéristiques (I) avant d'identifier les principaux dangers qui la menacent (II).

I. Une mer quasi fermée, carrefour du transport maritime international

3 Géographiquement et juridiquement, la mer Méditerranée est considérée comme une mer « quasi fermée », c'est à dire :

*« un golfe, un bassin ou une mer entouré par plusieurs États et relié à une autre mer ou à l'océan par un passage étroit, ou constitué, entièrement ou principalement, par les mers territoriales et les zones économiques exclusives de plusieurs États »<sup>1</sup>.*

4 Dès les premiers siècles, la mer Méditerranée s'est imposée comme un carrefour des civilisations. Elle est progressivement devenue un carrefour économique indispensable aux États. À l'heure actuelle, la Mare Nostrum représente près de 30 % du trafic maritime mondial. Elle est donc l'un des épencentres du réseau maritime mondial. Il faut intégrer dans cette part, la présence de 25 % de pétroliers qui se dirigent les cuves alourdis d'hydrocarbures vers les États du Nord. En outre, le transport n'est pas le seul secteur économique qui intéresse les États riverains. La pêche emploie près de 250 000 personnes dans les eaux méditerranéennes. Enfin, il faut bien évidemment compter sur les secteurs du tourisme et de la plaisance qui représentent des parts non négligeables de l'activité en Méditerranée.

5 L'activité maritime en Méditerranée est en augmentation constante, les années futures doivent s'intéresser à préserver cet espace face à son utilisation soutenue.

6 La mer Méditerranée est, en ce sens, un espace économique qui intéresse autant les États du Sud que ceux du Nord. Son activité doit être régulée afin de limiter les conséquences dommageables de son exploitation intensive.

## II. La protection indispensable de la mer Méditerranée

7 L'utilisation intensive de l'espace marin méditerranéen entraîne évidemment des risques de pollutions accrus. Le phénomène de pollution n'est pas nouveau, mais il a fallu patienter de nombreuses années afin de disposer d'une qualification juridique unanimement acceptée.

8 En ce sens, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dite « Convention de Montego Bay » (CMB), du 10 décembre 1982, nous apporte une définition claire de la pollution du milieu marin :

*« L'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément »<sup>2</sup>.*

9 Les rapports de pollutions (POLREP) transmis au Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre) en 2016 sont sans appel, la mer Méditerranée est à l'heure actuelle l'un des espaces les plus soumis à la pollution des navires en Europe. En large augmentation en 2016 (un total de 319 POLREP en 2016 contre 239 en 2015), les pollutions par les navires sont essentiellement dues aux hydrocarbures. La façade maritime française a dénombré 68 pollutions en mer Méditerranée, dont 40, par hydrocarbures pour l'année 2016.

10 La pollution marine doit être divisée en deux formes de pollutions qui se retrouvent en Méditerranée. Il faut alors distinguer la pollution accidentelle de la pollution opérationnelle.

11 La pollution accidentelle ne porte pas de difficulté de compréhension, étant largement encadrée par le droit positif. De façon éponyme, elle résulte du risque de mer et des aléas de la navigation. Involontaire par nature, cette forme de pollution est caractérisée par des événements parfois catastrophiques tels que les marées noires. En outre, elle doit être nécessairement encadrée par des normes préventives avant que d'être réprimée.

---

<sup>1</sup> Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dite « Convention de Montego Bay » (CMB), adoptée le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, *Nations unies, Recueil des traités des Nations Unies*, vol. 1833, Art. 122.

<sup>2</sup> *Ibid.*, Art. 1, paragraphe 1 alinéa (4).

12 La pollution opérationnelle apporte un autre constat. Cette dernière résulte d'un acte délibéré, d'une démarche volontaire. On peut nommer à titre d'exemple : le rejet de déchets produits à bord du navire, les rejets de mélanges gras ou encore le déversement volontaire d'hydrocarbures ou d'eau chargée en hydrocarbures. Parmi les pollutions opérationnelles, on retrouve également les opérations connues sous le nom de « dégazage » et « déballastage ». Cette forme de pollution voit son procédé changer avec l'émergence de « rejets nocturnes » qui compliquent la prise en flagrant délit.

13 Ces deux types de pollutions coexistent en Méditerranée et ne connaissent pas la notion de frontières. L'encadrement de ces pollutions nécessite, au-delà d'une coopération indéfectible, la création de normes universelles à l'espace méditerranéen. La mise en place de conventions internationales et régionales ainsi que de sanctions pénales a provoqué un effet dissuasif permettant de diminuer considérablement les pollutions ces dernières années. La lutte contre les pollutions accidentelles étant essentiellement préventive, et déjà largement inscrite dans le panorama législatif international, il convient de développer et de poursuivre la protection de l'espace marin méditerranéen par l'adoption de normes et d'outils commun à la région afin de poursuivre la lutte contre les pollutions opérationnelles.

- **Section 2 : un contexte international et régional favorable à un dépassement des limites actuelles**

14 La Mare Nostrum est un formidable espace de coopération encouragée par un cadre législatif international et régional solide (I). Son caractère de mer « quasi fermée » facilite cette coopération, mais elle la rend également indispensable (II).

#### I. Un cadre législatif solide

15 Le droit international (A) et le droit régional (B) s'intéressent aux pollutions par les navires et, plus particulièrement, aux pollutions opérationnelles.

#### A. La protection de l'environnement marin au niveau international applicable à la mer Méditerranée

16 Deux textes internationaux imposent une protection du milieu marin face aux pollutions opérationnelles des navires : la Convention de Montego Bay (1) et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)<sup>3</sup>(2).

#### 1. La Convention de Montego Bay, outil global de protection de l'environnement marin

17 La partie XII de la Convention de Montego Bay prévoit la mise en place d'un cadre global de protection et de préservation du milieu marin.

18 Tout d'abord, les États ont l'obligation générale de protéger et de préserver le milieu marin<sup>4</sup>. En ce sens, ils doivent prendre des mesures unilatérales ou conjointes pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires aux termes de l'article 194 paragraphe 3 alinéa (b). De plus, les États doivent également veiller à ce que les activités menées sous leur juridiction ou leur contrôle, ne portent pas atteinte à l'environnement d'autres États ou en dehors des zones sur lesquelles ils exercent des droits souverains<sup>5</sup>. Cette dernière obligation prend de l'importance au fur et à mesure des développements scientifiques qui établissent clairement l'unité du milieu marin. En effet, le milieu marin ne peut être considéré comme un environnement fractionné par les frontières étatiques. Il est un tout global dont les activités de pollutions affectent l'ensemble du milieu.

19 La Convention de Montego Bay institue également un cadre largement coopératif dans l'élaboration et l'application des normes de protection de l'environnement marin. Ainsi, l'article 197 énonce :

---

<sup>3</sup> Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) adoptée le 2 novembre 1973, complétée par un protocole du 17 février 1978, entrée en vigueur le 2 octobre 1983, *Nations unies, Recueil des traités des Nations Unies*, vol. 1340.

<sup>4</sup> Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dite « Convention de Montego Bay » (CMB), adoptée le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, *Nations unies, Recueil des traités des Nations Unies*, vol. 1833, Art. 192.

<sup>5</sup> *Ibid.*, Art. 194 paragraphe 2.

« Les États coopèrent au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, à la formulation et à l'élaboration de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées de caractère international compatible avec la Convention, pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu des particularités régionales »<sup>6</sup>.

20 Cette coopération est accentuée dans le cas des mers « semi-fermées » comme la Méditerranée au sens de l'article 123 de la Convention. À noter que l'obligation de coopérer et de préserver le milieu marin a été réaffirmée par le Tribunal international du droit de la mer (TIDM) dans son ordonnance du 3 décembre 2001 à travers l'affaire de l'Usine MOX.

21 Enfin l'article 211 de la Convention s'intéresse spécifiquement à la pollution par les navires. Ainsi l'article impose aux États d'adopter « des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires »<sup>7</sup>.

22 Au-delà de ces obligations générales, des pouvoirs spécifiques sont accordés aux États répartis en trois catégories.

23 L'État du pavillon doit veiller à ce que les navires qu'il a immatriculés respectent les règles internationales en matière de pollution marine selon l'article 217. En cas d'infraction, ce dernier est tenu de mener une enquête afin de punir le comportement. À noter que cette enquête peut être faite avec l'aide d'un État tiers aux termes de l'article 217 paragraphe 5. La sanction délivrée doit alors être suffisamment dissuasive pour empêcher que le comportement du pollueur ne se reproduise<sup>8</sup>. L'effectivité des pouvoirs de l'État du pavillon doit être appréciée au niveau des États méditerranéens. Si de nombreux progrès ont été faits ces dernières années pour diminuer le nombre de pavillons de complaisance, certains États méditerranéens sont encore sur liste grise (Albanie, Algérie, Egypte, Lybie, Maroc, Tunisie) contre 6 en liste noire en 2008. Toutefois, ces États ne doivent pas être considérés comme les seuls à ne pas respecter leurs engagements internationaux, de nombreuses études et de nombreux auteurs s'accordent à dire que de nombreux États respectent peu les normes internationales ou restent en dehors des conventions pertinentes<sup>9</sup>.

24 Dans ce sens, l'État côtier représente un acteur palliatif. S'il peut adopter des lois et règlements pour préserver l'environnement dans les eaux sous sa souveraineté<sup>10</sup> et dispose d'un droit de juridiction dans sa zone économique exclusive (ZEE)<sup>11</sup>, l'État côtier a la possibilité d'établir la matérialité des infractions qui surviennent dans ses eaux. Ainsi, l'État côtier dispose d'un droit d'inspection des navires étrangers et de demander aux navires étrangers tous les renseignements nécessaires pour établir la matérialité d'une infraction<sup>12</sup>. Cette enquête n'est toutefois pas libre pour l'État côtier car elle est soumise au respect de l'article 226. En outre, si la matérialité d'une infraction est affirmée, l'État côtier peut immobiliser le navire étranger et tenter une action contre ce dernier<sup>13</sup>. Ses poursuites seront néanmoins suspendues « dès lors que l'État du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction, dans les six mois suivants l'introduction de la première action, à moins que celle-ci ne porte sur un cas de dommage grave causé à l'État côtier ou que l'État du pavillon en question ait à plusieurs reprises manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires »<sup>14</sup>.

---

<sup>6</sup> *Ibid.*, Art. 197.

<sup>7</sup> *Ibid.*, Art. 211 paragraphe 1.

<sup>8</sup> *Ibid.*, Art. 217 paragraphe 8.

<sup>9</sup> J-P BEURIER, Droits maritimes, Dalloz, 2016, p. 1641.

<sup>10</sup> Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dite « Convention de Montego Bay » (CMB), adoptée le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, *Nations unies, Recueil des traités des Nations Unies*, vol. 1833, Art. 21.

<sup>11</sup> *Ibid.*, Art. 56.

<sup>12</sup> *Ibid.*, Art. 220.

<sup>13</sup> *Ibid.*, Art. 220 paragraphe 6.

<sup>14</sup> *Ibid.*, Art. 228 paragraphe 1.

25 Enfin l'Etat du port apporte, avec la Convention de Montego Bay, de nouvelles compétences qui intéressent la lutte contre les pollutions marines. Ainsi, l'État du port peut mener une enquête et intenter une action pour les rejets illicites qui ont eu lieu dans les zones sous sa juridiction, mais également en dehors de ces zones lorsque l'État du pavillon ou l'État côtier en fait la demande, et ce même lorsque l'État du port n'a subi aucun préjudice<sup>15</sup>. L'État du port est donc un acteur important de l'application des règles de la Convention de Montego Bay et privilégie la coopération avec les autres États.

26 La Convention de Montego Bay propose un cadre de protection relativement global. Il partitionne les obligations environnementales entre différents États. Si la coopération est privilégiée, il n'en reste pas moins que les possibilités de poursuites sont conditionnées aux frontières existantes entre les États. Considérant les enjeux actuels, la coopération doit permettre la protection du milieu marin méditerranéen dans sa globalité.

## 2. MARPOL, outil spécifique de protection de l'environnement marin

27 MARPOL instaure un cadre de protection spécifique de la pollution du milieu marin. La Convention s'intéresse à travers six annexes à différentes formes de pollution. La section suivante s'intéressera spécifiquement à l'Annexe I de MARPOL concernant la prévention des rejets délibérés d'hydrocarbures.

28 Il faut tout d'abord noter que les rejets volontaires d'hydrocarbures ne sont pas tous illicites. La Convention formule dans son article 2 paragraphe 3 une définition des rejets. Cette définition doit être complétée par l'Annexe I de MARPOL qui pose les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Ainsi, la règle 9 de l'Annexe I de MARPOL énonce qu'il n'est pas illicite de déverser au large des eaux dont la teneur en hydrocarbures ne dépasse pas 15 parties par million. Néanmoins, la mer Méditerranée dispose d'un régime beaucoup plus strict puisqu'elle est considérée comme une « zone spéciale » aux termes de la règle 10 de l'Annexe I de MARPOL. Au sein de ces zones spéciales, aucun rejet n'est autorisé mis à part quelques exceptions précisément établies dans l'article. De facto, les rejets volontaires en mer Méditerranée sont illicites. Néanmoins, la règle 11 de l'Annexe I de MARPOL prévoit que les rejets effectués pour la sauvegarde du navire ou des vies humaines, ou encore lors d'une avarie, ne sont pas illicites.

29 Les hydrocarbures ne sont pas les seuls rejets qui peuvent être illicites, en ce sens les substances liquides nocives transportées en vrac sont encadrées par la règle 13 de l'Annexe II de MARPOL, les substances nuisibles transportées par mer en colis sont encadrées par la règle 7 de l'Annexe III de MARPOL, les ordures sont encadrées par les règles 3, 4, et 5 de l'Annexe V de MARPOL.

30 Selon le Cedre, les navires pétroliers sont aujourd'hui rares dans les relevés de déversement illicites. Il faut dès lors s'intéresser aux autres types de navires, c'est à dire notamment les navires de transport, les navires de croisières ou encore les navires de plaisance qui représentent une part importante du trafic méditerranéen.

31 À ces textes internationaux, il est nécessaire d'ajouter une dimension régionale. Il est régulièrement reconnu que le cadre régional est le niveau le plus adapté pour développer le droit de l'environnement. Certains voient le niveau régional, comme un terrain d'expérimentation puisqu'il est vrai que l'apport des conventions régionales a permis de mettre en place des outils innovants de protection de l'environnement marin.

### B. La protection régionale de la mer Méditerranée à travers la Convention de Barcelone

32 C'est dans le cadre du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) sous l'égide du Programme des Nations unies pour l'environnement (ONU Environnement), également dénommé l'ONU Environnement/PAM, que la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« Convention de Barcelone »)<sup>16</sup> et ses Protocoles s'attachent à protéger la Mare Nostrum.

---

<sup>15</sup> *Ibid.*, Art. 218.

<sup>16</sup> Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, dite « Convention de Barcelone », adoptée le 16 février 1976, entrée en vigueur le 12 février 1978, puis renommée en « Convention sur la Protection du Milieu Marin et du Littoral de la Méditerranée » par un amendement du 10 juin 1995, entré en vigueur le 9 juillet 2004, *Nations unies, Recueil des traités des Nations Unies*, Vol.1978.

33 La Convention de Barcelone ne remplace pas les conventions internationales existantes. Elle adapte les dispositions internationales aux particularités méditerranéennes. Elle institue un cadre de coopération entre les Parties contractantes à la Convention de Barcelone pour protéger et préserver le milieu marin de la région. Ainsi l'article 3 de la Convention énonce :

*« les Parties contractantes peuvent conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux, y compris des accords régionaux ou sous-régionaux pour la promotion du développement durable, la protection de l'environnement, la conservation et la sauvegarde des ressources naturelles dans la zone de la mer Méditerranée, sous réserve que de tels accords soient compatibles avec la présente Convention et les Protocoles et conformes au droit international »<sup>17</sup>.*

34 Au-delà de cette possibilité, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont l'obligation générale de prendre individuellement ou conjointement les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et combattre la pollution de la mer Méditerranée<sup>18</sup>. Enfin l'article 6 précise que cette obligation doit être appliquée également aux cas des pollutions par les navires.

35 Plus spécifiquement, le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Protocole « situation critique » de 1976)<sup>19</sup> ainsi que le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002)<sup>20</sup> à la Convention de Barcelone instaurent un cadre de coopération relativement complet pour la lutte contre les pollutions opérationnelles. Ainsi les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent coopérer pour la mise en œuvre de la réglementation internationale en matière de prévention et de lutte contre la pollution, mais également dans la surveillance<sup>21</sup>, la diffusion et l'échange d'information<sup>22</sup>, ainsi que la communication des informations et rapports concernant les événements de pollution<sup>23</sup>.

36 Les différents textes internationaux et régionaux partitionnent les compétences étatiques et limitent ainsi la répression effective et efficace des faits de pollutions pénalement répréhensibles. Le partage des zones de compétence amenuise les possibilités de constatations des infractions tandis que les règles internationales d'exécution des décisions de justice limitent la pénalisation efficace des comportements criminels. Pour autant, le bref aperçu ci-dessus des différents textes internationaux et régionaux qui s'appliquent à la mer Méditerranée permet également de rappeler la nécessité d'instaurer une coopération efficace entre les États du pourtour méditerranéen. Cet esprit coopératif s'est développé progressivement avec la mise en place d'outils de coopération efficaces dans la région.

## II. Des développements récents propices à une coopération régionale accrue

37 La mer Méditerranée est un lieu propice à la coopération. En ce sens, le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) fournit un cadre de coopération facilitée. Ainsi, plusieurs outils de coopération ont été créés depuis une dizaine d'années et démontrent la volonté des Parties contractantes à la Convention de Barcelone de coopérer pour enrayer la pollution en Méditerranée. Trois outils permettent ainsi d'instaurer une coopération entre les Parties contractantes à la Convention de Barcelone :

- .1 MEDEXPOL 2007 a encouragé l'amélioration des poursuites judiciaires faites par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone (A).

---

<sup>17</sup> *Ibid.*, Art. 4.

<sup>18</sup> *Ibid.*, Art. 14.

<sup>19</sup> Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, dit « Protocole « situation critique » de 1976 », adopté le 16 février 1976, entré en vigueur le 12 février 1978.

<sup>20</sup> Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée, dit « Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002 », adopté le 25 janvier 2002, entré en vigueur le 17 mars 2004.

<sup>21</sup> *Ibid.*, Art. 5.

<sup>22</sup> *Ibid.*, Art. 7.

<sup>23</sup> *Ibid.*, Art. 8.

- .2 Le réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS) instaure un réseau coopératif des agents chargés de l'application de MARPOL (B).
- .3 La Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), ci-après dénommée la Stratégie régionale (2016-2021), qui est présentée en annexe du document REMPEC/WG.42/INF.3, est claire : les pollutions opérationnelles doivent être réduites notamment par le biais de la coopération des Parties contractantes à la Convention de Barcelone (C).

#### A. Le cadre judiciaire encouragé par MEDEXPOL 2007

38 Dans le cadre de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2005-2015) adoptée en 2005 par la quatorzième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles, qui s'est tenue à Portorož, en Slovénie, du 8 au 11 novembre 2005, le REMPEC a organisé un Séminaire régional sur les rejets illicites des navires et la poursuite des contrevenants (MEDEXPOL 2007) qui a eu lieu à Marseille en France du 27 au 30 novembre 2007 afin de traiter de l'amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs des rejets illicites. Outre l'objectif de fournir aux participants des informations précises sur les différents aspects techniques et juridiques de la problématique des pollutions opérationnelle des navires, le séminaire était l'occasion de promouvoir la coopération interétatique dans la région de la Méditerranée sur les aspects relatifs à la surveillance, à l'enquête et aux poursuites.

39 La première journée du séminaire était l'occasion de rappeler les dangers inhérents à la pollution opérationnelle en mer Méditerranée. Certains points névralgiques du trafic maritime méditerranéen avaient été alors pointés comme particulièrement sensibles aux pollutions opérationnelles. Ainsi, les « goulots d'étranglement » que sont le détroit de Gibraltar, le détroit turc et le canal de Suez sont des lieux de concentrations des pollutions opérationnelles encore à l'heure actuelle. Néanmoins, il ressortait de cette première journée, l'idée que les objectifs internationaux de réduction de la pollution opérationnelle n'étaient pas inatteignables, notamment grâce à la voie coopérative.

40 La deuxième journée, outre son rappel nécessaire des pouvoirs des Parties contractantes à la Convention de Barcelone sur la prévention et la lutte contre les pollutions opérationnelles, s'est portée sur les moyens de collecte des preuves de l'infraction. À ce titre, différents moyens de preuve existent à l'heure actuelle. Il peut être bon de mentionner l'importance des images satellitaires notamment dans le cadre de CleanSeaNet, de l'échantillonnage ou encore du futur système d'identification automatique (AIS).

41 La troisième journée concernait la poursuite des contrevenants et le rôle des magistrats. S'il est indéniable qu'une coopération étroite entre les autorités chargées de l'enquête et les autorités judiciaires est indispensable, le système français doit être apprécié pour ces principes de liberté de la preuve et de l'intime conviction du juge. En ce sens, le procès-verbal de constatation fait foi jusqu'à preuve du contraire.

42 Enfin la quatrième journée a permis un regain d'optimisme puisqu'elle aborde la question essentielle de la coopération régionale en matière de pollution illicite des navires. Il était conclu par les participants du séminaire d'aller vers un accord sur les pratiques communes en matière de recevabilité des preuves et des niveaux des contraventions.

43 MEDEXPOL 2007 a été un forum particulièrement important pour la lutte contre les pollutions opérationnelles. Il a encouragé une coopération renforcée entre les États. La mise en place de nouveaux outils, comme ceux proposés par la France au présent document, répond aux attentes fixées par MEDEXPOL 2007.

## B. Le réseau coopératif des agents chargés de l'application des lois relatives à MARPOL : MENELAS

44 Dans l'objectif de coopération en vue de l'application effective de la réglementation internationale relative aux rejets en mer par les navires, le réseau MENELAS a été créé conformément à l'article 6 de la Convention de Barcelone et à l'article 3 du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002.

45 Le réseau MENELAS a permis le partage des bonnes pratiques et des connaissances en ce qui concerne la lutte des Parties contractantes à la Convention de Barcelone contre le rejet illicite en mer via d'une part la plateforme numérique comprenant un volet public et un volet privé, et d'autre part la tenue de formations et de réunions. La réunion du réseau MENELAS qui s'est tenue à Toulon, en France, du 29 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 2015 a ainsi été l'occasion de constater que la plupart des pays membres utilisait le formulaire standard de compte rendu des accidents POLREP. Ceci est la preuve de la dynamique actuelle dans laquelle les Parties contractantes à la Convention de Barcelone se trouvent.

46 C'est dans ce cadre qu'aujourd'hui la France souhaite proposer de nouveaux outils de coopération permettant de réduire durablement la pollution opérationnelle des navires. L'idée de formaliser un moyen de preuve commun à travers les États, s'il peut être d'abord testé dans un cadre expérimental, devrait permettre d'émettre un message fort démontrant la volonté des Parties contractantes à la Convention de Barcelone de coopérer à un niveau innovant.

## C. L'objectif de coopération en vue de la réduction des pollutions prévue dans la Stratégie régionale (2016-2021)

47 Parmi les objectifs généraux formulés dans la Stratégie régionale (2016-2021), la prévention de la pollution provenant des navires et autres embarcations et structures maritimes est formulée en première. Ainsi à moyen terme, des objectifs spécifiques de prévention et de contrôle de l'introduction de contaminants, des rejets et des déversements d'hydrocarbures, ainsi que la prévention des rejets de déchets en mer sont prévus par la Stratégie régionale (2016-2021).

48 Si la réduction des pollutions opérationnelles passe par la mise à disposition d'installations de réception portuaires<sup>24</sup>, elle est inévitablement reliée à une amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites<sup>25</sup>. Cette amélioration doit être considérée sous le partage d'informations et de preuves en matière de pollutions opérationnelles conformément aux objectifs de la Stratégie régionale (2016-2021).

49 Enfin la Stratégie régionale (2016-2021) reconnaît la nécessité de l'introduction de nouveaux instruments juridiques régionaux pour lutter contre les pollutions opérationnelles.

50 L'aperçu succinct à travers cette introduction des enjeux liés à la pollution opérationnelle en mer Méditerranée, ainsi que des différents textes internationaux et de la dynamique coopérative insufflée au niveau régional amène la France à proposer deux nouveaux outils de coopération judiciaire afin de limiter et de réduire cette forme de pollution par les navires.

## **Un système régional de preuve innovant : un procès-verbal de constatation commun**

51 Un procès-verbal unique, commun aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone, permettrait une rationalisation et une harmonisation de l'outil constatant l'infraction. Avant de développer le contenu de ce procès-verbal harmonisé entre les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et les modalités de constatation des infractions de pollution opérationnelle (Section 2), il convient de présenter les possibilités d'intégration de cet outil dans le droit positif régional (Section 1).

---

<sup>24</sup> Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), présentée en annexe du document REMPEC/WG.42/INF.3, p. 16.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 21.



- **Section 1 : Un espace régionalisé, vecteur d'une coopération facilitée**

52 L'espace méditerranéen est divisé en zones soumises à des droits de juridictions et des droits souverains différents. Il faut ainsi distinguer :

- .1 La haute-mer qui est un espace de liberté gouverné par l'article 87 de la Convention de Montego Bay.
- .2 La ZEE qui est gouvernée par les droits de juridiction en matière de préservation de l'environnement marin selon l'article 56 de la Convention de Montego Bay.
- .3 La mer territoriale qui est soumise à la souveraineté de l'État côtier selon l'article 2 de la Convention de Montego Bay, un droit de passage inoffensif selon la section 3 de la partie II de ladite Convention.

53 Ces espaces sont soumis, aux termes de la Convention de Montego Bay et de MARPOL, à des règles particulières en matière de pollutions par les navires. Dans le cadre de l'Accord de Bonn, il a été publié en janvier 2010 un Manuel sur les infractions de pollution marine par les hydrocarbures de la mer du Nord. Avec une grande clarté, il est repris, dans ce manuel, les principales réglementations et les principaux pouvoirs des États en matière de pollution des navires, le Cedre a également fait le même travail. L'Appendice I au présent document reprend alors ces développements afin de présenter les principaux droits et pouvoirs des Etats en fonction des espaces précités.

54 À travers l'étude de ces dispositions, il apparaît clairement un cloisonnement des espaces et des possibilités de poursuite des infractions. Il l'a été dit, les pollutions opérationnelles et, plus largement, les pollutions marines, ne connaissent pas les frontières et le cloisonnement des espaces. Dans un espace régionalisé, la coopération connaît un sens particulier. Le cas méditerranéen n'y échappe pas, et les particularités de sa nature « quasi fermée » en font un espace où la coopération est autant indispensable que facilitée.

55 Les évolutions scientifiques et technologiques permettent de fixer des objectifs de coopération accrus. Cette coopération ne peut s'arrêter aux simples règles développées dans les textes internationaux. La mise en place de nouveaux outils collaboratifs est primordiale pour obtenir une réduction significative des pollutions opérationnelles.

56 La France propose donc de mettre en place un nouveau moyen de preuve des infractions de pollution opérationnelle. Cet outil harmonisé au niveau régional devrait prendre la forme d'un procès-verbal commun.

57 Si le contenu de ce procès-verbal sera détaillé dans la deuxième section, son objectif ainsi que les modalités d'application doivent être éclaircis.

58 L'objectif est clair : créer un nouveau moyen de preuve permettant de constater les pollutions opérationnelles par les navires.

59 Les modalités d'application doivent être divisées en fonction du lieu de l'infraction et de l'État constatant l'infraction. Tout d'abord, il doit être admis par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone un droit d'action dans les eaux sous leurs juridictions. Il faut alors s'entendre sur quels espaces peuvent être concernés par ce droit d'action.

60 L'intervention d'une Partie contractante à la Convention de Barcelone dans la ZEE d'une autre Partie contractante afin de constater une infraction de pollution opérationnelle dans les eaux de cette dernière, ne semble pas poser de difficultés juridiques et doit être appréciée au regard de l'esprit des textes internationaux et régionaux en matière de protection de l'environnement marin. La question de la constatation d'une infraction de pollution opérationnelle dans la mer territoriale d'une Partie contractante à la Convention de Barcelone par une autre Partie contractante peut soulever des questions problématiques vis-à-vis du droit de passage inoffensif. Néanmoins, aux termes de l'article 21 de la Convention de Montego Bay, ce droit de passage peut-être réglementé en vue de la protection et la préservation de l'environnement.

61 Il faut alors distinguer plusieurs situations :

- .1 Une pollution opérationnelle a lieu dans la ZEE ou la mer territoriale d'une Partie contractante à la Convention de Barcelone et est repérée par cette même Partie.
  - L'infraction est constatée par des agents habilités par ladite Partie sous la forme d'un procès-verbal commun.
  - L'infraction est ensuite jugée conformément au droit applicable par cette Partie.
  - Le recouvrement de l'amende est pris en charge par la même Partie.
- .2 Une pollution opérationnelle a lieu dans la ZEE ou la mer territoriale d'une Partie contractante à la Convention de Barcelone et est repérée par une autre Partie contractante à ladite Convention.
  - L'infraction est constatée par des agents habilités par cette dernière sous la forme d'un procès-verbal commun.
  - Lorsque l'infraction a eu lieu dans la mer territoriale de la Partie contractante à la Convention de Barcelone, les autorités compétentes transmettent le procès-verbal commun à l'État côtier.
    - L'infraction est ensuite jugée conformément au droit applicable par l'État côtier.
    - Le recouvrement de l'amende est pris en charge par le même État.
  - Lorsque l'infraction a eu lieu dans la ZEE d'une Partie contractante à la Convention de Barcelone, les autorités compétentes transmettent directement le procès-verbal commun à l'État du pavillon, et informent l'État côtier d'une pollution dans ses eaux.
    - L'infraction est ensuite jugée conformément au droit applicable par l'État du pavillon si celui-ci se saisit de l'infraction. Ou bien, il sera jugé conformément au droit applicable par l'État côtier si l'État du pavillon n'intente pas une action conformément à l'article 228 de la Convention de Montego Bay.
    - Le recouvrement de l'amende est pris en charge par le même État.
  - Quid de l'inaction de la Partie contractante à la Convention de Barcelone informée d'une pollution sur son territoire ou par l'un de ses navires ?
    - Une coopération juridictionnelle entre les Parties contractantes à la Convention de Barcelone pourrait être développée afin d'assurer une poursuite efficace des peines.
    - Le navire ayant commis une infraction sera alors jugé par la Partie contractante à la Convention de Barcelone ayant identifié et signé le procès-verbal de constatation selon le droit applicable par la Partie contractante à la Convention de Barcelone du lieu de la pollution.
    - Le montant de l'amende est transmis à l'État du pavillon qui assure son recouvrement.
- .3 Une pollution opérationnelle a lieu en haute-mer.
  - L'infraction est constatée par des agents habilités par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone sous la forme d'un procès-verbal commun.
  - Les autorités compétentes transmettent le procès-verbal à l'État du pavillon.
  - En cas d'inaction, le navire ayant commis une infraction sera alors jugé par la Partie contractante à la Convention de Barcelone ayant identifié et signé le procès-verbal de constatation selon le droit applicable par l'État du pavillon.
  - Le montant de l'amende est transmis à l'État du pavillon qui assure son recouvrement.

- 62 Ces situations engendrent plusieurs développements qu'il faut examiner à l'échelle régionale.
- .1 La mise en place d'un accord de coopération juridictionnel et judiciaire entre les Parties contractantes à la Convention de Barcelone. La coopération juridictionnelle doit permettre aux agents autorisés à verbaliser dans les eaux des Parties contractantes à la Convention de Barcelone à travers un système d'autorisations. La coopération judiciaire doit permettre la transmission des dossiers d'infractions, mais également la possibilité en cas d'inaction de prendre en charge le jugement. À une époque où l'environnement marin est considéré comme une entité unique et globalisé, la coopération juridictionnelle et judiciaire doit être encouragée.
  - .2 La mise en place, à travers notamment le réseau MENELAS, d'un recueil comportant les différentes législations nationales relatives à la pollution opérationnelle par les navires à destination des instances judiciaires des Parties contractantes à la Convention de Barcelone. Ce recueil doit ainsi faciliter les jugements relatifs aux pollutions opérationnelles.
  - .3 Une formation harmonisée des agents autorisés à verbaliser afin de s'assurer de la bonne compréhension du mécanisme de procès-verbal et des éléments régionaux d'identification des pollutions opérationnelles.

• **Section 2 : Un procès-verbal commun au contenu harmonisé**

63 Un certain nombre d'informations doivent être présentes dans le procès-verbal afin d'identifier clairement la pollution opérationnelle d'un navire et constituer une preuve probante.

64 Plusieurs modèles de rapports de pollutions régionaux existent : le « Standard pollution observation / detection log » de l'Accord de Bonn (Appendice II au présent document) ou le « Pollution observation/detection report on polluters and combatable spills » de la Convention pour la protection du milieu marin dans la zone de la Mer Baltique dite « Convention d'Helsinki ».

65 Pour dresser les principales lignes du procès-verbal commun qui pourrait être mis en place dans la région méditerranéenne, le « procès-verbal de constatation de pollution maritime » utilisé en France peut fournir une base solide de réflexion (Appendice III au présent document). Un exemple spécifique de procès-verbal de constatation de pollution maritime est présenté en annexe du document REMPEC/WG.42/INF.7.

66 Ainsi certains éléments doivent être présents dans la construction du procès-verbal commun :

- .1 Identification de l'agent verbalisateur (nom, grade, fonction, administration d'appartenance, nom du bâtiment / aéronef, port / base de rattachement) ;
- .2 Caractéristiques du / de(s) navire(s) soupçonné(s) d'avoir commis l'infraction (nom du navire, pavillon et port d'immatriculation, type de navire, tirant d'eau, cap, vitesse approximative, date, heure, position du navire, raisons de soupçonner le navire, position de la nappe par rapport au navire, section du navire d'où le rejet semble provenir, arrêt ou non du rejet) ;
- .3 Caractéristiques de la nappe (date, heure, position [début / fin], distance, dimensions générales, description, apparence de la nappe) ;
- .4 Situation sur zone (état du ciel, état de la mer, vent de surface, direction et vitesse des courants) ;
- .5 Identification de l'observateur ou des observateurs (nom de l'observateur, organisme dont il relève, fonction au sein de l'organisme, nom ou identité du navire ou de l'aéronef depuis lequel l'observation a été faite, position précise du navire [notamment azimuth] ou de la côte d'où l'observation a été faite, activité à laquelle se livrait l'observateur lorsque l'observation a été faite) ;

- .6 Méthode d'observation et document (observation visuelle / photographie / téléphotographie / télé-enregistrement / échantillon prélevé / autres formes d'observation) ;
- .7 Autres renseignements si une liaison radio a pu être établie (information du capitaine sur la pollution, explications données par le capitaine, dernier port d'escale, prochain port d'escale, nom et nationalité du capitaine, du propriétaire du navire, du chef mécanicien et de l'officier de quart, indicatif d'appel du navire) ; et
- .8 Formalités de la rédaction (indication de l'article de la loi pénalisant le comportement).

### **La constitution d'un « Fonds Bleu » : fonds monétaire commun d'amélioration des outils de protection de l'environnement marin**

67 La constitution d'un fonds monétaire alimenté en partie par les recouvrements régionaux des pollutions opérationnelles apporte deux intérêts.

68 Un intérêt financier, dans la logique du principe de pollueur-payeur, les coûts de la réparation des dommages de pollution par les navires sont assumés par ces derniers. La constitution d'un « Fonds Bleu » permettrait la mise en commun des ressources financières tirées des Parties contractantes à la Convention de Barcelone à travers leur lutte contre la pollution opérationnelle. Les fonds pourraient alors être utilisés pour le développement d'outils et de moyens de protection notamment au profit des pays méditerranéens moins riches.

69 L'intérêt serait également préventif, puisque la création d'un tel fonds aurait une valeur dissuasive vis-à-vis des contrevenants. La création d'un « Fonds bleu » démontrerait la volonté des Parties contractantes à la Convention de Barcelone de lutter durablement contre la pollution opérationnelle des navires. Les sanctions pécuniaires étant élevées en la matière, l'instrument aurait un effet dissuasif important.

70 La proposition française a la volonté de démontrer l'importance de la coopération interétatique en matière de pollution opérationnelle afin de lutter efficacement contre ces dernières. Les nouvelles connaissances scientifiques, les nouveaux modes de rejets, la difficulté croissante d'identifier les infractions, l'inaction de certains États ou les difficultés de poursuite rencontrées par certains sont les principales motivations de la France pour installer ce moyen de preuve commun à toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone.

### **Actions requises des participants à la réunion**

71 **Les participants à la réunion sont invités à :**

- .1 **prendre note** des informations fournies dans ce document ; et
- .2 **examiner** les propositions formulées aux paragraphes 50 et suivant du présent document.

**APPENDICE I**

**Principaux droits et pouvoirs des Etats en fonction des espaces soumis à des règles particulières en matière de pollutions par les navires**



<b>Etat du Pavillon/du Navire = Pays d'immatriculation du navire</b>		
<b>Zones d'infraction</b>	<b>Conventions internationales</b>	<b>Description</b>
Eaux territoriales de l'Etat riverain	Art 4 MARPOL Art 228 CMB	L'Etat du pavillon est tenu d'engager des poursuites s'il reçoit une demande à cet effet d'un Etat riverain. Cela ne suspend pas les poursuites engagées par l'Etat riverain.
Haute-mer, ZEE, eaux territoriales, eaux intérieures de l'Etat du pavillon	Art 6 MARPOL	L'Etat du pavillon peut demander à un Etat du port de procéder à une inspection.
	Art 4 MARPOL Art 217 CMB	Si l'Etat du pavillon est informé d'une infraction aux réglementations sur les déversements ou à toute autre disposition de MARPOL et a la certitude que les preuves en possession sont suffisantes pour pouvoir entamer des poursuites, il est alors tenu d'entamer celles-ci le plus rapidement possible dans les conditions prévues par sa propre législation. L'Etat du pavillon informe promptement la partie qui a signalé l'infraction présumée ainsi que l'Organisation maritime internationale (OMI), des mesures prises.
	Art 218 CMB	Un Etat du pavillon peut demander à un Etat du port d'engager des poursuites dans le cas où l'infraction a eu lieu dans la zone de juridiction d'un Etat riverain.
	Art 228 CMB	Un Etat du pavillon peut normalement suspendre les poursuites engagées par un Etat contre une infraction commise à MARPOL au-delà des limites de sa mer territoriale, s'il introduit une poursuite judiciaire dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle les poursuites ont été engagées en premier lieu.
	Art 231 CMB	Les Etats doivent notifier promptement à l'Etat du pavillon et, à tout autre Etat concerné, toutes les mesures prises à l'encontre de navires étrangers, et communiquer à l'Etat du pavillon tous les rapports officiels relatifs à ces mesures.

<b>Etat du port = Pays dont le port accueille le navire</b>		
<b>Zones d'infraction</b>	<b>Conventions internationales</b>	<b>Description</b>
Eaux territoriales et ZEE		Si l'infraction a été commise dans les eaux territoriales ou la ZEE de l'Etat du port, l'Etat du port agit comme Etat riverain. Si elle a été commise dans les eaux territoriales ou la ZEE d'un autre Etat, l'Etat du port agit sur demande de l'Etat riverain, dans les limites des conventions internationales (voir ci-dessous haute-mer, art 218 CMB).
Haute-mer	Art 5 & 6 MARPOL Art 219 CMB	Un Etat du port peut demander de prendre des mesures administratives empêchant de reprendre la mer pour un navire se trouvant dans un de ses ports ou de ses terminaux offshore s'il est en infraction aux règles et normes internationales applicables à sa navigabilité et menace par la même de porter atteinte au milieu marin. L'inspection pouvant aboutir à un arrêt temporaire du navire, son compte rendu peut être transmis à tout Etat requérant. Pour les navires non parties à la CMB, un Etat du port applique les dispositions de MARPOL.
	Art 4 MARPOL Art 218 CMB	Un Etat du port peut engager des poursuites lorsque l'infraction, commise dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale ou dans la ZEE d'un autre Etat, a pollué ou est susceptible de polluer ses propres eaux intérieures, sa mer territoriale ou sa ZEE et peut rendre compte à l'Etat du pavillon.
	Art 218 CMB	Dans les cas où le délit de déversement a lieu dans la zone de juridiction d'un autre Etat riverain, l'Etat du port engage des poursuites et/ou les suspend : <ul style="list-style-type: none"> <li>- à la demande dudit Etat riverain,</li> <li>- à la demande de l'Etat du pavillon (quel que soit le lieu d'infraction),</li> <li>- à la demande d'un autre Etat lésé ou menacé par l'infraction,</li> <li>- si l'infraction a entraîné ou a des chances d'entraîner une pollution dans sa propre mer territoriale ou dans sa ZEE.</li> </ul>
	Art 228 CMB	Les poursuites engagées par l'Etat du port sont suspendus si l'Etat du pavillon engage à son tour une poursuite judiciaire (avec certaines exceptions) dans les six mois.



<i>Etat riverain</i>		
<b>Zones d'infraction</b>	<b>Conventions internationales</b>	<b>Description</b>
ZEE, eaux territoriales de l'Etat riverain	Art 6 MARPOL	L'Etat riverain peut demander un contrôle par l'Etat du port (enquête administrative).
	Art 211 CMB	Lorsqu'un navire se trouve volontairement à l'intérieur d'un port ou à un terminal offshore d'un Etat riverain, celui-ci peut entamer des poursuites à l'encontre de toute infraction à ses lois et réglementations, telles qu'adoptées en application de MARPOL et de la CMB, ceci lorsque l'infraction a été commise dans sa mer territoriale ou dans sa ZEE.
	Art 220 CMB	Lorsqu'un navire suspect de pollution navigue dans la ZEE ou dans la mer territoriale, l'Etat riverain peut, selon les circonstances, l'interroger ou procéder à une inspection approfondie, qui peut aboutir à l'introduction d'une poursuite judiciaire, dont l'arrêt du navire.
	Art 228 CMB	Les poursuites engagées par l'Etat riverain sont suspendues si l'Etat du pavillon engage à son tour une poursuite judiciaire (avec certaines exceptions) avant les six mois.
Haute-mer	Art 4 MARPOL	Toute infraction survenant dans la juridiction d'un Etat riverain partie à MARPOL constitue un délit au regard de la législation dudit Etat riverain – que le navire batte ou non le pavillon d'une partie- l'infraction étant alors sanctionnée en vertu de MARPOL. Un Etat riverain peut demander à un pays exerçant le contrôle de l'Etat du port de procéder à une inspection. Un Etat riverain peut engager des poursuites en vertu de sa propre législation contre toute infraction qui s'est produite dans sa zone de juridiction et tenir compte à l'Etat du pavillon.
	Art 111 CMB	L'Etat riverain, dans certaines conditions, peut poursuivre un navire étranger dans l'éventualité d'une infraction à ses lois et réglementations, commise dans les eaux sous sa juridiction, y compris dans sa ZEE. Ce droit ne s'applique plus dès que le navire poursuivi pénètre dans sa mer territoriale ou d'un Etat tiers mais n'exclut pas la possibilité d'une coopération entre Etats.
	Art 218 CMB (entraide judiciaire et pénale)	Si l'Etat riverain décide d'engager des poursuites, il peut demander à l'Etat du port de lui apporter une aide judiciaire (commission rogatoires, enquête judiciaire), ou d'engager lui-même des poursuites.
	Art 220 CMB	Lorsqu'un navire suspect de pollution navigue dans la mer territoriale, l'Etat riverain peut procéder à une inspection physique, qui peut aboutir à l'introduction d'une instance, dont l'arrêt du navire.
	Art 226 CMB	En cas de pollution grave, l'Etat riverain peut procéder « sur le champ » à une inspection approfondie du navire suspect, voire même entamer des poursuites, y compris en arrêtant le navire. La portée des mesures pouvant ainsi être prises en mer par un Etat riverain dépend des preuves en possession, de la gravité de l'infraction et de l'ampleur de l'atteinte (éventuelle) au milieu marin. Certains gouvernements élaborent à l'heure actuelle des critères objectifs de définition de ces situations.



## **APPENDICE II**

**« Standard pollution observation / detection log » dans le cadre de l'Accord de Bonn**



HELCOM  BONN AGREEMENT **STANDARD POLLUTION OBSERVATION / DETECTION LOG**  NO POLLUTION DETECTED

REPORTING AUTHORITY	AIRCRAFT REG	MISSION No	CAPTAIN	CO PILOT	OPERATOR	OBSERVER	DAY	DATE	MONT H	YEAR

FLIGHT TYPE	ROUTE / AREA				TIME OVER THE SEA		TIME OVER THE SEA		TOTAL	
					DAY	NIGHT	TIME OVER THE SEA			
					hrs	mins	hrs	mins	hrs	mins

No	AREA CODE	TIME UTC	POSITION		DIMENSIONS		AREA COVER %	OILED AREA Km <sup>2</sup>	OIL APPEARANCE COVERAGE (PERCENTAGE - %)						MINIMUM VOLUME m <sup>3</sup>	MAXIMUM VOLUME m <sup>3</sup>	COMBAT Y / N
			LATITUDE 'NORTH'	LONGITUDE 'EAST/WEST'	LENGTH Km	WIDTH Km			1	2	3	4	5	Oth			

No	POLL TYPE	DETECTION						PHOTO	VIDEO	FLIR	WEATHER					REMARKS	
		SLAR	IR	UV	VIS	MW	LF	Y / N	Y / N	Y / N	WIND	CLOUD	VIS	SEA	Wx		
											°			FT			
											°			FT			
											°			FT			

No	REMARKS	OIL APPEARANCE TABLE			
		No	OIL APPEARANCE DESCRIPTION	MINIMUM VOLUME m <sup>3</sup> / km <sup>2</sup>	MAXIMUM VOLUME m <sup>3</sup> / km <sup>2</sup>
		1	SHEEN	0.04	0.30
		2	RAINBOW	0.30	5.00
		3	METALLIC	5.00	50.0
		4	DISCONTINUOUS TRUE COLOUR	50.0	200
		5	TRUE COLOUR	200	>200



**APPENDICE III**

**Procès-verbal de constatation de pollution maritime**





PROCES - VERBAL DE CONSTATATION DE POLLUTION MARITIME

PAR REJET :	- D'HYDROCARBURE	<input type="checkbox"/>
	- DE SUBSTANCES LIQUIDE NOVICES	<input type="checkbox"/>
	- D'ORDURES	<input type="checkbox"/>

**1. - IDENTIFICATION DE L'AGENT VERBALISEUR** (articles L 218-26 et L 218-27 du code de l'environnement)

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

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

- 2.1. Nom du navire :
- 2.2. Raisons de soupçonner le navire :
- 2.3. Date : \_\_\_\_\_ Heure UTC : \_\_\_\_\_
- 2.4. Position du navire : Latitude \_\_\_\_\_ N      Longitude : \_\_\_\_\_ W
- 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** : \_\_\_\_\_ nœuds
- 2.9. Position de la pollution par rapport au navire (par exemple, sur l'arrière, à bâbord, à tribord) :

2.10 Section du navire d'où le rejet semblait provenir :

2.11 Le rejet a-t-il cessé lorsque que le navire a été observé ou contacté par radio ?

OUI  NON

**3 - CARACTERISTIQUE DE LA POLLUTION :**

3.1 Observations :

DATE : HEURE UTC :

(si ces données sont différentes de celles indiquées sous 2.3.)

3.2 Position de la pollution : **Longitude :** N **Latitude :** W

Autre pollution éventuelle : **Longitude :** N **Latitude :** W (si elle est différente de celle indiquée en 2.4.)

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

3.4 Dimensions générales de la pollution :

**Longueur :** km – **Largeur :** km - **Surface** km<sup>2</sup> (L\*I)

3.5 Description de la pollution :

FORME : CONTINUE  TACHES  TRAINÉES  TAUX DE RECOUVREMENT \_\_\_\_\_ %

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

Direction : Direction autre pollution éventuelle :

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

CATEGORIE 1 – REFLETS : \_\_\_\_\_ % - \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup> (surface polluée \* % \* 0,04) ;

CATEGORIE 2 - ARC-EN-CIEL : \_\_\_\_\_ % - \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup> (surface polluée \* % \* 0,3) ;

CATEGORIE 3 - METALLIQUE : \_\_\_\_\_ % - \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup> ; (surface polluée \* % \* 5)

CATEGORIE 4 - VRAIE COULEUR DISCONTINUE : \_\_\_\_\_ % - \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup>  
(surface polluée \* % \* 50) ;

CATEGORIE 5 - VRAIE COULEUR CONTINUE : \_\_\_\_\_ % - \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup> (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. Echantillon prélevé dans la pollution 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