

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

PREMIER MINISTRE

Instruction du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plates-formes

NOR : PRMX0205904C

En dépit des obligations créées par les conventions internationales et les lois et réglementations nationales, les côtes françaises sont fréquemment souillées par des pollutions dues aux rejets illicites effectués en mer par certains navires, engins ou plates-formes. Cette forme de pollution introduit dans le milieu marin des quantités de substances nocives supérieures à celles répandues accidentellement lors des événements de mer graves. Elle alimente l'exaspération des populations côtières et de l'opinion publique face à des comportements irresponsables. Pour en dissuader les auteurs, une action énergique des pouvoirs publics est nécessaire.

La présente instruction vous donne les directives nécessaires pour mener cette action et renforcer ainsi le dispositif préventif. Prenant en compte l'évolution des lois et réglementations nationales, elle annule et remplace l'instruction du Premier ministre du 6 septembre 1990 relative à la recherche et à la répression de la pollution de la mer par les navires.

La loi n° 2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires a, en effet, renforcé les sanctions applicables aux contrevenants et aménagé, dans un souci de spécialisation, les règles de compétence des tribunaux chargés d'instruire les procès-verbaux établis à leur rencontre. Le décret n° 2002-196 du 11 février 2002 relatif aux juridictions compétentes en matière de pollution des mers par rejets des navires a complété le dispositif législatif en définissant le siège et le ressort des tribunaux de grande instance compétents pour connaître de la poursuite, de l'instruction et du jugement des infractions.

Cette nouvelle instruction relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants ou plates-formes tient compte, en outre, des mesures de l'annexe III de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73-78), des dispositions du code de l'environnement applicables aux auteurs de rejets illicites, ainsi que des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer.

Elle s'efforce enfin, dans un souci d'efficacité et pour tenir compte d'un contexte changeant, d'actualiser le cadre pratique de l'action des pouvoirs publics, et donc les règles et les consignes d'action et de comportement données aux autorités et aux différents intervenants de l'action de l'Etat en mer à tous les niveaux.

Je vous demande de veiller particulièrement à la mise en œuvre de cette nouvelle instruction avec le souci d'affirmer au large de nos côtes et dans tous les espaces de la navigation maritime la volonté de l'Etat de faire respecter les réglementations internationales et nationales et de protéger ainsi le milieu marin.

Fait à Paris, le 15 juillet 2002.

JEAN-PIERRE RAFFARIN

PRÉAMBULE

1. Champ d'application de la police de la pollution en mer

1.1. Les infractions recherchées.

- 1.2. Lieu de l'infraction et compétence des juridictions.
- 1.3. Les personnes susceptibles de poursuites.
- 1.4. Les agents habilités à constater et à rechercher les infractions.

2. Organisation des opérations de police de la pollution en mer

- 2.1. Le recueil des premières observations et l'élaboration du compte rendu de pollution.
- 2.2. Le rôle de coordination des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage.
- 2.3. Les procédures de contrôle en mer et de recours à la force.
- 2.4. Le recueil des éléments constitutifs de l'infraction et la rédaction du procès-verbal de constatation.
- 2.5. Bilan des opérations de contrôle.

3. Les responsabilités des différentes autorités

- 3.1. Le procureur de la République.
- 3.2. Le préfet maritime.
- 3.3. Le préfet.

4. Dispositions complémentaires

ANNEXES

- A. - Liste des références.
- B. - Sanctions.
- C. - Eléments de l'infraction.
- D. - Recommandations sur la collecte et la mise en forme des éléments de preuve.
- E. - Contrôle en mer et déroutement d'un navire suspect.
- F. - Recommandations pour la rédaction des procès-verbaux.
- G. - Format du compte rendu POLREP.
- H. - Bilans statistiques.

PRÉAMBULE

La recherche et la constatation des rejets illicites d'hydrocarbures et de substances nocives commis dans le milieu marin par les navires, engins flottants ou plates-formes est une mission de service public relevant des différentes administrations qui disposent de moyens d'intervention nautiques ou aériens en mer, ou exercent des missions de police dans les ports maritimes.

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, telle que modifiée par le protocole de 1978 (MARPOL 73-78), établit le caractère illicite de ces rejets. Les articles L. 218-10 à L. 218-31 du code de l'environnement fixent les dispositions répressives qui leur sont applicables.

L'objet de la présente instruction est de définir les modalités d'application de ces textes et de préciser le cadre de l'action des différentes administrations de l'Etat appelées à concourir aux missions de surveillance et de police de la pollution en mer.

L'attention des agents de l'Etat participant à ces missions est attirée sur l'importance de la transmission rapide des informations recueillies dès les premières observations. Cette célérité est néces-

saire tant pour diligenter les procédures judiciaires appropriées que, le cas échéant, pour organiser au plus tôt la lutte contre les pollutions marines.

La présente instruction confie aux centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) le soin de centraliser les informations recueillies, quelle que soit leur origine, et d'assurer, sous l'autorité du préfet maritime, la coordination des interventions de recherche et de constatation des infractions nécessaires pour engager des poursuites. Outre-mer, lorsqu'il n'existe pas de CROSS, les responsabilités dévolues à ce dernier par la présente instruction sont exercées par l'organisme opérationnel désigné à cet effet par le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer après avis du commandant de zone maritime.

Les références des textes qui servent de fondement juridique aux interventions sont rappelées en annexe A.

1. Champ d'application de la police de la pollution en mer

Les articles L. 218-10 à L. 218-31 du code de l'environnement visent toutes les catégories de navires ainsi que les plates-formes assimilées à des navires, les engins portuaires, les chalands ou les bateaux-citernes fluviaux, à l'exception des navires ou engins maritimes et fluviaux d'Etat utilisés à des fins exclusivement gouvernementales et non commerciales.

1.1. Les infractions recherchées

La présente instruction vise la recherche et la répression des rejets illicites d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures (annexe I de MARPOL) et de substances liquides nocives (annexe II), de substances nuisibles transportées sous emballage (annexe III) ou des ordures des navires (annexe V). Les pollutions du milieu marin ou du littoral survenues lors d'accidents de mer graves ne font pas l'objet de cette instruction, même si elles peuvent, elles aussi, donner lieu à des procédures répressives sur le fondement des mêmes textes (art. L. 218-22 du code de l'environnement).

a) Hydrocarbures :

La convention MARPOL pose le principe de l'interdiction des rejets d'hydrocarbures. Selon la règle 9.3, il existe des indices d'infraction dès lors que sont découvertes des « traces visibles d'hydrocarbures à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage ». Toutefois, tous les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'eau et d'hydrocarbure ne sont pas prohibés. Les règles 9 et 10 pour les navires, et 21 pour les plates-formes, précisent les conditions dans lesquelles ces rejets peuvent être admis.

Il convient donc de recueillir le maximum d'éléments de preuve concernant l'existence d'hydrocarbures et le non-respect d'une des conditions imposées.

Une attention particulière doit être apportée à la source du rejet en ce qui concerne les pétroliers ou assimilés et les plates-formes de forage qui peuvent être à l'origine de rejets soumis à des règles différentes. Les paragraphes C-1 et C-2 de l'annexe C de la présente instruction rappellent les éléments matériels de l'infraction. Ce tableau permettra aux agents habilités d'apprécier les faits qui pourront être qualifiés et réprimés.

Des exceptions aux règles 9 et 10 sont prévues par la règle 11 de l'annexe I de la convention MARPOL : un navire peut effectuer un rejet « pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire ou pour sauver des vies humaines ».

Le rejet peut « provenir d'une avarie du navire ou de son équipement à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie pour empêcher ou réduire ce rejet et qu'il n'ait pas été commis avec l'intention de provoquer un dommage ».

L'agent ne porte pas d'appréciation sur l'éventuel caractère exonératoire de ces circonstances, mais les relève de façon précise lors de l'établissement du procès-verbal.

b) Autres substances transportées en vrac :

La convention MARPOL (règle 5 de l'annexe II) subordonne les rejets autorisés à des conditions précisément définies. Le paragraphe C-3 de l'annexe C de la présente instruction rappelle les éléments matériels de l'infraction. Les exceptions prévues sont identiques à celles concernant les hydrocarbures (règle 6 de l'annexe II de la convention).

c) Substances nocives transportées en colis :

Le rejet de substances nocives au sens du code IMDG (International Maritime Dangerous Goods) est absolument interdit, quel que soit le type de navire. Les directives applicables au relevé de cette infraction sont données au paragraphe C-4 de l'annexe C de la présente instruction.

d) Ordures des navires :

Des conditions précises d'autorisation de rejets sont prévues par la convention MARPOL (règles 3, 4 et 5 de l'annexe V, sauf quel-

ques exceptions prévues règle 6). Le paragraphe C-5 de l'annexe C de la présente instruction rappelle les éléments matériels de l'infraction.

e) Rapports sur les événements de mer :

L'article 218-19 du code de l'environnement prévoit, en application des stipulations de la convention MARPOL, la sanction des capitaines dont les navires ont subi un événement de mer entraînant ou pouvant entraîner un rejet polluant et qui n'ont pas établi et transmis un rapport aux autorités.

1.2. Lieu de l'infraction et compétence des juridictions

La convention MARPOL (art. 4) stipule que toute infraction est sanctionnée par la législation de « l'Autorité » (Etat du pavillon) dont dépend le navire contrevenant. Elle précise aussi que toute infraction commise dans la juridiction d'une Partie à la convention est sanctionnée par la législation de cette Partie.

En application de ces règles et de celles de la Convention internationale sur le droit de la mer :

- les infractions définies par la convention MARPOL peuvent être constatées dans tous les espaces maritimes et en amont des limites transversales de la mer jusqu'aux limites de la navigation maritime ; ces limites sont fixées par décret ;
- la répression par les tribunaux français s'applique aux navires battant pavillon français pour des infractions commises en tous lieux ;
- la répression par les tribunaux français s'applique aux navires étrangers pour les infractions commises dans les eaux sous juridiction française, y compris aux navires battant pavillon d'Etats non parties à la convention MARPOL ;
- les juridictions françaises sont incompétentes pour la poursuite des infractions de pollution commises en haute mer par des navires battant pavillon étranger, même si la pollution atteint les eaux sous juridiction française ; ces infractions sont sanctionnées par l'Etat du pavillon ; les informations ou les preuves relatives à l'infraction, qui auront été réunies, sont transmises par la voie diplomatique à l'Etat du pavillon qui doit engager des poursuites conformément à sa législation.

L'article 218-29 du code de l'environnement définit la compétence des différents tribunaux français en fonction du lieu de l'infraction. Le siège et le ressort des tribunaux du littoral maritime spécialisés sont fixés par l'article R. 312-11 du code de l'organisation judiciaire.

1.3. Les personnes susceptibles d'être poursuivies

Le capitaine du navire, ou toute personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction, en droit ou en fait, du navire (ou de la plate-forme), y compris l'exploitant, français ou étranger lorsque l'infraction est commise dans les eaux sous juridiction ou souveraineté française, est passible des peines prévues par la loi française ainsi que le propriétaire ou l'exploitant qui aura donné l'ordre de commettre l'infraction.

Les responsables de la conduite des engins portuaires, chalands ou bateaux-citernes fluviaux sont également visés par la loi.

1.4. Les agents habilités à constater et à rechercher les infractions

La liste des agents habilités à constater et à rechercher les infractions à la réglementation des rejets est fixée par les articles L. 218-26 et L. 218-27 du code de l'environnement.

2. Organisation des opérations de police de la pollution en mer

Les opérations de police et de répression comportent une phase de constatation à l'issue de laquelle le préfet maritime et le procureur de la République décident en concertation de la nécessité de procéder à des compléments d'investigation. Le CROSS joue, durant ces opérations, un rôle de coordinateur.

2.1. Le recueil des premières observations et l'élaboration du compte rendu de pollution

Dès qu'un agent habilité a observé un rejet en mer de produit polluant susceptible de constituer une infraction, il prévient le CROSS par tous les moyens à sa disposition et réunit le maximum d'informations permettant en particulier d'identifier le responsable (identification du navire en cause, position GPS ou non, route et vitesse, état de la mer et du vent, visibilité, première évaluation de la nature, de l'étendue et de l'épaisseur du rejet suivant les moyens dont dispose le vecteur). Si plusieurs navires sont présents dans la zone concernée, l'agent recueille toutes informations nécessaires les concernant : si un seul navire est présent, il le précise.

A partir des informations qu'il a recueillies, l'agent qui a observé le rejet polluant rédige un rapport de pollution normalisé (message « POLREP » : cf. annexe G), sans préjudice des directives internes de chaque administration. Le POLREP est un document destiné à donner l'alerte. Il a un caractère technique et administratif, et ne vise pas à établir l'infraction.

Ce document est transmis aux destinataires suivants :

Pour action : le CROSS concerné ;

Pour information :

a) Le préfet maritime concerné (ou commandant de zone maritime outre-mer) ;

b) Le centre de documentation, de recherches et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) ;

c) Le centre d'information, de coordination et d'aide à la décision (CICAD-Mer).

2.2. Le rôle de coordination des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)

Le CROSS est chargé de coordonner, sous l'autorité du préfet maritime, les interventions visant à faciliter la constatation et le recueil d'informations en vue de la répression des infractions relatives aux rejets d'hydrocarbures ou de substances nocives. A cette fin, il doit centraliser toutes les informations relatives aux pollutions provoquées par les navires. Il rend compte au préfet maritime qui, s'il l'estime utile au vu des circonstances, tient informé le secrétariat général de la mer par l'intermédiaire du centre d'information, de coordination et d'aide à la décision (CICAD-Mer), implanté à l'état-major de la marine.

Le procureur de la République est informé dans les meilleurs délais par le préfet maritime et, sous son autorité, par le CROSS.

En fonction des directives définies par le préfet maritime en liaison avec le procureur, le CROSS peut demander aux administrations concernées de poursuivre la mission engagée ou de mettre en œuvre des moyens supplémentaires.

Lorsque plusieurs administrations engagent des moyens dans une même opération de police de la pollution, le contrôle opérationnel de ces moyens est normalement assuré par le CROSS, à l'exception du contrôle de la sécurité aérienne.

Le CROSS peut également, s'il le juge utile, demander, en utilisant la procédure de messagerie du système d'information du mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, que des éléments complémentaires d'information soient recherchés dans les différents ports d'escales français ou étrangers.

2.3. Les procédures de contrôle en mer et de recours à la force (cf. annexe E)

Après concertation avec le procureur de la République, autorité responsable de la direction de l'enquête préliminaire, ou sur demande de celui-ci, le préfet maritime, autorité responsable de l'action de l'Etat en mer, peut faire procéder à l'inspection en mer du navire suspect (examen des documents de bord, prélèvement dans les soutes...).

A cette fin, les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat peuvent être sollicités pour procéder à la reconnaissance et à la visite du navire, conformément aux dispositions de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer.

Si les circonstances le justifient, le préfet maritime ou le procureur de la République peut, sur le fondement de l'article 5 de cette loi, décider le déroutement du navire vers un port français, ou une zone d'attente ou de mouillage.

Le procureur de la République peut alors prononcer l'immobilisation du navire.

La coercition, voire l'emploi de la force, peuvent être nécessaires pour obtenir des éléments d'investigation complémentaires sur un navire récalcitrant. Les mesures de contrainte sont exécutées conformément aux dispositions du décret n° 95-411 du 19 avril 1995 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer.

2.4. Le recueil des éléments constitutifs de l'infraction et la rédaction du procès-verbal de constatation

Dès la transmission du message POLREP, l'agent ayant constaté le rejet s'attache à rassembler sans délai le maximum d'éléments de preuve de l'infraction, nécessaires à la rédaction d'un procès-verbal de constatation.

La liste des éléments de preuve à rechercher figure dans la résolution de l'Organisation maritime internationale n° A 542 (13) (cf. annexe D). Parmi ces éléments, indispensables pour permettre à

l'autorité judiciaire d'apprécier la réalité de l'infraction, une importance particulière est donnée aux photographies en couleur et aux relevés des observations de détection.

L'agent ayant constaté le rejet doit, dans toute la mesure du possible, entrer en contact avec le capitaine du navire suspecté pour lui demander des compléments d'information (en particulier son identité et celle de l'armateur) et rapporter la teneur de ce contact.

L'audition du capitaine du navire ou du responsable à bord doit être recherchée en priorité afin de permettre les poursuites judiciaires ultérieures, tout particulièrement lorsqu'il s'agit de navires étrangers ne devant pas atteindre un port français ou y faire escale. De la même manière, l'identification de l'exploitant ou de toute autre personne responsable du navire doit être effectuée avec le plus de précision possible afin d'éviter des procédures d'entraide judiciaire internationale toujours longues et souvent stériles.

Sur la base des éléments recueillis, l'agent rédige sans délai un procès-verbal de constatation de l'infraction en respectant notamment, sous peine de nullité, les prescriptions définies en annexe F.

L'agent fait parvenir d'urgence (par tout moyen) le procès-verbal ainsi établi au procureur de la République. Selon les instructions de ce dernier, le procès-verbal sera, le cas échéant, accompagné du POLREP. S'il ne s'agit pas de l'original du procès-verbal, celui-ci lui sera adressé dès le retour à terre de l'agent ayant constaté l'infraction.

Une copie de ce procès-verbal est adressée :

- au préfet maritime concerné (ou commandant de zone maritime outre-mer) ;
- au directeur départemental des affaires maritimes concerné ;
- au chef du CROSS concerné ;
- au chef du service maritime concerné s'il s'agit d'engins portuaires, de chalands ou de bateaux-citernes fluviaux.

Les rapports constatant les infractions commises par les navires étrangers en haute mer sont adressés directement au CROSS, qui les transmet au secrétariat général de la mer. Cet organisme est chargé de les transmettre à l'Etat du pavillon et de recueillir les informations sur les suites données par l'intermédiaire du ministère des affaires étrangères (cf. articles 4 et 8 MARPOL).

2.5. Bilan des opérations de contrôle

Celui-ci s'effectue selon les deux axes suivants :

- bilan des infractions et de leurs caractéristiques (lieu, type, etc.) ;
- bilan des sanctions infligées.

Le bilan des infractions est établi par les préfets maritimes sur la base des procès-verbaux qui leur sont communiqués et selon le format de l'annexe H dans le but de mieux suivre l'évolution des pollutions provoquées par les navires.

En ce qui concerne les sanctions infligées, les préfets maritimes doivent se rapprocher des procureurs afin de connaître les suites données aux procès-verbaux transmis. Dans la mesure du possible, et si nécessaire avec l'appui du CEDRE, ils recueillent (une fois par an, à la fin du mois de décembre) les copies des différents jugements rendus au cours de l'année.

L'examen de ces deux bilans doit permettre de mesurer l'efficacité de l'action des pouvoirs publics et d'assurer, en outre, la motivation des services chargés de la surveillance de la pollution.

L'ensemble des informations (bilans statistiques, d'une part, jugements rendus, d'autre part) est ensuite transmis au secrétariat général de la mer aux fins de centralisation et en vue de l'élaboration d'un rapport harmonisé.

3. Les responsabilités des différentes autorités

3.1. Le procureur de la République

Au cours de l'exercice de la police de la pollution en mer, l'information doit parvenir immédiatement au procureur de la République compétent, afin que celui-ci soit en mesure de donner les instructions ou recommandations qui conviennent en la matière. Le mode de conduite et d'exécution des opérations doit en effet garantir que les faits seront constatés selon des modalités garantissant que la procédure sera exempte de tout vice ou cause de nullité.

Lorsque le préfet maritime programme une opération, le procureur de la République doit non seulement en être avisé en temps utile, mais également être associé à sa préparation afin de lui permettre d'indiquer si les conditions envisagées lui semblent compatibles avec la régularité des procédures et les modalités optimales de recueil des preuves.

3.2. Le préfet maritime

Le préfet maritime ou, outre-mer, le délégué du Gouvernement assisté du commandant de zone maritime, est l'autorité de police

administrative générale responsable de la coordination des administrations en mer. Dans le cadre de la police de la pollution en mer, il coordonne l'action des différentes administrations susceptibles de participer à cette mission de service public. Il autorise la visite et le déroutement du navire ; il peut également recourir à la coercition, voire à l'emploi de la force, si ces moyens sont nécessaires pour obtenir des éléments d'investigations complémentaires (cf. paragraphe 2.3).

Responsable de l'organisation de la lutte contre les pollutions marines, le préfet maritime doit être tenu systématiquement informé des observations et des constats de rejets illicites ou polluants, qu'ils soient accidentels ou liés à l'exploitation des navires, pour lui permettre d'apprécier l'ampleur et la fréquence de ces pollutions et de faire prendre les mesures nécessaires pour les prévenir ou les réduire. En particulier, en cas de pollution ou de menace de pollution très importante, le préfet maritime, ou le commandant de zone maritime outre-mer, juge de l'opportunité de prendre le commandement opérationnel des moyens engagés dans la lutte, conformément aux dispositions des instructions interministérielles du 8 janvier 1981 et du 17 juillet 1984.

3.3. Le préfet

En amont des limites transversales de la mer et jusqu'aux limites de la navigation maritime, les unes et les autres fixées par décret, l'autorité compétente pour l'exercice de la police de la pollution est le préfet du département, ou le représentant de l'Etat dans les territoires et collectivités d'outre-mer.

A l'égard de ces pollutions, le CROSS peut jouer un rôle de centralisation des informations. La coordination des interventions de recherche et de constatation des infractions est, quant à elle, mise en œuvre en fonction des pouvoirs de police respectifs des autorités terrestres compétentes.

4. Dispositions complémentaires

- 4.1. Le CROSS retransmet les comptes rendus POLREP à la direction compétente du ministère chargé de la mer, qui tient à jour les documents concernant les rejets en mer d'hydrocarbures et de substances nocives et les transmet aux autorités nationales et internationales compétentes.
- 4.2. Le bilan des actions engagées en matière de répression de la pollution marine par les navires ainsi que les difficultés rencontrées dans l'exécution des missions sont examinés à l'occasion des réunions périodiques des administrations, prévues par les instructions du 8 janvier 1981 et du 17 juillet 1984.
- 4.3. L'instruction du Premier ministre du 6 septembre 1990 relative à la recherche et à la répression de la pollution de la mer par les navires est abrogée.

ANNEXE A

LISTE DES RÉFÉRENCES. - TEXTES EN VIGUEUR

La prévention de la pollution de la mer résultant de l'exploitation des navires est réglementée par la convention internationale faite à

Londres le 2 novembre 1973 telle que modifiée par le protocole de 1978 relatif à ladite convention fait à Londres le 17 février 1978 (MARPOL 73-78).

Cette convention, ratifiée par la France, a été intégrée dans le droit interne et les règles applicables aux rejets d'hydrocarbures en mer sont définies dans l'annexe I, en vigueur depuis le 2 octobre 1983 ; celles applicables aux rejets de substances liquides nocives transportées en vrac, dans l'annexe II, en vigueur depuis le 6 avril 1987 ; celles applicables aux substances nuisibles transportées sous emballage, dans l'annexe III en vigueur depuis le 1^{er} juillet 1992 ; l'annexe V relative aux ordures des navires est en vigueur depuis le 31 décembre 1988.

Les amendements adoptés ultérieurement font partie intégrante de la convention.

Les articles L. 218-10 à L. 218-31 du code de l'environnement répriment, en application de l'article 4 de la convention MARPOL, les violations de ladite convention en matière de rejet d'hydrocarbures et de substances nocives transportées en vrac (le code de l'environnement intègre désormais la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires).

La loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 précise les modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer.

Le décret n° 78-272 du 9 mars 1978 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer fixe notamment les responsabilités des préfets maritimes.

Le décret n° 79-413 du 25 mai 1979 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer au large des départements et territoires d'outre-mer et de la collectivité territoriale de Mayotte fixe les compétences des délégués du Gouvernement et des commandants de zones maritimes.

Le décret n° 85-185 du 6 février 1985 porte réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises et le subordonne notamment au respect de l'environnement marin.

Le décret n° 95-411 du 19 avril 1995 précise les modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer.

Le décret n° 2002-196 du 11 février 2002 relatif aux juridictions compétentes en matière de pollution des eaux de mer par rejet des navires crée l'article R. 312-11 du code de l'organisation judiciaire.

L'instruction du 8 janvier 1981 relative aux principes d'organisation régionale de l'Etat en mer fixe le cadre de la coordination régionale des administrations disposant de moyens d'action en mer.

L'instruction du 17 juillet 1984 précise les principes de l'organisation régionale de l'action de l'Etat en mer dans les départements et territoires d'outre-mer.

Le mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, prévoit la mise en place par chaque Etat partie de contrôles et d'inspections de navires dans les ports ainsi que d'un système d'information mutuelle qui porte tant sur les informations recueillies à l'occasion de ces contrôles que sur les éléments de preuves relatifs aux infractions à la convention MARPOL.

ANNEXE B

SANCTIONS

B-1. - Règles générales

Ce paragraphe présente de façon synthétique les sanctions qui peuvent être infligées en cas de pollution marine liée à des rejets illicites. Leur applicabilité en fonction des différents cas d'infraction est détaillée au paragraphe B-2 qui suit.

Dans la zone économique exclusive, les eaux territoriales, les eaux intérieures et les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime, les pénalités applicables aux navires et plates-formes français et étrangers sont les suivantes :

SANCTIONS	ARTICLES DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT
Amende de 600 000 € et emprisonnement de 4 ans.	Article L. 218-10 (hydrocarbures) et article L. 218-14 (substances liquides nocives).
Amende de 180 000 € et emprisonnement de 2 ans.	Article L. 218-11 (hydrocarbures) et article L. 218-15 (substances liquides nocives).
Amende de 6 000 € (si récidive : le double et emprisonnement de 1 an).	Article L. 218-13 (hydrocarbures).
Amende de 180 000 € et emprisonnement de 2 ans.	Article L. 218-19 (absence de rapport sur un déversement d'hydrocarbures).

Nota. - Dans la zone économique exclusive, seules les peines d'amendes sont applicables aux navires et plates-formes étrangers (art. L. 218-21).

B-2. - Règles applicables aux capitaines en cas de rejets illégaux

TYPE D'INFRACTION	TYPE DE NAVIRE	SANCTIONS
Rejet d'hydrocarbures.	Pétrolier, jauge brute > ou égale à 150. Pétrolier, jauge brute < à 150. Navire (autre qu'un pétrolier), jauge brute > ou égale à 500. Navire (autre qu'un pétrolier), jauge brute < à 500 et de moteur > à 150 kW. Tout autre navire, jauge brute < à 500 et de moteur < à 150 kW.	600 000 €, 4 ans (art. L. 218.10 du code de l'environnement). 180 000 €, 2 ans (art. L. 218.11 du code de l'environnement). 600 000 €, 4 ans. 180 000 €, 2 ans (art. L. 218.11 du code de l'environnement). 6 000 € (si récidive : 12 000 € et 1 an) (art. L. 218.13 du code de l'environnement).
Rejet de substances liquides nocives transportées en vrac, de catégories A et B.	Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance.	600 000 €, 4 ans (art. L. 218.14 du code de l'environnement).
Rejet de substances liquides nocives transportées en vrac, de catégories C et D, et non classifiées.	Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance.	180 000 €, 2 ans (art. L. 218.15 du code de l'environnement).
Rejet de substances nuisibles transportées en colis.	Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance.	6 000 € (si récidive : 12 000 € et 1 an) (art. L. 218.17 du code de l'environnement).
Rejet d'ordures.	Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance.	180 000 €, 1 an (art. L. 218.18 du code de l'environnement).

ANNEXE C

ÉLÉMENTS DE L'INFRACTION

C-1. - Tableau récapitulatif des rejets d'hydrocarbures en zone spéciale MARPOL (Manche et mer Méditerranée pour la France)

TYPE DE NAVIRE	REJET en provenance des espaces à cargaison	REJETS DES CALES de la tranche des machines	SANCTIONS
Pétroliers, quelle que soit la taille.	Interdit, sauf ballast propre ou séparé.	Interdit, sauf si : - le navire fait route ; + les eaux de cale ne proviennent pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison ; + les eaux de cale ne sont pas mélangées à des résidus d'hydrocarbures ; + 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 > à 15 ppm.	- si jauge brute > à 150 : 600 000 €, 4 ans. - si jauge brute < à 150 : 180 000 €, 2 ans.
Navires de jauge brute de plus de 400, autres que les pétroliers.	Interdit, sauf ballast propre ou séparé.	Interdit, sauf si : - le navire fait route ; + les eaux de cale ne sont pas mélangées à des résidus d'hydrocarbures ; + 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 > à 15 ppm.	- si jauge brute > à 500 : 600 000 €, 4 ans. - si puissance propulsive > à 150 kW : 180 000 €, 2 ans. - si puissance propulsive < à 150 kW : 6 000 € (si récidive : 12 000 € et 1 an).
Navires de jauge brute de moins de 400, autres que les pétroliers.	Interdit, sauf ballast propre ou séparé.	Interdit, sauf si la teneur en hydrocarbures de l'effluent est inférieure à 15 ppm.	- si puissance propulsive > à 150 kW : 180 000 €, 2 ans. - si puissance propulsive < à 150 kW : 6 000 € (si récidive : 12 000 € et 1 an).

C-2. – Tableau récapitulatif des rejets d'hydrocarbures hors zone spéciale MARPOL

TYPE DE NAVIRE	REJET en provenance des espaces à cargaison	REJETS DES CALES de la tranche des machines	SANCTIONS
Pétroliers, quelle que soit la taille.	Interdit, sauf si : - rejet à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ; + navire en route ; + taux de rejet < à 30 litres par mille marin ou quantité rejetée < à 1/30 000 de la cargaison pour un navire neuf, < à 1/15 000 de la cargaison pour un navire non neuf ; + le pétrolier utilise un dispositif de surveillance et de contrôle des rejets et citernes de décanation.	Interdit, sauf si : - 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.	- si jauge brute > à 150 : 600 000 € et 4 ans. - si jauge brute < à 150 : 180 000 € et 2 ans.
Navires de jauge brute de plus de 400, autres que les pétroliers.	Interdit, sauf si : - navire en route ; + la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 ppm ; + le navire utilise un dispositif de contrôle des rejets conforme à la règle 16 de l'annexe I de MARPOL.	Interdit, sauf si : - 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.	- si jauge brute > à 500 : 600 000 € et 4 ans. - si puissance propulsive > à 150 kW : 180 000 € et 2 ans. - si puissance propulsive < à 150 kW : 6 000 € (si récidive : 12 000 € et 1 an).
Navires de jauge brute de moins de 400, autres que les pétroliers.	Toléré.	Toléré.	

C-3. – Rejet de substances liquides nocives

(Annexe II, règle 5, de la convention MARPOL)

Les substances liquides nocives sont divisées en quatre catégories allant de A à D en fonction des risques qu'elles présentent pour les ressources marines, la santé des hommes ou l'agrément des sites.

Tout rejet est interdit à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche, quelle que soit la catégorie de produit concernée (A, B, C, D).

Un rejet autorisé doit s'effectuer à une vitesse supérieure à 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome (4 nœuds pour les autres).

Un rejet autorisé (produit A, B, C) doit s'effectuer sous la flotaison et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

Les concentrations, taux et quantités autorisés de produits rejetés sont limités :

Catégorie A : concentration résiduelle de l'effluent inférieure à la concentration prescrite :

Catégorie B : concentration résiduelle de l'effluent inférieure à 1 part par million ; Q_{max} rejetée : inférieure à 1 m³ ou 1/3 000 capacité citerne ;

Catégorie C : concentration de la substance inférieure à 10 parts par million ; Q_{max} rejetée : inférieure à 3 m³ ou 1/1 000 capacité citerne ;

Catégorie D : concentration du mélange inférieure à 1 pour 10.

TYPE DE NAVIRE	TYPE de substances	SANCTIONS
Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance.	A + B	600 000 € et 4 ans.
Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance.	C + D	180 000 € et 2 ans.

C-4. – Rejet de substances nocives transportées en colis

(Annexe III à la convention MARPOL)

TYPE DE NAVIRE	TYPE DE SUBSTANCES	PRESCRIPTION	SANCTION
Tous types de navires, y compris les navires de pêche et de plaisance.	Substances identifiées comme polluants marins dans le code maritime international des marchandises dangereuses. Code IMDG.	Rejet interdit en tout lieu.	6 000 € (si récidive : 12 000 €) et 1 an.

Nota. – Les dispositions de l'annexe III de MARPOL ne s'appliquent pas aux provisions de bord ni au matériel d'armement du navire.

Directives :

- hors flagrant délit, il peut y avoir infraction si le capitaine du navire n'a pas signalé l'événement de mer ayant entraîné le rejet accidentel (l'infraction est alors visée et sanctionnée par l'article L. 218-19 du code de l'environnement) ;
- ne pas tenter de récupérer les produits ;
- photographier et tenter d'identifier les marques figurant sur les emballages ;
- rendre compte par message au CROSS.

C-5. - Les rejets d'ordures

(Annexe V de la convention MARPOL)

L'annexe V de la convention MARPOL détermine les règles relatives à la prévention de la pollution en mer par les ordures des navires, c'est-à-dire par les rebuts, les déchets domestiques ou provenant de l'exploitation normale du navire.

C-5-1. - Hors zone spéciale (règle 3)

TYPE DE NAVIRE	TYPE D'ORDURE	PRESCRIPTION	SANCTION
Tous types de navires y compris les navires de pêche et de plaisance.	Matières plastiques dont cordages et filets de pêche synthétiques et sacs à ordures en matière plastique.	Evacuation interdite.	180 000 € et 2 ans.
	Fardage et matériaux de revêtement et d'emballage flottants.	Plus de 25 milles de la côte.	
	Papiers, chiffons, verres, métaux, bouteilles, vaisselles et rebuts de même nature. Déchets alimentaires non broyés ou concassés.	Plus de 12 milles.	
	Toutes autres ordures y compris papiers, chiffons, verre, etc., broyés ou concassés. Déchets alimentaires broyés ou concassés (*).	Plus de 3 milles.	
(*) Les ordures broyées ou concassées doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm.			

Les rejets de poisson frais ou non sont autorisés.

Lorsque des ordures sont mélangées à d'autres matières nuisibles pour lesquelles les prescriptions d'évacuation ou de rejet sont différentes, les prescriptions les plus rigoureuses sont applicables.

Directives :

- toute infraction doit être relevée et transmise au procureur de la République ;
- les photographies, films sont primordiaux ;
- ne pas effectuer de prélèvement ni de message POLREP, sauf pollution importante ;
- rendre compte par message au CROSS.

C-5-2. - En zone spéciale (Manche et Méditerranée) (règle 5)

TYPE DE NAVIRE	TYPE D'ORDURE	PRESCRIPTION	SANCTION
Tous types de navires y compris les navires de pêche et de plaisance.	Matières plastiques dont cordages et filets de pêche synthétiques et sacs à ordures en matière plastique.	Evacuation interdite.	180 000 € et 2 ans.
	Fardage et matériaux de revêtement et d'emballage flottants.	Evacuation interdite.	
	Papiers, chiffons, verres, métaux, bouteilles, vaisselles et rebuts de même nature.	Evacuation interdite.	
	Toutes autres ordures y compris papiers, chiffons, verre, etc., broyés ou concassés.	Evacuation interdite.	
	Déchets alimentaires non broyés ou concassés.	Plus de 12 milles.	
	Déchets alimentaires broyés ou concassés (*).	Plus de 3 milles.	
(*) Les ordures broyées ou concassées doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm.			

ANNEXE D

RECOMMANDATIONS SUR LA COLLECTE ET LA MISE EN FORME DES ÉLÉMENTS DE PREUVE

Il est recommandé aux responsables à tous échelons de la recherche et de la constatation de suivre avec attention l'évolution des recommandations en la matière de l'OMI et des accords régionaux dont la France est partie (notamment l'accord de Bonn). En tout état de cause, le procès-verbal et les éléments de preuve annexés s'efforceront de servir le plus précisément et le plus rigoureusement possible les rubriques énumérées ci-dessous.

1. Mesures prises lorsque le cas de pollution par les hydrocarbures a été constaté

2. Caractéristiques du ou des navire(s) soupçonné(s) d'avoir commis l'infraction

- 2.1. Nom du navire.
- 2.2. Raisons de soupçonner le navire.
- 2.3. Date et heure (TU) de l'observation ou de l'identification.
- 2.4. Position du navire.
- 2.5. Pavillon et port d'immatriculation.

- 2.6. Type de navire (par exemple, navire-citerne, navire de charge, navire à passagers, navire de pêche), dimensions (jauge estimative) et autres renseignements descriptifs (par exemple, couleur de la superstructure et marques portées sur les cheminées).
- 2.7. Tirant d'eau (en charge ou sur lest).
- 2.8. Cap et vitesse approximatifs.
- 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 ?

3. Caractéristiques de la nappe d'hydrocarbures

- 3.1. Date et heure (TU) d'observations si ces données sont différentes de celles indiquées sous 2.3.
- 3.2. Position de la nappe d'hydrocarbures (latitude et longitude) si elle est différente de celle indiquée sous 2.4.
- 3.3. Distance approximative de l'amer le plus proche (en milles marins).
- 3.4. Dimensions générales approximatives de la nappe d'hydrocarbures (longueur, largeur et proportion de la surface ainsi définie qui est recouverte d'hydrocarbures).
- 3.5. Description physique de la nappe d'hydrocarbures (direction et forme, par exemple continue, en taches ou en traînées).
- 3.6. Apparence de la nappe d'hydrocarbures (indiquer les catégories) :
 - Catégorie A : à peine visible dans les conditions d'éclairage les plus favorables ;
 - Catégorie B : aspect d'une nappe argentée à la surface de l'eau ;
 - Catégorie C : la première trace de coloration peut être observée ;
 - Catégorie D : ruban de couleur vive ;
 - Catégorie E : les couleurs commencent à s'estomper ;
 - Catégorie F : les couleurs sont beaucoup plus foncées.

4. Situation sur zone

- 4.1. Etat du ciel (soleil éclatant, ciel couvert, etc.), luminosité et visibilité (en km) au moment de l'observation.
- 4.2. Etat de la mer.
- 4.3. Direction et vitesse du vent de surface.
- 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. Ses fonctions au sein de l'organisme.
- 5.4. Observation faite depuis un aéronef, un navire, 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, de l'aéronef, du 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. Méthode d'observation et documents

- 6.1. Observation visuelle.
- 6.2. Photographies de type classique (note a).
- 6.3. Téléphotographies et téléenregistrements (note b).
- 6.4. Échantillons prélevés dans la nappe et à bord (note c).
- 6.5. Toute autre forme d'observation indiquée.

7. Autres renseignements, si l'on a pu établir 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 du capitaine et du propriétaire du navire.
- 7.6. Indicatif d'appel du navire.

Note a. - Toute photographie du rejet devrait de préférence être en couleurs. Les photographies peuvent permettre d'établir que les matières qui flottent à la surface de l'eau sont vraiment des hydrocarbures, que la quantité d'hydrocarbures rejetée constitue vraiment une infraction à la Convention, que les hydrocarbures en question sont ou ont été rejetés par un navire déterminé : elles peuvent également donner l'identité de ce navire.

L'expérience montre que ces renseignements peuvent être obtenus au moyen des trois types de photographies énumérés ci-après :

- détail de la nappe photographiée pratiquement à la verticale depuis une altitude supérieure à 100 mètres, le soleil étant derrière le photographe ;
- vue d'ensemble du navire et de la « nappe » montrant que les hydrocarbures proviennent d'un navire bien déterminé ;
- détail du navire permettant de l'identifier.

Note b. - Sont entendus ici tous les enregistrements photographiques ou électroniques reconnus comme des éléments de preuve par les accords régionaux auxquels la France est partie, autres que les photos classiques de jour. Ce sont notamment la photographie à infrarouge à des fins d'identification du navire et les enregistrements de nappes polluantes par moyen de type radar, infrarouges, micro-ondes ou laser. Ces documents, qui ne sont pas facilement compréhensibles pour un non-spécialiste, seront systématiquement accompagnés par l'agent habilité d'un texte explicatif de l'interprétation qu'il en fait et de toutes informations utiles pour éclairer le tribunal sur les précautions prises pour assurer leur qualité probante.

Note c. - Si des échantillons ont pu être pris à bord du navire et dans son sillage, ils doivent être pris et analysés en conformité avec les règles de l'art fixées par les documents en vigueur des accords régionaux dont la France est membre. En particulier, chaque échantillon est pris et précisément étiqueté en trois exemplaires. L'un est utilisé pour analyse, l'autre est envoyé à l'armateur pour son usage et le dernier est transmis au tribunal pour contre-expertise éventuelle.

Il convient de se référer également au manuel de lutte contre la pollution de l'accord de Bonn.

ANNEXE E

CONTRÔLE EN MER ET DÉROUITEMENT D'UN NAVIRE SUSPECT

Après concertation avec le procureur de la République, ou sur la demande de ce dernier, le préfet maritime ou le délégué du Gouvernement outre-mer peut ordonner l'inspection du navire en mer. Le procureur de la République est tenu informé, en temps réel, des mesures qui sont prises.

1. Fondée sur l'article L. 218-27 du code de l'environnement, l'investigation est conduite à la mer par les commandants des bâtiments ou des aéronefs de l'Etat, dans le cadre des dispositions de la loi n° 94-589 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer. Le commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat peut procéder à la reconnaissance du navire suspect en invitant son capitaine à en faire connaître l'identité et la nationalité. Il peut également procéder à la visite du navire suspect pour faire rechercher les éléments de preuve dans les documents et la cargaison du bord.

2. L'investigation peut également être effectuée à une position ou dans un port approprié :

- lorsque l'accès à bord pour une visite s'est trouvé empêché ou est matériellement impossible, le déroulement du navire suspect vers ce lieu est ordonné, sur instruction du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement, par le commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat. Le procureur de la République en est immédiatement informé ;
- le déroulement peut également être demandé au préfet maritime ou au délégué du Gouvernement par le procureur de la République ou une autre autorité qualifiée en matière de police judiciaire.

3. Si le capitaine du navire suspect refuse de répondre à la reconnaissance, ou d'accepter la visite ou le déroulement, le commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force, conformément aux dispositions du décret n° 95-411 du 19 avril 1995 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer.

Les sommations et les mesures de coercition doivent être autorisées par le préfet maritime ou le délégué du Gouvernement. Le procureur de la République est tenu informé des opérations. Le refus d'obtempérer aux injonctions faites dans le cadre d'une reconnaissance, d'une visite ou d'un déroulement est constitutif d'une infraction punie de 150 000 € d'amende.

Rappel : ces dispositions s'appliquent :

- pour les navires français : dans tous les espaces maritimes (sous réserve des compétences reconnues aux Etats par le droit international) ;
- pour les navires étrangers : dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction française. En haute mer, conformément au droit international et à la règle du pavillon, seule la reconnaissance et l'enquête de pavillon sont possibles.

ANNEXE F

RECOMMANDATIONS POUR LA RÉDACTION DES PROCÈS-VERBAUX

Des poursuites pénales ne peuvent être valablement engagées que si ces procès-verbaux relatent les faits constatés avec précision et

portent des mentions qui leur confèrent ce caractère de documents privilégiés faisant foi, jusqu'à preuve du contraire, de la matérialité des faits délictueux qu'ils ont pour objet de décrire.

A cet égard, il est rappelé aux agents ayant effectivement procédé aux constatations qu'il leur appartient personnellement de rédiger et de signer le procès-verbal, sans omettre d'y mentionner leur identité et leur qualité. Les constatations proprement dites doivent être précises et il sera nécessaire de s'efforcer de déterminer avec exactitude, à l'aide des moyens techniques disponibles, la nature des produits rejetés, la localisation du rejet et le navire suspecté d'être à l'origine du rejet.

Pour la rédaction des rapports, les agents chargés de constater les infractions se rapporteront utilement au manuel de lutte contre la pollution de l'accord de Bonn.

ANNEXE G

FORMAT DU COMPTE RENDU POLREP : MESSAGE TYPE

Destinataire pour action : CROSS concerné.

Destinataires pour information : préfet maritime concerné (ou commandant de zone maritime outre-mer), CEDRE, CICAD-Mer.
Mot-clé d'attribution : POLREP.

A. - Classification du compte rendu :

Douteux-probable-confirmé.

B. - Date et heure de l'observation du compte rendu.

Identité de l'observateur ou du rédacteur du compte rendu.

C. - Position et étendue de la pollution.

(Si possible latitude et longitude ou relèvement distance d'un point remarquable à terre-évaluation estimée de la pollution : dimen-

sions de la zone polluée, tonnage d'hydrocarbures déversés ou nombre de conteneurs, de fûts, etc. S'il y a lieu, donner la position de l'observateur par rapport à la pollution.)

D. - Vitesse et direction du vent et du courant.

E. - Conditions météorologiques et état de la mer.

F. - Caractéristiques de la pollution.

Type de pollution : hydrocarbures (brut ou raffiné) - déversement de produits chimiques (emballés ou en vrac). Dans tous les cas, donner aussi l'apparence : liquide, éléments solides flottants, apparence huileuse, boue semi-liquide, tâches goudronneuses, hydrocarbures dispersés, changement de coloration de l'eau, vapeur visible, etc. Donnez également toute marque distinctive des conteneurs ou des fûts.

G. - Sources et cause de la pollution.

(Venant d'un navire ou d'une autre installation.) Si l'origine est un navire : indiquer s'il s'agit d'un acte délibéré ou d'un accident. Dans ce dernier cas, en donner une brève description. Si possible donner le nom, le type, la taille, la nationalité et le port d'attache du navire pollueur. Si ce navire est en route, donner sa route et sa vitesse.

H. - Identification des navires dans le voisinage.

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

I. - Eléments de preuve de l'infraction relevée.

(Photographies ou échantillons.)

J. - Actions entreprises ou envisagées.

K. - Prévisions de développement de la pollution :

(Par exemple, arrivée à la côte) en donnant les heures estimées.

L. - Etats et organisations informés.

M. - Toute autre information jugée utile.

(Exemple : nom des témoins...)

ANNEXE H

BILANS ANNUELS

(A transmettre au secrétariat général de la mer pour le 1^{er} février suivant chaque année écoulée.)

1. - Infractions constatées

1. Indiquer le nombre total de procès-verbaux établis dans l'année.

2. Les répartir selon les tableaux suivants :

Nombre de procès-verbaux

POLLUANTS LIEUX	HYDROCARBURES	SUBSTANCES transportées en vrac	COLIS	ORDURES	AUTRES	TOTAL
Mer territoriale						
Zone économique exclusive *						
Haute mer						
Total						

* Et zone de protection écologique s'il en est créé.

Pavillon des navires responsables

NAVIRES PAVILLONS	PÉTROLIERS	VRAQUIERS	PORTE- CONTENEURS	CHIMIQUIERS	AUTRES	TOTAL
National						
Union européenne (à préciser)						
Autres (à préciser) ..						
Total						

II. – Poursuites judiciaires

1. Indiquer pour l'année écoulée * :

- le nombre total de procès-verbaux ayant fait l'objet d'un classement sans suite ;
- le nombre total d'affaires jugées ;
- le nombre total de condamnations prononcées ;
- le nombre total de relaxes.

2. Ventiler les affaires jugées (J), les condamnations prononcées (C) et les relaxes (R) selon le tableau suivant :

Nombre de jugements/arrêts

TYPES RESSORTS	HYDROCARBURES			SUBSTANCES transportées en vrac			COLIS			ORDURES			AUTRES			TOTAL			
	J	C	R	J	C	R	J	C	R	J	C	R	J	C	R	J	C	R	
Tribunal de grande instance spécialisé																			
Cour d'appel.....																			
Tribunal de grande instance de Paris.....																			
Cour d'appel de Paris.....																			
Total.....																			

(*) Ces chiffres ne peuvent pas être comparés au nombre total de PV transmis au procureur dans l'année considérée (voir § I.1. ci-dessus) dans la mesure où il peut y avoir un décalage plus ou moins important dans le temps entre la remise des PV et leur traitement.

III. – Analyse des condamnations

Analyser les condamnations en précisant les preuves techniques citées à l'appui de chacune d'entre elles ainsi que le montant des sanctions infligées (amendes et emprisonnements).

Instruction du 15 juillet 2002 portant adaptation à certaines collectivités d'outre-mer de l'instruction relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (documentation nationale POLMAR)

NOR : PRMX0205903C

L'instruction du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (JO du 4 avril 2002, page 5877), applicable en métropole et dans les départements d'outre-mer, constitue la nouvelle documentation nationale POLMAR. Elle porte sur la mise en place d'un dispositif de préparation à la lutte et de gestion de crise face à une pollution accidentelle du milieu marin.

Intégrant les principes d'organisation fixés par l'instruction du 2 avril 2001 relative à l'intervention des pouvoirs publics en cas d'accidents maritimes majeurs, cette instruction abroge la circulaire et l'instruction du 17 décembre 1997 qui constituaient l'ancienne documentation nationale POLMAR, ainsi que l'instruction du 8 septembre 1980 relative à la lutte contre les pollutions marines accidentelles dans les départements et territoires d'outre-mer (plan POLMAR DOM-TOM).

Il vous appartient, chacun en ce qui vous concerne, à partir de l'instruction rappelée ci-dessus, de procéder aux adaptations nécessaires afin de mettre en place, en concertation avec les collectivités concernées, une organisation opérationnelle qui prenne en considération les particularités statutaires locales.

Il doit être tenu compte de ces adaptations pour l'élaboration du plan POLMAR, constitué d'un volet maritime et d'un volet terrestre, en intégrant les sites portuaires et les surfaces maritimes susceptibles d'être affectées par la pollution : eaux intérieures, y compris les lagons, mer territoriale et haute mer. Un soin particulier sera apporté à l'articulation de ces volets pour les sites ou espaces écologiquement sensibles (les lagons, les mangroves et les massifs coralliens).

Le caractère insulaire et isolé du département, de la collectivité ou du territoire dans lequel vous représentez l'Etat doit vous conduire à optimiser l'utilisation de l'ensemble des moyens et des compétences disponibles. Dès lors, j'attire votre attention sur la nécessité de disposer d'une planification pragmatique recueillant

l'assentiment de l'ensemble des partenaires publics ou privés susceptibles d'apporter leur concours à la résolution de la crise.

A cet effet, je souhaite que la réalisation du plan soit préparée par des groupes de travail réunissant l'ensemble des acteurs en fonction de leurs compétences et de leurs moyens. Elle doit impérativement s'accompagner d'une validation s'appuyant sur des exercices réalisés en commun par les différents niveaux de commandement (état-major, technique, transmissions ou général). Vous pouvez également rechercher des soutiens extérieurs dans le cadre d'accords régionaux existants ou à créer.

Pour ce qui concerne la Polynésie française, j'attire particulièrement votre attention sur la nécessité de soumettre, conformément à l'article 32 de la loi organique n° 96-312 du 12 avril 1996 portant statut d'autonomie de la Polynésie française, à la consultation du conseil des ministres de cette collectivité l'organisation locale du plan POLMAR, préalablement à sa mise en place.

De même, il est souhaitable d'associer les autorités de Nouvelle-Calédonie à l'élaboration du plan POLMAR local.

Je vous rappelle qu'en vertu de l'instruction du 4 mars 2002 relative au fonds d'indemnisation contre les pollutions accidentelles (JO du 4 avril 2002, page 5888), il est désormais possible de recourir à ce fonds non seulement en cas de déclenchement du plan POLMAR mais aussi afin de permettre l'engagement et la réalisation de toute mesure de prévention ou de lutte contre les pollutions marines accidentelles dont l'ampleur nécessite des moyens financiers particuliers. Il vous appartient de faire part de vos besoins au ministre en charge de l'environnement, qui gère ce fonds.

Je vous demande de prendre personnellement les dispositions nécessaires en vue de l'application dans les meilleurs délais de ces instructions. A cet effet, de manière préalable à l'établissement de vos plan POLMAR respectifs, vous dresserez un inventaire, que vous communiquerez au secrétariat général de la mer, à la direction de la défense et de la sécurité civiles du ministère de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales et au ministère de l'outre-mer, des adaptations nécessaires pour leur mise en œuvre.

Fait à Paris, le 15 juillet 2002.

JEAN-PIERRE RAFFARIN