

UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DES SCIENCES D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DES SCIENCES POLITIQUES D'AIX-MARSEILLE



ART SAIGON : UN PETIT CHARGEUR  
AU CŒUR DU COMMERCE MARITIME

RAPPORT DE STAGE  
« DESS DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS »  
PRESENTE PAR Laurent TORCK

Année Universitaire 2003/2004

## **SOMMAIRE**

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>P2</b>
<b><u>PREMIERE PARTIE : LE DEBALLASTAGE DANS LES MAILLES DU DROIT MARITIME.....</u></b>	<b>P9</b>
<b><u>CHAPITRE I : L' APPAREIL JURIDIQUE INTERNATIONAL.....</u></b>	<b>P10</b>
SECTION I LES ECHAFAUDAGES DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DES MERS.....	P10
SECTION II LES ETATS RENFORCENT LEURS CHAMPS D' ACTION.....	P18
<b><u>CHAPITRE II LA FRANCE OPTÉ POUR UNE LUTTE REPRESSIVE CONTRE LE DEBALLASTAGE EN MER.....</u></b>	<b>P27</b>
SECTION I L' ALOURDISSEMENT ET L' EXTENSION DES PEINES.....	P27
SECTION II LES POLITIQUES ACTUELLES DE LUTTE CONTRE LES DEBALLASTAGES.....	P36
<b><u>DEUXIEME PARTIE : LES PORTS AU CENTRE DES REFLEXIONS SUR LES PROBLEMES DE DEBALLASTAGE DES NAVIRES DE COMMERCE.....</u></b>	<b>P46</b>
<b><u>CHAPITRE I LES STATIONS DE DEBALLASTAGES PORTUAIRE : UN NOUVEL ENJEUX.....</u></b>	<b>P47</b>
SECTION I LE FONCTIONEMENT TECHNIQUE D'UNE STATION DE DEBALLASTAGE.....	P48
SECTION II LA DIRECTIVE EUROPEENE 2000/59/CE : UNE NOUVELLE CONCEPTION DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION OPERATIONELLE DES NAVIRES.....	P54
<b><u>CHAPITRE II LE DEBALLASTAGE AU CŒUR DES STRATEGIES PORTUAIRES.....</u></b>	<b>P62</b>
SECTION I LES PORTS FRANÇAIS S' ORGANISENT AUTOUR DE LA DIRECTIVE COMMUNAUTAIRE.....	P63
SECTION II LA DIRECTIVE 2000/59 AIGUISE LES CONCURENCES INTERPORTUAIRES.....	P72
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>P81</b>
<b>TABLES DES ANNEXES.....</b>	<b>P83</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>P105</b>
<b>TABLES DES MATIERES.....</b>	<b>P107</b>

## INTRODUCTION

Dans l'esprit de chacun, la mer caractérise le voyage, les échanges, un endroit si immense que l'on ne peut en sonder tous les abysses. Cependant, depuis déjà quelques années, la mer se dégrade sous nos yeux impuissants, oh, non pas au large me diriez vous, mais partout où l'homme est présent. Nos côtes, celles de nos voisins et celles des pays lointains.

Le commerce maritime est depuis fort longtemps une activité aventureuse, comme en témoignent nos fonds marins tapissés d'épaves de toute époque, d'amphores ou autres cargaisons. Véritables trésors pour les poissons, ces vestiges nous rappellent constamment à quel point le fait de naviguer est risqué. Il n'est alors pas étonnant que les armateurs, dès l'origine, aient pris de gros risques en optant pour ce type de commerce, cependant, risques limités par le choix d'un taux de fret calculé en conséquence et en s'assurant auprès de compagnies d'assurances dont les primes tenaient compte des dangers encourus.

Les seuls malheureux étaient les marins qui poussés par l'aventure ou simplement par la misère devaient s'estimer heureux lorsqu'ils rentraient indemnes de parfois quelques années de navigation.

Le reste de l'humanité restait étranger à ce monde de souffrance. Les naufrages ne faisaient parler que les proches des disparus ou certaines populations littorales. Les mêmes qui se trouvaient agréablement surprises quand au petit matin d'une tempête, le vent et les courants favorables ramenaient les richesses des cargaisons sur leurs côtes.

On n'avait pas encore inventé la notion d'environnement, mais celle-ci eut-elle été à la mode, nul n'aurait envisagé de prétendre que l'intégrité de la nature était menacée par les épaves. Les amphores de l'antiquité et l'or des mines du Pérou des galions espagnols ne polluaient pas plus la mer que les soies, le thé, les céréales ou le charbon qui constituaient jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle l'essentiel des cargaisons.

Le XX<sup>ème</sup> siècle marque un tournant dans l'histoire de la navigation, avec le transport et l'utilisation du pétrole comme mode de propulsion des navires. Ce produit liquide moins dense que l'eau de mer reste en surface et peut rapidement souiller plusieurs kilomètres de côtes.

Cependant les pollutions engendrées par les hydrocarbures resteront longtemps ignorées ou sous-estimées ; entre 1881 et 1940, 54 accidents<sup>1</sup> de pétroliers ont été recensés dans le monde. De plus, à cette époque, ces navires n'avaient qu'un tonnage modeste et ne transportaient essentiellement que des produits légers, beaucoup moins polluants que le pétrole brut. Jusqu'à la seconde guerre mondiale la seule pollution qui fit parler d'elle fut celle provoquée par le pétrolier à propulsion mixte, voile et vapeur, *Thomas H Lawson*, qui s'est échoué en 1907 sur les Sorlingues, au large de la Cornouaille, déversant 6700 tonnes de pétrole qui tuèrent 100 000 oiseaux de mer.

La seconde guerre mondiale, engendra elle aussi son lot de pollutions, car les obus, bombes ou torpilles ont envoyé par le fond bon nombre de navires de guerre et de commerce dont les coques crevées laissaient s'écouler d'importantes quantités d'hydrocarbure. C'était la guerre et personne ne pouvait s'en plaindre, d'autant plus qu'à cette époque les plages n'attiraient pas foule.

Puis revint la paix et avec elle, les grands changements dans les modes de vie. Le développement de l'aviation, la démocratisation de l'automobile, les besoins de l'industrie et la consommation grandissante des ménages ont bouleversé le monde du transport maritime.

Les navires de commerce devinrent de plus en plus gros et le nombre de pétroliers ne faisait que s'accroître tandis que se déversait sur les plages toute une population d'estivants qui commença à découvrir sur le sable les boulettes d'hydrocarbure qui venaient se coller sous leurs pieds.

Il n'était pas difficile de s'imaginer que ces taches provenaient des navires mais il aurait été erroné de croire que ces rejets ne provenaient que des pétroliers.

---

<sup>1</sup> Job Le Corre, *Mers noires*, p.56. , éd Apogée, janvier 2001, Paris.

Presque tous les navires utilisant le charbon furent remplacés peu à peu par des navires dont la propulsion était assurée essentiellement par des machines à vapeur chauffant au mazout ou par des moteurs diesels.

Or, depuis que les hommes naviguaient, ils avaient toujours considéré que la mer était le meilleur endroit pour se débarrasser de ce qui les encomrait. Expédier par dessus bord des détritrus de toute sorte ainsi que les huiles de moteur en passant par les eaux usées des cuisines ou des sanitaires ne gênait pas du tout les marins qui appelaient cela « *jeter dans le jardin de l'officier en second* ».

De même que la vidange des cales était une pratique courante dans toutes les marines du monde.

Cependant nul ne s'alarmait d'un tel phénomène tant le tourisme était encore marginal, et ces taches d'hydrocarbure ne représentaient pas pour l'époque un danger de grande ampleur.

Il a fallu attendre la fin des années 70 avec toutes ses catastrophes pour que l'opinion publique soit sensibilisée à ce que l'on pourra appeler par la suite le mal du siècle pour les littoraux.

Citons quelques événements qui ont marqués l'époque:

deux ans après le Torrey Canyon en août 1969, le pétrolier français Gironde entre en collision avec un autre navire à 10 milles des côtes Nord-Bretagne et perd 2000 tonnes d'hydrocarbure, le 23 octobre 1970, le Pacific Glory aborde l'Allegro à 6 milles de l'île de Wight, 10000 tonnes de brut se répandent sur les côtes du Sussex, en novembre 1974, la collision entre le Chaumont et le Peter Maersk dans le chenal d'accès du Havre entraîne une pollution de 1700 tonnes venant souiller 20 kilomètres de côte, puis ce fut au tour en 1976 de l'Olympic Bevery, du Bollen et du sombre Amoco Cadiz en 1978 et autant d'autres dans le monde.

Les premières grandes résolutions sont ensuite prises par les Etats côtiers pour limiter ces catastrophes.

Consacrée par la Convention de Barcelone de 1921, la liberté de navigation en haute mer est un principe de droit international public. Toutefois l'augmentation du trafic et les nombreux naufrages de pétroliers de plus en plus gros, suivis de catastrophes écologiques, ont amené les Etats côtiers à limiter dans certains cas cette liberté de navigation.

Il fallait préserver les intérêts de l'Etat côtier et sauvegarder l'environnement tout en maintenant la liberté de navigation, d'où l'idée de mettre en place des voies de circulation dans des passages étroits et des parages réputés dangereux.

Faisant l'objet de la Convention de Londres, le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, dans sa règle 10, prévoyait la création progressive d'une centaine de dispositifs de séparation de trafic dans le monde entier, facultatifs au départ mais devant être considérés pour tous les capitaines de navire comme obligatoire à compter du 15 juillet 1977.

A la date du 16 mars 1978, le dispositif de séparation de trafic de Ouessant était ainsi conçu de la côte de l'île vers le large.

L'adoption de la Convention MARPOL 73/78, puis Montego Bay, furent donc là les grandes résolutions prises par les Etats côtiers sensibilisés par une pollution et une dégradation croissante de leurs littoraux dues aux grandes marées noires généralement causées par des collisions entre navires.

A la suite de ces accidents, ont également eu lieu de nombreuses campagnes de recherche dans le monde pour déterminer les conséquences de ces pollutions sur l'environnement et les êtres vivants.

Peu à peu, l'opinion publique se fit une idée des conséquences que peuvent avoir ces catastrophes mais également de l'impact que la navigation de commerce a sur nos côtes. Car bien loin des idées reçues, les pollutions engendrées par les marées noires sont spectaculaires, certes et directement palpables, mais elles n'engendrent pas le quart des pollutions liées aux hydrocarbures dans le monde.

La plus grosse menace reste pour l'environnement, les déballastages irréguliers, plus communément qualifiés par l'opinion publique de dégazages sauvages, effectués par tous les navires dans l'ensemble des mers du globe.

Pour illustrer nos propos, nous pouvons nous référer à l'étude entreprise par les services de coast guard américains. Selon cette étude menée en 1989, les déversements annuels de produits

pétroliers dans les océans s'élevaient à 2 365 000 tonnes qui se répartissaient de la façon suivante :

- 250 000 provenant de fuites naturelles dans les terrains pétrolifères.
- 1 460 000 d'origine terrestre (retombées atmosphériques, déchets urbains et industriels)
- 50 000 provenant des installations pétrolières des productions off-shore
- 605 000 résultant de l'activité maritime.

Sur ces 605 000 tonnes, qui représentaient 25% de la pollution pétrolière marine :

- 410 000 étaient dues à des déballastages
- 121 000 à des accidents pétroliers
- 30 000 à des fuites de terminaux pétroliers
- 20 000 à des rejets volontaires en mer
- 4 000 à des nettoyages de cuves en cale sèche.

Ainsi, les accidents pétroliers sont responsables de 5% de la pollution des mers, mais comme nous l'avons dit, ce sont eux qui font la une des journaux compte tenu de leur caractère spectaculaire. Quant aux déballastages, qui représentent 16% de la pollution, ils ne font parler d'eux que lorsqu'ils se produisent à proximité des côtes, cependant il n'y a que 7% des déballastages effectués en mer qui atteignent les côtes.<sup>2</sup>

Autant dire que ce problème n'est pas à considérer avec peu de vigilance tant il prend un caractère de plus en plus important du fait de l'accroissement de la flotte mondiale par des navires de plus en plus puissants et donc consommateurs d'hydrocarbures.

Le trafic maritime international a augmenté de 35% en volume en 10ans. Parallèlement les navires sortis des chantiers navals en 2003, consomment 1,23 fois plus que leurs homologues d'il y a 10ans et ont une capacité de transport 1,86 fois plus supérieure<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Source : le CEDRE, Centre d'Etude et De Recherche sur la pollution marine.

<sup>3</sup> Armateur de France, rapport annuel 2003, p.15.

De plus, nous pouvons noter que pour des raisons d'économie, les navires modernes sont dotés de toute une machinerie leur permettant d'embarquer en guise de carburant, du pétrole très peu raffiné, se rapprochant du brut. Ainsi le raffinent-ils eux mêmes à l'aide de séparateurs de boue, de chaudières ou autres cuves de décantation qui ne favorisent pas les problèmes de déballastage, tant les boues d'hydrocarbure sont importantes à évacuer avec ces systèmes.

### les déballastages.

Comme nous l'avons vu plus haut, les déballastages volontaires sont le fruit d'une pollution continue et beaucoup plus insidieuse que les marées noires causées par le naufrage d'un super tanker.

De nos jours, ces agissements défrayent la chronique et les journalistes souvent mal informés qualifient ces rejets en mer de dégazage.

Peut être n'est-il pas inutile de préciser dans cette introduction ce qu'il faut entendre par là.

L'un des dangers majeurs encourus par les pétroliers est le risque d'explosion.

Celles-ci se produisent lorsqu'un mélange d'oxygène et de vapeur de pétrole est mis en présence dans un espace clos, avec un flamme ou une étincelle.

Pour faire en sorte que ces gaz ne soient pas inflammables, il faut les rendre inertes, le meilleur moyen pour ceci est de le priver d'oxygène. C'est ce que font les pétroliers en injectant dans leurs cuves des gaz d'échappements pour saturer l'espace en CO<sub>2</sub>.

Le dégazage est donc une opération nécessaire pour les navires transportant des hydrocarbures, mais celle-ci consiste simplement à rejeter dans l'atmosphère ce mélange de gaz carbonique et de produits inflammables après avoir vidé ces cuves.

Nous voyons donc que cette opération ne peut en aucune façon polluer l'eau de mer. Alors, pourquoi la notion tenace de marée noire provoquée par des « dégazages sauvages » est-elle restée si tenace ?

Il nous semble que cette expression ait été lancée par des responsables de déversements illicites pour minimiser les faits. Pris en flagrant délit parce que des traces d'hydrocarbure souillait le

sillage de leur navire, ils ont préféré avouer une faute vénielle, puisqu'elle ne concernait que des produits ne créant qu'une pollution éphémère plutôt que d'avouer qu'ils avaient procédé à la vidange de leur soutes ou de leurs cales.

Car c'est bien de cela qu'il s'agit, lorsqu'un pétrolier a effectué le lessivage de ses citernes, à l'eau de mer comme cela se faisait autrefois ou au pétrole brut aujourd'hui, les résidus de cette opération doivent être stockés dans une citerne de décantation. Il en est de même pour tous les autres navires de commerce dont les moteurs très puissants déversent toujours une certaine quantité d'hydrocarbure ou d'huile et de graisse car il n'est pas de mécanique qui puisse se passer de lubrification.

Ces résidus doivent normalement être débarqués dans les ports disposant de stations de déballastage. Mais malheureusement tous les ports ne sont pas équipés de ces dernières spécialement conçues pour le retraitement de ces hydrocarbures. Nous verrons dans ce mémoire que le retraitement dans les ports est coûteux et perturbe l'activité commerciale du navire.

Cependant, le fait d'évacuer à la mer ces résidus constitue un délit de plus en plus sévèrement sanctionné par la justice et de plus en plus facile à déterminer par les différents moyens.

Par ailleurs, d'énormes efforts sont faits sur un plan législatif pour contraindre les ports à s'équiper de moyens modernes et efficaces afin d'offrir aux armateurs un service fiable, de qualité pour enfin éradiquer ces problèmes de pollutions insidieuses.

Nous organiserons notre étude autour de deux grandes parties. Dans la première partie, nous verrons que de grandes instances internationales produisent et adoptent des textes et conventions internationales afin de donner aux Etats des moyens de lutter contre les pollutions dues aux déballastages des navires.

Enfin, nous établirons dans une seconde partie, qu'il existe d'autres moyens qu'une pénalisation effrénée de ces actes pour responsabiliser les acteurs du commerce maritime. Le moyen le plus efficace étant de moderniser et de refonder les systèmes de retraitement portuaire.

**PREMIERE PARTIE :**  
**LE DEBALLASTAGE DANS LES MAILLES DU DROIT**  
**MARITIME.**

Comme nous l'avons vu précédemment la pollution volontaire engendrée lors des déballastages des navires de commerce n'est plus acceptable aux yeux de l'opinion publique, largement sensibilisée ces derniers temps par de nombreux faits similaires que nous étudierons au sein du chapitre II section I.

Egalement consciente de ces problèmes, les grandes institutions internationales telles que l'OMI, travaillent depuis des années afin de réglementer ces rejets en mer, chapitre I section I.

Mal menées par ces déversements sauvages, les cotes européennes souffrent elles aussi de pollution par les hydrocarbures, nous verrons donc dans cette première partie quels sont les grands principes juridiques qui régissent ces problèmes au niveau international, européen et national.

Certes, l'étude des grandes conventions et textes législatifs est importante pour appréhender ces problèmes de pollution liés aux rejets intentionnels d'hydrocarbure, cependant nous découvrirons également au sein du chapitre II comment sont sanctionnés dans la pratique, ces déballastages sauvages ainsi que les processus mis en œuvre par les autorités pour interpellier ces navires

## **CHAPITRE I :L'APPAREIL JURIDIQUE INTERNATIONAL**

Bien avant que l'OMI ne s'intéresse de près aux problèmes de pollution liés à l'exploitation commerciale du navire, de grands textes internationaux virent le jour que nous étudierons dans cette partie.

### **SECTION I : LES ECHAFAUDAGES DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DES MERS.**

Si les marées noires sont un phénomène récent, le problème de pollution des océans par les hydrocarbures a été perçu depuis fort longtemps puisqu'il avait été dénoncé dès 1915 et qu'en 1926, à l'ouverture de la conférence de Washington, le représentant du gouvernement américain

avait déclaré : « *les ports et les plages se trouvent infectés, les hasards d'incendie ont augmenté et la menace d'extension s'est portée vers les oiseaux et les poissons* ».

## **§1 LES ETATS S'ORGANISENT ET PROGRESSEDENT CONTRE LA POLLUTION.**

### **A/ POINT D'HISTOIRE**

A l'issue de cette conférence, les principales nations maritimes s'étaient mises d'accord pour interdire les rejets à la mer de ces produits et dont les travaux ont permis d'élaborer une ébauche de traité afin de réglementer les rejets volontaires d'hydrocarbure.

Reprise en 1935 sous l'égide de la SDN (Société Des Nations), cette réglementation n'était pas très contraignante car elle laissait aux navires la possibilité de faire ce qu'ils voulaient dès lors qu'ils étaient dans les eaux internationales. En 1955 les pétroliers rejetaient encore à la mer 1% de leurs cargaisons.

### **1/ La convention de Londres de 1954, base de travail.**

La convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures signée à Londres le 12 mai 1954, imposa un certain nombre de mesures, dont les plus importantes étaient l'interdiction des rejets dans la bande des 50 nautiques et l'obligation d'appliquer de nouvelles méthodes de nettoyage et de chargement des citernes (load on top)<sup>4</sup>, qui ont permis d'entraîner une diminution sensible des rejets volontaires.

Cette convention ne contenait cependant pas de dispositions concernant les déversements accidentels car son article 3 précisait que cette interdiction des rejets ne s'appliquait pas aux « *rejets d'hydrocarbures...effectués par un navire pour assurer sa sécurité, éviter une avarie au*

---

<sup>4</sup> Cette méthode de chargement consiste à charger le pétrole dans toutes les cuves y compris dans celle qui a servi de ballaste de décantation des eaux de lavement des citernes. Ce procédé permit de réduire d'une façon très importante les rejets d'hydrocarbures en mer.

*navire ou à la cargaison, ou sauver des vies humaines en mer, ou aux déversement d'hydrocarbure... provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter...»<sup>5</sup>*

## **2/ La convention de Genève de 1958.**

En 1958, la convention de Genève sur la haute mer, qui fixait pour chaque Etat les conditions auxquelles elle accordait sa nationalité aux navires, stipulait que « tout Etat est tenu de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer » mais ne faisait aucune mention des risques de pollution. Ce n'est qu'avec la convention des droits de la mer, signé le 10 décembre 1982 à Montégo Bay, que l'on vit apparaître l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin et que furent instituées des zones maritimes protégées, telles que la grande barrière et le Galápagos.

De nos jours, l'un des plus grands cadres juridiques internationaux en matière de pollution marine lié à l'exploitation des navires de commerce est sans conteste la convention MARPOL 73/78 édictée par L'OMI. Cette partie fera donc l'objet d'une étude de cette convention ainsi que de toutes les ramifications qui s'y rapprochent afin de contrôler, de sanctionner et de stopper ces pollutions éventuelles.

Nous ne pouvons aborder l'étude de cette convention sans évoquer le grand organisme international qui l'a conçue.

---

<sup>5</sup> Discours d'introduction de la séance.

## **B/L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI) AU CŒUR DES ROUAGES DU TRANSPORT MARITIME.**

A l'époque ou fut proposé pour la première fois de créer une institution spécialisée des Nations Unies chargée des question maritimes, la préoccupation principale était de mettre en place un organisme international qui permettrait de renforcer la sécurité en mer.

### **1/ Création de l'OMI**

On avait compris depuis longtemps que l'industrie des transports maritimes étant une activité internationale, les mesures visant à améliorer la sécurité des opérations maritimes seraient plus efficaces si elles étaient mises en œuvre à l'échelle mondiale plutôt que par chaque pays séparément, sur un plan unilatéral et sans coordination avec les autres pays.

Un grand nombre D'Etats jugeaient donc nécessaire de mettre en place un organisme permanent qui permettrait de coordonner et de favoriser toute action dans ce domaine avec davantage de continuité.

C'est dans ce contexte qu'une conférence convoquée par l'Organisation des Nations Unies en 1948 adopta la convention portant création de l'OMI<sup>6</sup>:

Le premier organisme international traitant exclusivement des questions maritimes.

Au cour des dix années qui se sont écoulées entre l'adoption, en 1948, de la convention portant création de l'OMI et son entrée en vigueur, en 1958, d'autres questions relatives à la sécurité en mer mais nécessitant une approche quelque peu différente avaient suscité l'attention de la communauté internationale.

La plus importante d'entre elles concernait, les risques de pollution des eaux de mer par les navires, et en particulier, par les hydrocarbures. Comme nous l'avons vu plus en amont, une convention consacrée à cette question avait été adoptée en 1954, et les taches consistant à gérer cette convention et à promouvoir son entrée en vigueur furent assumées par l'OMI à partir de janvier 1959.

---

<sup>6</sup> Jusqu'en mai 1982, l'OMI portait le nom d'organisation intergouvernemental consultative de la navigation maritime (OMCI).

Ainsi, dès le début, les objectifs les plus importants de l'organisation furent d'améliorer la sécurité en mer et de prévenir la pollution des mers.

## **2/ Naissance de la convention MARPOL**

Dans ce souci constant de préserver le milieu marin, afin de protéger les intérêts du commerce maritime sur une longue période, le conseil de l'OMI adopta en le 2 novembre 1973 la convention MARPOL.

Dés lors la prévention de la pollution de la mer résultant de l'exploitation des navires relève sur le plan international de cette convention modifiée par le protocole du 17 février 1978, avec lequel la convention précitée forme un seul et même instrument qu'il est d'usage de désigner sous le sigle de MARPOL 73/78.

Ayant fait l'objet depuis 1978 de divers amendements renforçant les dispositions prévues initialement, la convention MARPOL 73/78 vise, au travers de six annexes, les rejets d'hydrocarbure, qui feront l'objet de notre étude, de substances liquides nocives transportées en vrac, de substances nuisibles transportées en colis ou en conteneurs, ainsi contre la pollution atmosphérique engendrée par les navires ou les plates formes off-shore.

## **§2/ LA CONVENTION MARPOL : UN OUTIL EFFICACE CONTRE LA POLLUTION DES MERS.**

La convention MARPOL 73/78, est la reconnaissance par les Etats contractant, 158 à ce jour, que : « les déversements délibérés, par négligence ou par accident, d'hydrocarbures et autres substances nuisibles par les navires constituent une source grave de pollution »<sup>7</sup>.

Cette convention a donc comme principal objectif de réduire sur un plan international, voire d'éliminer la pollution induite par les navires de commerce.

---

<sup>7</sup> Introduction de la convention MARPOL 73/78, troisième paragraphe

## **A/ LES GRANDS AXES DE LA CONVENTION**

Pour atteindre ces objectifs, la convention MARPOL va s'articuler autour de règles de deux types :

-Elle va déterminer les équipements que les navires devront avoir pour minimiser ces pollutions ainsi que réglementer de manière très stricte les rejets qu'ils pourront effectuer.

-Elle va instaurer un système de contrôle et de coopération entre les Etats pour pouvoir arrêter puis sanctionner les navires dont les actes ne sont pas conformes à ses normes.

### **1/Les dispositions relatives aux équipements.**

Pour être conforme aux exigences de la convention MARPOL les navires de commerce devront se pourvoir d'équipements spéciaux afin de limiter leur pollution.

Cependant les normes ne seront pas les mêmes s'il s'agit d'un pétrolier ou des autres types de navires.

La règle 15 de l'annexe 1 de la convention décrit les équipements dont doivent être pourvus les pétroliers comme suit :

-les pétroliers devront être munis d'un système électronique de contrôle des rejets d'hydrocarbure à la mer. Ce boîtier électronique mesure en permanence tout en l'enregistrant, les quantités d'hydrocarbures compris dans les eaux qu'évacue en permanence le navire à la mer. Si les taux d'hydrocarbures constatés lors des rejets sont supérieurs aux normes tolérées, que nous verrons plus loin, l'appareil arrêtera de manière automatique ces rejets.

-Ils devront également être munis d'appareils contrôlant et calculant la quantité d'hydrocarbure nécessaire au nettoyage des cuves ainsi que la quantité de ces mêmes hydrocarbures stockés dans les ballastes pourvus à cet effet.

-enfin, les pétroliers devront être conçus avec des ballastes suffisamment grands pour contenir tous les résidus que génère l'exploitation d'un tel bâtiment.

La règle 16 de cette même annexe contient les dispositions similaires pour les équipements relatifs aux navires transportant des hydrocarbures non pas en tant que cargaison mais en tant que carburant.

Si les navires se conforment aux règles concernant les équipements, ils évitent de dépasser les limites autorisées. Il s'ensuit que tout rejet dépassant celles-ci résulte soit d'une défaillance des équipements et va constituer une bonne raison d'inspection dans le prochain port d'escale, soit un acte délibéré, sanctionné par l'Etat côtier ou l'Etat du pavillon.

Enfin tous les rejets doivent être rapportés dans le livre des hydrocarbures qui doit être disponible et consultable à bord de tous navires de commerce.

## **2/Les dispositions relatives aux rejets**

La convention MARPOL établit un recueil zonal des mers et océans. En fonction de la zone où se trouve un navire, il pourra, ou ne pourra pas rejeter une certaine quantité d'hydrocarbure prévue par la convention.

Nous ne rentrerons pas dans les détails de ces découpages zonaux mais il est important pour la suite de retenir que les quantités d'hydrocarbure permises au rejet à la mer sont très nettement quantifiées.

En effet, les opérations de rejets sont autorisées dans la limite des conditions cumulatives énumérées par la règle 9 de la convention.

Celle-ci distingue, selon la zone de rejet, la jauge et le type de navire qui doit être équipé dans tous les cas comme nous l'avons vu, d'un dispositif de surveillance continue conforme à la convention.

En résumé, pour un pétrolier, le rejet est limité à 1/15000, voire 1/30000<sup>e</sup> d'une cargaison.

En outre, il ne peut s'effectuer qu'au moment où le navire fait route et se situe à plus de 50 milles des côtes mais or de toutes zones spéciales<sup>8</sup>.

La distance à la côte est réduite à 12 milles nautiques pour les autres types de navires également concernés, et pour lesquels la teneur de l'effluent en hydrocarbure doit être inférieure à 100 parts par million (ppm).

Si un navire laisse derrière lui une traînée d'hydrocarbure clairement identifiable à l'œil nu, depuis un aéronef ou un navire, il ne fait aucun doute que le navire se trouve hors norme. Car les mesures édictées par MARPOL sont très strictes.

#### **B/ MARPOL : UNE BASE SOLIDE CONTRE LA POLLUTION**

La convention MARPOL 73/78 reste donc un outil essentiel pour lutter contre la pollution, ces règles précises sont respectées de tous en ce qui concerne les équipements standards que doit posséder un navire pour être en conformité, cependant, les abus concernant les déballastages restent légion.

La mer et les océans constituent des étendus si immenses, que l'homme a vite fait de se décharger de mauvaises cargaisons sans qu'il ne soit inquiété.

A l'inverse si les normes en matière d'équipement sont aussi bien respectées c'est qu'il est plus facile de les vérifier et de les contrôler dans chaque port, entraînant l'immobilisation du navire.

C'est pourquoi les armateurs sont très soucieux du respect de ces normes. .

La convention MARPOL mentionne également les contrôles que peuvent effectuer l'Etat du pavillon du navire, l'Etat du port et l'Etat côtier.

---

<sup>8</sup> Ces zones sont considérées comme spécialement fragiles, il s'agit de la mer baltique, la mer noire, la méditerranée, la mer rouge, la région du golfe, l'antarctique et le golfe d'Aden .

C'est le droit international de la mer qui détermine les compétences de ces différents types d'Etats sur les navires. Ces compétences, qui ont connu une forte évolution ces trente dernières années, feront l'objet de la section suivante.

## **SECTION II : LES ETATS RENFORCENT LEURS CHAMPS D'ACTION**

La convention MARPOL marque un tournant dans l'organisation de la lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures. Mais à ce stade les travaux de réflexion sur ce sujet ne font que prendre naissance, c'est dans ce contexte que la convention de Montego Bay vit le jour afin de renforcer l'autorité des différents Etats.

Par ailleurs, les instances internationales (OMI en particulier) ont reconnu que pour permettre une meilleure lutte contre la pollution en mer, il fallait tenir compte des particularismes locaux, et donc mettre en place des systèmes de lutte contre la pollution au niveau régional.

Nous verrons donc dans une seconde sous section comment l'Europe a mis en place son système de coopération.

### **§1 LA CONVENTION DE MONTEYGO BAY.**

Nous ne nous attarderons pas sur l'étude de cette convention. Comme ce fut le cas pour la convention MARPOL nous nous concentrerons sur les points importants qui nous permettront d'y voir plus clair sur les pouvoirs de l'Etat du pavillon, de l'Etat côtier et de l'Etat du port que définit cette convention.

#### **A/ GENERALITE**

La convention des nations unies sur le droit de la mer a été mise en place le 10 décembre 1982 à l'occasion d'une conférence des nations unies dont la ville d'accueil fut Monteygo Bay, Jamaïque . Cette convention est entrée en vigueur en France par un décret du 30 août 1996<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> JO du 7 septembre 1996, pages 13307 à 13373

## **1/ les grands points**

La convention de Montego Bay dans sa partie douze concernant la protection et la préservation du milieu marin traite de différents types de pollutions, dont la pollution par les navires au sein de son article 211 qui comprend des dispositions générales à caractère fortement déclaratoire concernant les mesures que doivent prendre les Etats :

Ils ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin, doivent prendre des mesures (lois et règlements) pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution, les états doivent également coopérer pour répondre aux objectifs de la convention et ils doivent s'informer mutuellement des risques de pollution dont ils ont connaissance.

Ces dispositions ont déjà été évoquées dans la convention MARPOL, ce qui montre bien le lien étroit qui existe entre celle-ci et la convention de Montego Bay .

## **B/ L'APPORT DE LA CONVENTION DE MONTEGO BAY**

L'apport le plus important de la convention de Montego Bay réside dans l'accroissement des compétences des Etats riverains au détriment des pouvoirs de l'Etat du pavillon : tout en rappelant les attributions de l'Etat du pavillon (article 217), elle introduit des compétences nouvelles dévolues à l'Etat côtier ( article 220) et institue un concept dérivé de l'Etat côtier, celui d'Etat du port, envers lequel elle donne des pouvoirs importants, pouvoirs que nous allons étudier les uns après les autres.

### **1/Les pouvoirs de l'Etat du pavillon.**

L'Etat du pavillon continue à exercer des compétences importantes dans la convention de Montego Bay, mais il perd de ses compétences à caractère exclusif au-delà des eaux territoriales en matière de pollution par les navires.

La convention rappelle tout d'abord dans son article 217 les pouvoirs et obligations que l'Etat du pavillon disposait auparavant, à savoir l'obligation d'établir la réglementation pour lutter contre la pollution du milieu marin par les navires, et veiller à ce que les navires battant son pavillon respectent les règles internationales et les lois adoptées pour lutter contre la pollution du milieu marin. Il peut en particulier interdire à ses navires d'appareiller tant qu'ils ne sont pas conformes à ces règles.

De plus, l'Etat du pavillon peut procéder à des poursuites pénales pour toutes les infractions commises, et ce quel qu'en soit le lieu. Il doit de plus veiller à ce que les navires soient munis de certificats conformes aux règles internationales et qu'ils subissent des inspections périodiques.

Cet Etat peut également effectuer immédiatement une enquête, et relever une infraction si elle se justifie, et ce quel que soit le lieu où l'infraction s'est produite.

## **2/Les pouvoirs de l'Etat côtier.**

Ils sont prévus aux articles 211 (§4 et 5) et 220 de la convention de Montego Bay, dotant ces Etats de nouvelles prérogatives en matière de pollution pour essayer de lutter plus efficacement contre la pollution par les navires.

Outre les pouvoirs dont disposait déjà l'Etat côtier dans sa mer territoriale (à savoir un pouvoir d'inspection des navires pour établir la matérialité des infractions à ses lois commises dans ses zones sous souveraineté, et donc pouvoir sanctionner ces navires conformément à sa réglementation nationale et internationale), l'Etat côtier a désormais des compétences étendues à sa zone économique exclusive, zone de 200 miles marins à partir de laquelle il exerce des droits souverains de nature économique, zone devant donc être protégée afin d'en préserver les ressources. Pour cela l'Etat côtier doit proclamer une zone économique exclusive au large de ses côtes.

Il est donc autorisé à adopter pour sa zone économique des lois et règlements conformes aux normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires.

Ainsi, si un Etat a des raisons sérieuses de penser qu'un navire naviguant dans sa zone économique a commis une infraction causant ou risquant de causer une pollution notable, l'Etat côtier peut demander au navire étranger concerné de fournir tous les renseignements nécessaires pour s'assurer de l'existence ou non de l'infraction, et s'enquérir également de son prochain port d'escale. Si le capitaine refuse de fournir les renseignements demandés, alors l'inspecteur aura de bonnes raisons de croire que le navire se trouve en infraction.

Il doit s'agir en l'espèce d'infractions aux règles et normes internationales visant à lutter contre la pollution par les navires, c'est-à-dire la convention MARPOL, et qui doit entraîner des rejets, ce qui exclut, comme le relève Claude Douay<sup>10</sup>, « toute autre infraction aux règles portant sur les équipements dont les navires doivent être dotés en vertu de la convention MARPOL ».

Si il y a preuve manifeste de rejets ayant causé un dommage aux ressources de sa zone économique ou de sa mer territoriale, il peut alors tenter une action contre ce navire si les éléments de preuve le justifient et ordonner son immobilisation selon les règles de son ordre juridique interne.

Cette preuve manifeste, doit être patente, évidente, comparable à l'infraction pénale que connaît le droit pénal Français. Par ailleurs, le pouvoir de procéder à une inspection matérielle du navire est loin d'être discrétionnaire car il faut respecter l'exercice du droit de passage inoffensif.

De plus, les peines pouvant être appliquées dans la zone économique exclusive sont limitées à des peines pécuniaires, et non d'emprisonnement ; ce qui est également la situation pour les infractions commises dans le mer territoriale, sauf si il y a un acte délibéré et grave de pollution où dans ce cas des peines de prison peuvent être envisagées.

Ces peines pécuniaires font parties des garanties accordées par la convention de Montego Bay à l'Etat du pavillon pour éviter éventuellement des excès par les Etats côtiers et les Etats du port qui ont connu une extension de leurs compétences.

---

<sup>10</sup> les sanctions en matière de pollution dans la ZEE, Claude DOUAY, DMF 1984, p.7.

Dans l'ensemble, on peut donc remarquer l'accroissement des compétences de l'Etat côtier pour permettre une meilleure lutte contre la pollution. Pour que celle-ci soit encore plus efficace, on a également accru les compétences de l'Etat du port.

### **3/ L'Etat du port.**

C'est une extension de la notion d'Etat côtier.

La convention de Montego Bay, dans son article 218, définit l'Etat du port comme étant « celui dans le port duquel un navire étranger vient à se trouver volontairement en escale pour tout type d'opération commerciale ou technique ».

Considéré en tant qu'Etat côtier, l'Etat du port a des pouvoirs pour connaître des infractions que les navires commettent dans des endroits sous sa juridiction. Mais ce qui distingue en plus l'Etat du port, c'est qu'il peut, envers un navire qui s'est volontairement trouvé dans un de ses ports, ouvrir une enquête et tenter une action lorsque les éléments de preuve le justifient pour tout rejet effectué au delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive qui est en infraction envers les normes internationales.

On voit donc que l'Etat du port a la possibilité de poursuivre un navire étranger en haute mer. (alors qu'auparavant seul l'Etat du pavillon pouvait le faire).

La convention prévoit également la possibilité pour l'Etat du port d'exercer des compétences dans une zone sous juridiction d'un Etat étranger pour des rejets effectués dans cette zone si ce dernier lui en fait la demande. Il peut même tenter directement une action pour des rejets commis dans une zone sous juridiction d'un Etat étranger si ces rejets entraînent ou risquent d'entraîner la pollution des zones sous sa juridiction.

Enfin, l'Etat du port doit s'efforcer de faire droit aux demandes d'enquêtes de tout autre Etat (ainsi que les demandes d'enquêtes de l'Etat du pavillon) au sujet de rejets effectués dans une zone sous juridiction de l'Etat demandeur.

L'Etat du port doit également suspendre ses poursuites à la demande de l'Etat côtier lorsque l'infraction a été commise dans les eaux de l'Etat côtier.

L'Etat du port peut donc enquêter ou poursuivre pour une infraction commise en haute mer alors même que ses eaux et ses côtes ne sont pas concernées par la pollution, ce qui constitue une extension de compétences exorbitantes vis-à-vis du droit de la mer traditionnel.

Nous pouvons donc remarquer que la convention de Montego Bay a permis une extension de compétences au profit des Etats côtiers, considérée en la matière comme dérogatoire au droit commun de la souveraineté territoriale. L'influence du droit de la mer s'est également retrouvée dans la convention MARPOL.

Pour cela, afin que son application et ses effets soient le plus efficaces possible, les Etats ont du prendre des mesures dans leur législation pour suivre l'évolution du droit de la mer. C'est ainsi que des Etats ont proclamé une zone économique exclusive au large de leurs côtes, ce qui a été fait en France par une loi n° 76-655 du 16 juillet 1976.

## **§2 LA COOPERATION EUROPEENE**

L'Europe a été la première région à essayer de mettre en place un dispositif basé sur des accords régionaux, en particulier avec le mémorandum de Paris du 26 janvier 1982 sur le contrôle par l'Etat du port. Nous en étudierons très sommairement les grands points ainsi que les accords européens qui organisent cette coopération.

### **A/ LES CONVENTIONS ET ACCORDS EUROPEENS**

## **1/ L'accord de Bonn pour la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures**

**L'accord de Bonn du 9 juin 1969** est le premier en la matière. Il est destiné à permettre une coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer du nord par les hydrocarbures. Cet accord s'applique en cas de présence ou de menace d'hydrocarbures polluant les eaux dans la région de la mer du nord. Il institue une « coopération à différents stades » :

Les Etats s'informent d'abord mutuellement de leurs organisations de lutte contre la pollution, des méthodes mises au point en matière de traitement et de prévention et s'informent de tout accident et de la présence de nappes d'hydrocarbures. Les Etats doivent s'entraider ensuite pour lutter le cas échéant contre une pollution. Cet accord a été remplacé par **l'accord de Bonn du 30 septembre 1983**, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1989. ( Là aussi, accord de coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses). Les états prenant partie à cet accord sont l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et enfin l'Union Européenne.

## **2/ La convention d'Helsinki**

Il y a également un autre accord régional au niveau de l'Europe du nord, à savoir la **convention d'Helsinki sur la protection de l'environnement maritime dans la mer baltique** du 22 mars 1974 comportant des dispositions analogues à celles de l'accord de Bonn. Cet accord était « d'autant plus à même de réussir que les riverains (...) bénéficiaient d'un niveau de développement comparable et pouvaient en conséquence s'imposer par voie conventionnelle les mêmes obligations »<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> collection "Droits Maritimes" JP Beurrier, P. Chaumete, G. Proutrière-Maulion « exploitation et protection de l'océan », tome III, p.254.

### **3/ La convention de Barcelone**

La convention de Barcelone pour la protection de la Méditerranée Pour l'Europe du sud on trouve **la convention de Barcelone du 16 février 1976**, entrée en vigueur le 12 février 1978 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. Cet accord est calqué sur l'accord de Bonn avec là aussi un système de coopération à différents stades entre Etats riverains. Il est à relever pour cette convention qu'un centre régional a été crée à Malte afin de faciliter l'échange d'informations et la coopération technique entre les parties

La France est partie des trois derniers accords cités.

### **B/ LE MEMORANDUM DE PARIS.**

Le mémorandum de Paris du 26 janvier 1982 représente une amélioration notable dans le domaine de la lutte contre la pollution par les navires en général et dans la lutte contre la pollution par les rejets d'hydrocarbure en particulier.

### **1/ Le fondement du mémorandum de Paris**

Un premier Mémorandum similaire avait été conclu à La Haye le 2 mars 1978, à savoir le « Mémorandum d'entente sur le maintien des normes à bord des navires de commerce ». c'était un accord administratif signé par les autorités maritimes de huit états riverains de la mer du nord destiné à vérifier la validité des navires au regard de la convention SOLAS<sup>12</sup> et de la convention OIT-147. Mais cet accord n'a pas bien marché du fait du manque de coordination entre les différents centres d'inspection et a donc été remplacé par le Mémorandum de Paris.

Par rapport aux autres accords régionaux conclus en Europe , son premier attrait est d'englober une grande partie de cette région ( Tous les pays de l'union Européenne ayant un accès à la mer

---

<sup>12</sup> "Safety Of Life At SEA"

plus la Norvège, l'Islande, la Russie, la Croatie, la Pologne en ce qui concerne l'Europe, c'est-à-dire presque toutes ses côtes, et le Canada). Cela permet ainsi d'organiser une lutte coordonnée avec des Etats qui appliquent normalement les mêmes méthodes de lutte contre la pollution par les navires.

Mais aussi, cet accord permet de mettre en place une lutte « effective » et en « temps réel » au niveau de la sécurité maritime et de la pollution des navires.

## **2/ objectifs :**

Son but initial est d'arriver à contrôler tous les navires qui sont susceptibles d'entrer dans la zone concernée afin de s'assurer que ces derniers présentent un degré de sécurité suffisant, et ce au regard de nombreux critères, tels que les équipements des navires, la formation des équipages ou encore l'état général du navire, avec pour objectif à terme de ne plus y avoir des navires « sous-normes ». Pour cela, le Mémorandum donne des compétences à l'Etat du port d'escale pour inspecter des navires étrangers et les immobiliser si ces navires sont « sous-normes » au regard des conventions pertinentes.

L'objectif est d'arriver à inspecter au moins 25% des navires qui font escale dans un des ports des Etats contractants au sein d'une même année, afin d'avoir au bout du compte un contrôle de 80% des navires qui passent par les ports des Etats contractants pendant cette même année. Ce chiffre de 25 % a été au début difficile à réaliser, mais les Etats ont progressivement réussi à atteindre, voire dépasser cet objectif. En effet, le taux était de 17,19% de navires inspectés en 1985, chiffre montant à 26,5% en 2002.

Au terme de cette étude il ressort que la réglementation internationale permet aux Etats d'exercer des compétences importantes en matière de lutte contre les rejets d'hydrocarbure par les navires.

Elle sert de support sur lequel les Etats se réfèrent, mais ces derniers doivent également organiser cette lutte à leur niveau. Ceci passe par l'introduction et l'adaptation de la convention MARPOL dans l'ordre juridique interne des pays.

## **CHAPITRE II : LA FRANCE OPTÉ POUR UNE LUTTE REPRESSIVE CONTRE LE DEBALLASTAGE EN MER.**

Ce chapitre nous permettra de concentrer notre étude non pas sur les textes qui permirent l'adaptation des conventions dans le système législatif français, mais sur des faits plus concrets qui sont le reflet de la tendance actuelle en matière de pollution des mers.

En effet, nous verrons section I, que l'Etat français a la ferme intention de durcir sa législation concernant les déballastages sauvages ainsi nous verrons par l'étude des cas qu'il y eut plusieurs phases qui marquèrent à chaque fois une nouvelle étape dans le degré des sanctions prises à l'encontre des pollueurs. Nous verrons également dans cette section qu'il existe un nouvel instrument de lutte contre les ballastages, les ZPE (zone de protection écologique) et que celles si sont déjà efficaces !

Par ailleurs, il n'est pas de sanction sans preuve, nous verrons donc section II comment la France s'organise autour de moyens efficaces pour « chasser » les éventuels contrevenants.

Enfin, pour conclure cette partie, peut être faudrait-il mettre un bémol à cette pénalisation croissante du droit à l'encontre des acteurs du commerce maritime. Une répression trop sévère n'est-elle pas finalement un frein au commerce maritime. De plus, résout-elle bien les problèmes de fond.

### **SECTION I L'ALOURDISSEMENT ET L'EXTENSION DES PEINES**

Ce fut dans un premier temps une **loi du 2 janvier 1979** qui mettait en pratique la convention MARPOL 73/78. Puis la convention étant ratifiée par la France<sup>13</sup>, **la loi du 5 juillet 1983** est venue remplacer la loi de 1979. Cette loi fut par la suite modifiée par **la loi du 31 mai**

---

<sup>13</sup> La ratification a été autorisée par la loi du 5 août 1981, la convention est entrée en vigueur le 2 août 1983.

1990<sup>14</sup>. Cette nouvelle loi marque un premier tournant dans le degré de sévérité que peut atteindre une sanction dans la répression contre la pollution.

En effet, La tendance actuelle est à l'alourdissement des peines, ainsi en France **la loi 2001-380 du 3 mai 2001** relative à la répression des rejets polluants des navires a multiplié par quatre le montant des peines maximales applicables aux capitaines des navires en portant leur montant maximal à 4 millions de francs.

Cette même loi prévoit l'élargissement des peines au propriétaire ou à l'exploitant du navire qui par son attitude peut être à l'origine d'un rejet ou n'a pas pris les mesures pour l'éviter, article **L218-22 du code de l'environnement**.

Elle vient compléter une disposition de l'article 10 de la loi 83-583 du 5 juillet 1983 qui prévoyait que compte tenu « des conditions de travail de l'intéressé » le tribunal peut mettre les amendes en tout ou partie à la charge de l'exploitant ou du propriétaire, article L218-24 du code de l'environnement.

Les principaux textes français concernant la répression des pollutions marines par rejets d'hydrocarbures figurent aujourd'hui au code de l'environnement livre II, titre 1er, section 1.

Ils sont complétés par une instruction du Premier Ministre, que nous pouvons trouver en **annexe 1**, relative à la recherche et à la répression de la pollution en mer par les navires, engins flottants et plates-formes du 15 juillet 2002.

Nous allons voir que plusieurs périodes se sont succédées en matière de répression des pollutions marines. Chaque période marquera une nouvelle gradation en ce qui concerne l'alourdissement des peines

---

<sup>14</sup> Loi n°90-444 du 13 mai 1990 modifiant et complétant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution des mers par les hydrocarbures. JO du 1<sup>er</sup> juin 1990, pp. 6495-6496.

## **§1 LES CONDAMNATIONS AVANT L'ERIKA**

Depuis 1995 les tribunaux français se sont basés sur la résolution IMO MEPC.61 (34) adoptée le 9 juillet 1993 qui définit les limites de visibilité des hydrocarbures visés par l'annexe 1 de MARPOL.

Cette résolution établit que tout rejet visible est supérieur aux normes. La loi française sur la répression des déversements illicites prévoit la constatation des faits par des agents habilités qui doivent rapporter les faits par procès verbal en joignant tout élément susceptible de constituer un élément de preuve (art 218.6 du code de l'environnement).

### **A/ EVOLUTION DE LA JURISPRUDENCE.**

La jurisprudence s'est constituée à partir de l'affaire du TRAQUAIR<sup>15</sup> dans laquelle les juges ont retenu le témoignage des agents habilités corroborés par des photographies. Dès lors ces deux éléments sont apparus dans tous les jugements comme preuve sans qu'il soit forcément besoin d'apporter d'autres éléments comme des prélèvements d'échantillons.

Ce dernier point a été confirmé par l'affaire PAVLOV jugée le 19 juin 2002 au TGI de Paris « la preuve des faits en droit pénal est rapportée par tous moyens et il n'est nullement prévu par les textes, en particulier la convention MARPOL, que des expertises doivent déterminer, pour asseoir la conviction des juges, la teneur des nappes polluantes ».

Un seul cas fait mention d'une thermographie retenue comme élément de preuve c'est l'affaire du Diane Green jugée le 16 février 1998 « en l'espèce la preuve de l'infraction résulte des observations visuelles corroborées par les photographies et la thermographie jointes au dossier ». Les jugements font par ailleurs mention des conditions de l'observation et retiennent comme éléments complémentaires d'appréciation l'absence d'autres navires à proximité ainsi que l'attitude du capitaine lors du contact radio.

---

<sup>15</sup> DMF n°555 du 12 décembre 1995, p.913, note Michel Morin

Pour mieux ce rendre compte des sanctions prises à l'encontre des contrevenants, il est préférable de dresser la liste des affaires qui ont défrayés la chronique à cette époque.

## **B/ QUELQUES GRANDES CONDANATIONS**

### \*1994 : Le TRAQUAIR (navire gazier, pavillon libérien)

Le TRAQUAIR à été surpris le 16 mars 1994 dans le rail montant ouest d'Ouessant avec dans son sillage une nappe d'hydrocarbures s'étendant sur 8 milles et 10 à 15 mètres de large.

Le procès verbal mentionne une nappe irisée avec des tâches brunâtres morcelées et la fin du rejet à l'arrivée de l'avion. Des photographies ont été prises et retenues comme preuves.

Le commandant anglais est condamné à 30 000 F d'amende par le TGI de Brest le 27 avril 1995 cette peine sera portée à 250 000 F par la cour d'appel de Rennes le 18 mars 1996 ; le paiement de l'amende a été effectué.

### \*1994 : L'ALPHA AMERICA (pétrolier, pavillon des Bahamas)

L'ALPHA AMERICA à été contrôlé le 15 juillet 1994 au large des côtes du Morbihan en train de rejeter des hydrocarbures sur 20 milles et 100 m de large.

Les très bonnes conditions météo ont permis des photographies montrant l'arrêt puis la reprise du rejet. Le capitaine n'a pas répondu au contact radio.

Le capitaine finlandais est condamné à payer 250 000 F d'amende le 10 novembre 1999 la cour d'appel de Paris à annulé le jugement le 12 mai 2000 pour un défaut de procédure.

### \*1995 : L'HELIPOLIS WIND (cargo, pavillon égyptien)

L'HELIPOLIS WIND à été surpris le 13 décembre 1995 au large de la Bretagne rejetant dans son sillage des hydrocarbures constituant une nappe longue de 6 milles sur 30 à 50 mètres de large.

Le procès verbal signale un rejet cessant après le contact radio. Une visite dans le port de Rotterdam a relevé les nombreuses déficiences du bateau. Les photos montrent la provenance et la nature du liquide.

Le capitaine égyptien est condamné à 500 000 F d'amende le 9 décembre 1998.

\*1998 : Le LISTA K (navire citerne, pavillon chypriote)

Le LISTA K a été identifié le 6 février 1998 au large de l'île de Sein avec dans son sillage une nappe longue de 6 milles sur 20 à 30 mètres de large.

Le procès verbal signale une concordance entre les positions radar du navire et de la nappe et l'arrêt du rejet au moment du survol. Des photos corroborent les constatations de l'avion des douanes.

Le capitaine grec est condamné à 150 000 F d'amende le 16 juin 1999 par le TGI de Paris.

\*1998 : Le DIANE GREEN (Cargo, pavillon panaméen)

Le Diane Green a été surpris par l'avion des douanes le 6 février 1997 rejetant des hydrocarbures dans les eaux territoriales françaises dans le secteur de Guernesey.

Le procès verbal signale une nappe de 8 miles de long sur 200 mètres de large dans le sillage du navire laissant apparaître des traînées colorées. Une inspection néerlandaise a eu lieu à bord du navire et a révélé que le séparateur eau huile était hors d'usage. Des photos et une thermographie ont été réalisées.

Il est basé sur l'observation visuelle corroborée par les photographies et la thermographie jointe au dossier. Le TGI de Paris prononce la condamnation du capitaine russe au paiement d'une amende de 300 000 francs le 16 février 1998.

## **§2 LES CONDAMNATIONS APRES L'ERIKA :**

Après la pollution de l'ERIKA, les déversements illicites d'hydrocarbures au large des côtes françaises ont fait l'objet d'une attention particulière du législateur. La loi Le Bris du 4 mai 2001 en renforçant les peines applicables en cas de rejets polluants des navires a rappelé que la répression faisait partie des moyens de lutte à privilégier.

Cette volonté du législateur est passée peu à peu dans la pratique avec un accroissement notable du montant des condamnations à partir du début de l'année 2002. Certes les faits jugés sont pour la plupart antérieurs à la loi, mais l'accroissement des amendes est sensible ainsi le HYUNDAI CONTINENTAL a-t-il été le premier navire condamné à la peine maximale possible soit 150 000 Euros d'amende en mars 2002. Le nouveau seuil maximal de 600 000 Euros ne donnera lieu à des condamnations encore plus sévères qu'après le naufrage du PRESTIGE.

Malgré l'impossibilité de suivre tous les jugements prononcés, une évaluation à partir de ceux que nous avons pu documenter montre une multiplication importante des condamnations prononcées en 2002.

### **A/ UNE REPRESSION PLUS SEVERE !**

#### **\*1999 : Le FAR EAST VICTORY (navire cargo, pavillon de HONG-KONG)**

Le FAR EAST VICTORY a été contrôlé en train de dégazer au large du Touquet (manche est) le 22 janvier 1999, avec dans son sillage une nappe de 13 miles de long sur 900 mètres de large.

Le procès verbal signale une pollution légère filmée par l'hélicoptère dans le sillage du navire. Une équipe d'évaluation a été envoyée à bord pour interroger le capitaine qui nie les faits. Des clichés ont été pris par l'hélicoptère des douanes.

Le capitaine sri lankais ainsi que l'armateur, la compagnie Crown Son Shipping, ont été condamnés à 600 000 F d'amende le 17 janvier 2001 par le tribunal de Paris. Il s'agit de l'amende la plus importante jamais infligée pour ce type d'infraction. Greenpeace partie civile obtient 1 franc de dommages et intérêts et la publication du jugement dans le journal maritime Lloyd's list.

\*2000 : L'IRON GATE (navire minéralier, pavillon panaméen)

L'IRON GATE à été surpris en train de dégazer au large du Morbihan le 25 avril 2000, avec dans son sillage une nappe de 21 miles de long sur 400 mètres de large.

Le procès verbal signale une pollution cessant après contact radio. Cinq photos ont été prises. Quarante-huit heures plus tard, lors de son passage dans les eaux territoriales françaises, des inspecteurs sont montés à bord et ont constaté le refus du capitaine de les laisser effectuer un prélèvement ainsi que le faible niveau des eaux mazoutées (4m<sup>3</sup> au lieu des 25 m<sup>3</sup> attendus pour le voyage Inde-Europe). Par ailleurs le capitaine avait signalé une mauvaise position à l'avion des douanes et fait repeindre la salle des machines.

Le capitaine roumain est condamné à 300 000 F d'amende le 21 février 2001 par le tribunal de Paris.

\*2001 : Le STONEGATE (vraquier, pavillon panaméen)<sup>16</sup>

Le STONEGATE à été surpris en train de vidanger des eaux chargées d'hydrocarbures au large du Finistère - Sud le 25 février 2001

Le capitaine bulgare est condamné à 75 000 Euros d'amende le 28 janvier 2002 par le tribunal de Paris. Le juge a fait usage de l'article L218-24 en décidant que les deux armateurs du navire devaient contribuer largement (80%) au règlement de l'amende. Rappelons que l' article cité autorise le tribunal à tenir compte « des circonstances de fait et notamment des conditions de travail de l'intéressé ».

\*2000 : Le KESTUTIS (Cargo, pavillon lithuanien)

Le KESTUT'S été surpris en train de dégazer au large de la pointe du RAZ le 21 février 2000, avec dans son sillage une nappe de 8 kilomètres de long sur 100 mètres de large.

Le procès verbal signale une pollution cessant après contact radio. Le tribunal juge peu convaincantes les explications fournies par le capitaine et ne retient pas l'absence de prélèvement

---

<sup>16</sup> En annexe2, photo aérienne du STONEGATE pris en flagrant délit de déballastage

d'échantillon allégué par la défense pour s'en tenir aux « faits formellement constatés par des agents missionnés à cet effet ».

Le capitaine russe est condamné à 90 000 Euros d'amende dont 80 000 mis à la charge de l'armateur le 21 juin 2002 par le tribunal de Paris.

\*2000 : LE GREAT CENTURY (céréaliier, pavillon CHINOIS)

Le GREAT CENTURY a été surpris en train de dégazer au large des côtes bretonnes le 24 novembre 2000, avec dans son sillage une nappe de 30 kilomètres de long sur 100 mètres de large.

Le procès verbal signale une pollution ne cessant pas après le contact radio. Des photographies ont été prises. Le juge précise dans ses attendus « que la réalité du rejet d'hydrocarbures est établie par les constatations de l'équipage de l'avion des Douanes, relatées dans un procès verbal, et par les photographies jointes au dossier.

Le capitaine Bangladais est condamné à 100 000 Euros d'amende dont 80 000 à la charge de l'armateur le 19 mars 2001 par le tribunal de Paris. Une association de protection de l'environnement partie civile reçoit 1500 Euros et la publication du jugement est ordonnée par le tribunal dans 2 journaux.

\*2000 : LE HYUNDAI CONTINENTAL (Porte Conteneur, pavillon HONG-KONG)

LE HYUNDAI CONTINENTAL a été surpris en train de dégazer au large des côtes de la Charente Maritime le 23 mai 2000, avec dans son sillage une nappe de 17 milles de long sur 100 mètres de large.

Le procès verbal signale une nappe de sillage caractéristique des hydrocarbures et le fait que c'était le seul navire sur Zone.

Le capitaine coréen est condamné à 150 000 Euros d'amende dont 120 000 Euros à la charge de l'armateur le 12 mars 2002 par le tribunal de Paris. Une association de protection de l'environnement partie civile reçoit 1500 Euros et la publication du jugement est ordonnée par le tribunal dans deux journaux.

Enfin, nous pouvons noter que tous ces jugements ne pourraient être rendus s'il n'y avait pas de moyens de contrôle efficaces en ce qui concerne la prise en compte des preuves de pollution.

## **B/ LES CONTROLES PERMETTENT D'ETABLIR DES PREUVES**

Le recours à des inspections à bord ou au port d'arrivée est devenu bien plus fréquent après l'ERIKA, il fournit des éléments de preuves complémentaires comme le fait que le séparateur d'eaux mazouteuses soit hors service dans le cas du NEW ZEALAND PACIFIC jugé le 2 avril 2000. On notera que, dans le cas de l'INDIRA GHANDI jugé en 2002, le livre de bord n'a pas été considéré comme « une preuve par écrit pouvant contredire les constatations du procès verbal ».

Toutefois, malgré des investissements conséquents dans de nouvelles méthodes de détection radar et infra-rouge il convient de noter que ceux-ci ne sont pas encore retenus par les juges (à l'exception notable d'une thermographie dans l'affaire du Diane GREEN en 1998). Il est à souhaiter que l'arrivée des caméras à très bas niveau de lumière et autres moyens de détection soient également reconnus si l'on envisage des poursuites contre les déversements nocturnes.

Enfin, si les visites à bord sont plus fréquentes, l'appel à des visites dans d'autres ports européens est rare tout comme la mise sous caution du chargement (cas du NADA III jugé en 2002 par le TGI de Brest).

Le niveau des condamnations s'est accru après l'ERIKA pour atteindre le maximum possible de 150 000€ avant que la loi ne multiplie ce montant par quatre. Depuis, il n'y a pas de jugement ayant dépassé les 150 000€ bien que la loi permette d'aller jusqu'à 600 000€. On notera toutefois que désormais les armateurs sont associés au paiement de l'amende entre 50 et 90% du montant et que l'intervention des associations comme partie plaignante lors des jugements conduit à une plus grande publicité autour de ceux-ci.

Il reste que les amendes sont difficiles à recouvrer et doivent être accompagnées de mesures variées pour aboutir à un changement des comportements.

Actuellement le législateur français mets en œuvre une politique de plus en plus efficace afin de lutter ou mieux contre ces pollution.

## **SECTION II LES POLITIQUES ACTUELLES DE LUTTE CONTRE LES DEBALLASTAGE.**

L'accident du Prestige a relancé l'intérêt du législateur, celui-ci a renforcé la politique de répression entamée à la suite de l'ERIKA en se dotant d'une nouvelle organisation décentralisée des tribunaux et en élargissant les zones de contrôle soumises à la loi française<sup>17</sup>

### **§1 LES EFFETS DE LA DECENTRALISATION DES JURIDICTIONS :**

La désignation des tribunaux du littoral ayant compétence sur une ou plusieurs cour d'appel constitue un progrès important.

En choisissant Marseille, Brest et le Havre comme tribunaux compétents pour la ZEE, la loi a rapproché les magistrats des Préfets Maritimes.

Les procureurs du littoral profitent désormais de cette proximité avec les autorités de l'état pour développer une politique répressive plus active et n'hésitent pas à recourir au déroutement des navires.

Suite logique au déroutement, la mise sous caution du navire garantit le paiement des amendes en cas de condamnation et correspond au choix de l'état en faveur de l'effectivité des peines.

Les associations de protection de l'environnement sont de plus en plus nombreuses à se porter partie civile et obtiennent des indemnisations qui marquent une reconnaissance des dommages environnementaux. Toutefois ces indemnisations resteront fort probablement limitées par la prise en compte de l'impact réel du déversement concerné.

### **A/LES JUGEMENTS RECENTS**

Sur ces trois dernières années le nombre de déversements illicites constaté à partir des rapports de pollution de l'observation aérienne est en moyenne de 300 dont 40 % sont identifiés

---

<sup>17</sup> Loi 2003-346 du 15 avril 2003

comme étant des hydrocarbures. L'identification du pollueur potentiel est possible dans 23 à 33% des cas et aboutit à un procès verbal dans environ 10% des cas où les hydrocarbures ont été identifiés. Lorsque les PV sont transmis le taux de condamnations évolue dans le temps pour se situer au-delà de 50% deux ans après les faits.

**1/ Les jugements et affaires après le PRESTIGE :**

<b>Nom du navire</b>	<b>type</b>	<b>pavillon</b>	<b>Capitaine</b>	<b>faits</b>	<b>Juridiction</b>	<b>jugement</b>	<b>condamnation ou caution</b>
<b>VOLTAIRE</b>	porte conteneur	Français	Allemand	22/05/03	ZEE TGI Brest	18/11/03	100 000 € / appel
<b>LIA</b>	minéralier	Grec	Grec	26/01/00	ZEE TGI Brest	05/11/03	condamnation 15 000 €
<b>DOBRUDJA</b>	cargo	Bulgare	Bulgare	30/07/03	ZEE TGI Brest	16/12/03	200 000 € / appel
<b>NIKOS</b>	cargo	Chypriote	Grec+ukrainien	01/01/03	eaux territoriales, TGI Marseille	01/11/03	condamnation 15 000 €
<b>SANTA MARIA</b>	cargo	Allemand	?	08/04/03	ZEE TGI Paris	18/02/04	condamnation 200 000 € /appel
<b>NICHOLAS M</b>	minéralier	st Vincent & Granada	Egyptien	22/02/03	ZEE TGI Brest	délibéré le 18/05/04	caution 250 000 €
<b>MED RIVA</b>	cargo	Maltais	Bulgare	03/09/01	ZEE TGI Paris	27/10/03	condamnation 30 000 €
<b>NOVA HOLLANDIA</b>	cargo	Maltais	Russe	21/01/04	ZEE TGI Brest	Prévu le 18 mai 04	caution 250 000 €
<b>PONTOKRAST ORAS</b>	cargo	Grec	Roumain	21/02/03	ZEE TGI Brest	Prévu le 25 mai 04	caution 500 000 €
<b>GITTA KOSAN</b>	gazier	Man	Philippin	28/01/04	ZEE TGI Brest	Prévu le 25 mai 04	caution 250 000 €
<b>CIMIL</b>	porte	Turc	Turc	29/0	ZPE TGI	Prévu le	caution

	conteneur			1/04	Marseille	21/06/04	300 000 €
<b>KHALED IBN WALEED</b>	porte conteneur	Emirats arabes unis	Pakistanaï	11/0 2/04	ZPE TGI Marseille	Prévu le 21/06/04	caution 4 00 000 €
<b>ARROYOFRIO DOS</b>	cargo	Portugais		02/0 3/04	ZEE TGI Brest	Prévu	caution 250 000 €

*Affaires en cours parues dans la presse*

## 2/ Les armateurs faces aux sanctions

En retour, les armateurs ont senti tout le risque qu'il y avait à laisser se développer une politique répressive efficace.

Le paiement des amendes étant désormais pour la plus grande partie à leur charge, ils assurent une défense à la hauteur de l'enjeu financier et tentent de contester les témoignages des observateurs aériens.

Leur analyse des faits tente de les ramener soit à de simples incidents sur les séparateurs soit à une méprise sur l'objet même de la constatation.

La preuve du dommage à l'environnement est de nouveau au cœur du débat, d'autant que les juges n'hésitent plus à prendre en considération des films vidéo comme dans le cas du MED-RIVA ou du DOBRUDJA.

Il s'ensuit des appels de plus en plus fréquents pour échapper à des amendes qui n'ont plus rien de symbolique. **La loi PERBEN, adoptée le 11 février 2004**, porte leur montant maximum à 1 millions d'EUROS ou la valeur de quatre fois le prix du navire.

La possibilité de recourir de nouveau au Tribunal de Grande Instance de Paris (TGI-Paris) en cas de pollution majeure prévue par ce nouveau texte ne semble pas devoir s'appliquer aux déversements illicites courants mais à ceux d'une ampleur exceptionnelle ayant des conséquences financières lourdes où impliquant plusieurs états.

### **3/ La spécialisation des juridictions compétentes**

La spécialisation des juridictions compétentes est également une condition de l'implication des instances judiciaires. La modification du code de l'environnement, introduite par la loi 2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires, prévoyait que pour la France les infractions commises dans la limite des eaux territoriales seraient jugées par un tribunal de grande instance du littoral maritime spécialisé (le Havre, Brest, Marseille pour la métropole), éventuellement compétent sur les ressorts de plusieurs cours d'appel.

La loi du 15/04/03 sur la Zone de protection écologique (ZPE) a élargi le domaine de compétence de ces tribunaux à la Zone économique exclusive et à la ZPE. Le tribunal de grande instance de Paris conservant une compétence pour juger les infractions commises par les capitaines de navires français hors de nos espaces maritimes et une compétence concurrente pour les autres affaires.

### **B/ LES NOUVELLES ZONES DE PROTECTIONS ECOLOGIQUES**

La loi portant création d'une zone de protection écologique (ZPE) au large des côtes françaises a été publiée au Journal Officiel du 16 avril 2003. Elle permet aux autorités françaises, une fois la zone délimitée, la poursuite des infractions relatives aux rejets polluants des navires sur une zone étendue notamment en Méditerranée. Cette loi élargit le domaine de compétence des tribunaux à la ZPE et à la ZEE.

#### **1/L'élargissement des zones de protection :<sup>18</sup>**

La Zone de Protection Ecologique (ZPE) est devenue une réalité le 10 janvier 2004 avec la parution au Journal Officiel du décret fixant ses délimitations. Elle permet désormais en France de poursuivre les infractions liées à la pollution des eaux marines au-delà des 12 milles, et jusqu'à 60 milles selon la zone conformément à la convention MARPOL.

---

<sup>18</sup> En annexe3, schéma de l'entendu de la ZPE de la France en méditerranée

Après avoir constaté les manquements des états du pavillon à diligenter des poursuites, la recherche de solution a conduit à traduire dans notre législation l'une des possibilités offertes par la convention des nations unies sur le droit de la mer dans le domaine de l'environnement. Ce faisant la France souscrit pleinement à l'une des obligations de la convention qui donne à chaque état l'obligation de protéger le milieu marin.

S'il vise dans un premier temps à sanctionner les navires qui n'hésitaient pas à polluer à la limite des eaux territoriales, cet élargissement de l'espace sous juridiction offre un nouveau moyen de protection pour la Méditerranée susceptible de s'élargir au fur et à mesure de l'adoption de Zones similaires par des états riverains. Ainsi, la Croatie a-t-elle créé fin 2003 une zone de protection écologique et de pêche au large de ses côtes.

## **2/ Les ZPE confirment leur efficacité au large de Marseille**

Ce nouvel espace plus motivant pour l'observation aérienne va permettre d'affirmer plus fortement le choix du législateur pour la protection d'un environnement menacé chaque fois qu'un navire sera pris en flagrant délit de pollution.

Ainsi le porte-conteneur turc SCIMIL pris en flagrant délit de pollution par rejet d'hydrocarbures dans la ZPE au large du port de Marseille le 29 janvier 2004 a dû acquitter une caution de 300 000€ à son arrivée avant de pouvoir reprendre la mer, sachant que le versement de cette caution n'éteint pas l'action judiciaire ; de lourdes sanctions pénales pouvant être prononcées à l'encontre du commandant et des armateurs.

D'autres moyens s'offrent aux autorités pour arraisonner les navires afin de les sanctionner sévèrement nous verrons dans cette sous section que les technologies progressent au service de la justice.

## **§2 LA LUTTE S'ORGANISE AUTOUR DE MOYEN DE DETECTION DES INFRACTIONS.**

La preuve de l'élément matériel du rejet d'hydrocarbure n'exige aujourd'hui plus de prélèvements d'échantillon.

Les photographies suffisent pour être un élément de preuve.

C'est dans ce sens que les autorités visant à lutter contre ces pollutions s'organisent autour de nouveaux moyens pour qu'aucun navire ne puisse réchapper à ces contrôles.

### **A/LES NOUVEAUX MOYENS DE DETECTION**

#### **1/ La recherche de la preuve depuis l'espace.**

Les satellites font partie des nouveaux moyens de détection en cours d'évaluation. Ils permettent de connaître le positionnement du navire à l'aide d'une liaison GPS (le système EMSAT existe déjà pour les navires de pêche). Ils détectent les hydrocarbures en surface de la mer, mais ils ne sont pas en mesure d'identifier le navire ce qui empêche leur utilisation comme moyen de preuve sans recoupement avec d'autres informations.

Ils peuvent dès à présent avoir un intérêt pour suivre des pollutions sur des sites déjà identifiés comme les plates-formes pétrolières ou les ports.

#### **2/ La chimie comme élément de preuve.**

Le marquage du pétrole à l'aide de procédés chimiques ou biochimiques a également été envisagé et présenté en 1998 à l'OMI par le Royaume Uni suite à des essais concluants ; il permettrait d'identifier la provenance de la cargaison mais sa mise en œuvre semble difficile à réaliser en raison du nombre de cargaisons transportées.

Les boîtes noires à bord des navires : l'obligation d'avoir des VDR (Voyage Data Recorder) a fait l'objet d'une résolution de l'OMI A.861(20) adoptée en 1997 qui devrait entrer en vigueur en 2002 sous réserve de l'adoption de l'amendement du chapitre V de la convention SOLAS. Parallèlement une modification en cours de la directive 95/21 prévoit que les navires non conformes aux exigences internationales et communautaires concernant les VDR pourront se voir refuser l'accès aux ports de la communauté européenne.

#### **B/LES TECHNIQUES DE DETECTION AERIENNE.**

Depuis la fin des années quatre-vingt les détections de pollution des mers par les navires se font à 80% par le ciel<sup>19</sup>.

Les capteurs peuvent être classés selon leur type en capteurs primaires, auxiliaires et additionnels.

#### **1/ les capteurs primaires :**

Les radars constituent une première classe de capteurs qui regroupe SLAR, SAR, radars de recherche et de surveillance, scanners infrarouge et ultraviolet.

L'équipement radar dépend des missions de l'avion où il est installé. Le SLAR (Side Looking Airborne Radar) est plus spécialisé dans la détection en mer avec sa version RAR (Real Aperture Radar) il permet de détecter les nappes en fonction des différences de réflexion de la surface de la mer.

Les radars de recherche et de surveillance sont moins performants mais cela est compensé en partie par un signal reçu de plus forte intensité.

---

<sup>19</sup> En annexe3, pollution vue du ciel

## **2/Les capteurs auxiliaires**

Les scanners IR/UV sont utilisés depuis 1976. Le capteur UV ne fonctionne que de jour et permet de relever les limites des nappes alors que le capteur IR permet en plus de repérer l'épaisseur des nappes nuit et jour car l'émission des ondes dépend de l'épaisseur de la nappe.

Les capteurs et systèmes auxiliaires comprennent les ordinateurs de bord, les cartes électroniques et les moyens d'identification des navires. Les moyens d'identification utilisent en premier lieu l'observation visuelle et la prise de photographies mais peuvent aussi s'aider de projecteurs puissants ou d'illuminateurs laser de façon à permettre au capteur de voir le navire. La lecture du nom du navire dans les turbulences peut être facilitée par des jumelles gyro-stabilisées. Pour la vision de nuit des caméras à basse intensité lumineuse et des intensificateurs de charge lumineuse associés à des appareils de prise de vue peuvent fournir des images de qualité. Un magnétophone peut également être utilisé pour enregistrer la conversation entre le navire et l'avion mais cela n'est pas une pratique très courante.

## **3/ les capteurs additionnels**

Les capteurs additionnels peuvent apporter des informations complémentaires et améliorer la qualité des mesures bien que les capteurs de base soient suffisants pour apporter les preuves requises par les tribunaux. Le radiomètre à micro-ondes permet de discriminer et de quantifier les nappes toutefois sa mise en œuvre pratique reste peu précise. Le laser à fluorescence permet de distinguer par fluorescence des différentes catégories de pétrole

Enfin, de nouveaux codes couleurs ont fait l'objet d'études scientifiques et d'expérimentations sous le nom de « code d'apparence » pour permettre une évaluation plus précise par l'observation aérienne des quantités d'hydrocarbures rejetés en mer.

## **Conclusion de la première partie :**

En conclusion de cette partie nous pouvons dire que des outils de contrôle existent et se développent toujours davantage afin d'appliquer les réglementations en vigueur. Réglementations

qui, nous l'avons vu, n'ont cessé de se développer et de se moderniser suivant parfaitement l'évolution des transports maritimes.

Par contre ces réglementations se durcissent également et prennent de nos jours un caractère très dissuasif auprès des armements qui légitimement peuvent se plaindre des désastres que certaines lois peuvent leur infliger.

« le constat est clair. Notre industrie, contrairement aux autres industries polluantes est très réglementée. Nous sommes sensibilisés au problème et menons des actions » estime Alain Wils directeur général de la CMA-CGM<sup>20</sup>.

Dans ce but des groupes de travail ont été constitués : citons le Clean Cargo Group qui regroupe à la fois des armements (CMA, NYK, MOL) et des chargeurs tels qu'IKEA.

De plus, CMA-CGM, présente dans le transport de ligne régulière conteneurisées, met en place des moyens de préventions « c'est un état d'esprit qui doit être intégré dans la gouvernance de l'entreprise ». Cela se traduit pour la CMA-CGM par trois axes d'action :

- le safety management system (qui décline des procédures pour chaque navire et, en cas de sinistre, pour les responsables du siège social),
- un centre de formation afin de sensibiliser les employés et de mieux faire connaître les réglementations,
- enfin une structure de support (qui vient assister des équipes commerciales sur des sujets sensibles tel que les marchandises dangereuses ou l'environnement au sens large du terme).

Par ailleurs le groupe mène une politique d'affrètement sévère, sur les 166 navires du groupe 133 sont en affrètement auprès d'armements durement sélectionnés. Ainsi en 2003 quand le CMA-CGM *Voltaire* a été condamné pour un déballastage en Manche, la CMA a pu se retourner contre les vrais pollueurs, à savoir le capitaine du navire qui était géré par les fréteurs du navire (les vrais armateurs).

Les armateurs français disent donc faire des efforts et pourtant, ils se plaignent que les règles en matière de pollution sont beaucoup trop contraignantes. La loi la plus vivement critiquée est sans

---

<sup>20</sup> les armateurs tordent le coup aux idées reçues sur la pollution maritime, JMM, 9 mars 2004, p21.

conteste **la loi PERBEN** du 9 mars 2004 qu'ils jugent contre productive. Avec cette loi, la peine d'amende en cas de pollution peut être portée à une somme équivalente à la valeur du navire ou à trois fois la valeur de la cargaison « *un navire de 8000 EVP transporte parfois des cargaisons d'une valeur pouvant souvent dépasser des centaines de millions d'euros. Cet article de loi représente une véritable épée de Damoclès au-dessus de nos têtes* », s'inquiète Alain Wils.

D'après la position d'armateur de France, ce texte s'appliquera surtout aux armements que l'Etat français pourra identifier car il sera difficile pour la justice française d'aller rechercher des armements dont la spécialité est de constituer des sociétés par navire (les one ship company) couverte par des sociétés écrans.

Dans ce contexte, il semble difficile de contenter tout le monde, d'un côté le législateur sanctionne durement mais légitimement les pollueurs, partant du principe que notre écosystème est plus important que des économies réalisées sauvagement et qu'il est le gage des générations futures. Par ailleurs, les armements se plaignent que ces sanctions, trop sévères, s'appliquent de manière irrégulière sans prendre en compte les paramètres contraignants de ce secteur d'activité.

Peut-être existe-t-il d'autres alternatives pour que le commerce maritime puisse prospérer sans entrave et devenir une activité industrielle prenant en compte la notion de développement durable.

Nous verrons au fil des pages suivantes que l'Europe est en train de d'orienter ses réflexions vers d'autres moyens plus efficaces tels que le déballastage portuaire pour enfin mettre en place des systèmes, convenables et durables, afin de lutter contre la pollution intentionnelle des mers.

**DEUXIEME PARTIE : LES PORTS AU CENTRE DES REFLEXIONS SUR**  
**LES PROBLEMES DE DEBALLASTAGE DES NAVIRES DE**  
**COMMERCE**

Pour lutter efficacement contre la pollution maritime liée aux problèmes des déballastages la commission européenne c'est réunie en 2000 pour réfléchir sur une solution qui enrayerait cette pratique.

Après avoir comme nous l'avons vu tenté de durcir les sanctions, il fallait bien trouver un moyen plus raisonnable pour que les navires puissent exécuter leur devoir de retraitement dans les meilleures conditions possibles.

C'est pourquoi la commission décida d'orienter ses efforts pour moderniser, restaurer ou construire dans les ports des stations modernes de déballastages qui permettraient de collecter les eaux usées des navires sans qu'ils ne soient trop pénalisés par cette pratique.

## **CHAPITRE I : LES STATIONS DE DEBALLASTAGE PORTUAIRE : UN NOUVEL ENJEUX.**

La convention MARPOL 73/78, contient des règles spécifiques concernant la construction et les équipements destinés à prévenir les pollutions accidentelles et les règles portant sur les rejets en mer. Cependant, il semblerait que ces règles soient nettement moins respectées par les ports que par les armateurs.

En effet les ports européen accusent un sérieux retard en matière de stations de déballastage et il était devenu difficile de sanctionner très sévèrement un auteur de déballastage sauvage tout en sachant que les ports dans lesquels il se rendait étaient peu ou mal équipés pour s'occuper de ses déchets.

La commission frappe donc un grand coup avec cette directive 2000/59/CE, dont la mise en place, nous le verrons, soulève des problèmes de concurrence et de financement.

Dans un premier temps nous étudierons le fonctionnement technique, juridique et financier d'une station de déballastage en prenant pour référence celles de Fos et Lavera.

Puis nous ferons un tour de France des stations existantes dans les autres ports français.

## **SECTION I LE FONCTIONEMENT TECHNIQUE D'UNE STATION DE DEBALLASTAGE.**

Une station de déballastage doit répondre avant tout à un besoin clairement motivé par l'armement d'un navire.

### **§1 LES OBJECTIFS DE FONCTIONEMENT**

Les ports sont prêts à investir dans ces installations si le besoin se fait ressentir des utilisateurs. Comme nous l'avons vu, dans un premier temps la convention MARPOL 73/78, oblige les ports à s'équiper de stations afin que les armateurs puissent se faire retraiter. C'est en réponse à ces contraintes que la station de Lavera vit le jour en 1976.

Une station de déballastage permet d'effectuer les opérations suivantes :

- la réception des ballasts et slops<sup>21</sup> en prévision du passage en réparation naval.
- la réexpédition de produits bruts ou raffinés.
- la réception d'eaux polluées provenant des champs d'exploration ou d'exploitation pétrolière.
- la réception des produits de collecte liés à l'exploitation des navires de commerce.

#### **A/ LE FONCTIONEMENT**

Les eaux résiduelles issues du transport maritime sont dirigées vers :

→ des bacs de grandes capacités, environ 7000m<sup>3</sup>, permettant la décantation des mélanges eaux/hydrocarbures des ballasts des navires ayant transporté des hydrocarbures liquides. Il existe plusieurs types de réception :

-les eaux de ballast constituées de l'eau de mer qui est pompée et qui sert de lest lorsqu'un navire est déchargé,

---

<sup>21</sup> Résidus d'hydrocarbure

-les slop tanks : effluents des eaux de lavage des citernes à cargaison

-les égouttures des machines de navire ce que l'on appelle dans le métier les ballons de vidanges.

Et sous condition :

-les effluents pétrochimiques : mélange d'eau et de composés organiques issus de l'activité du transport maritime dont le port doit assurer la récupération et le traitement.

-d'autres effluents : mélange d'eaux et de composés organiques issus de l'activité maritime dont le port doit également s'occuper de la récupération et du retraitement.

→ Une lagune de stockage d'une très grande contenance environ 60 000m<sup>3</sup>.

→ Un décanteur séparateur secondaire qui permet de séparer de l'eau mer toutes les boues d'hydrocarbures

→ Enfin, une station de déballastage doit également être équipée d'une lagune de rejets de 3000m<sup>3</sup> doté d'un appareil de mesure en continu que l'on appelle (DTHIR)<sup>22</sup> calculant la teneur en hydrocarbure que l'on peut rejeter à la mer. Nous verrons par la suite quels sont les taux autorisés.

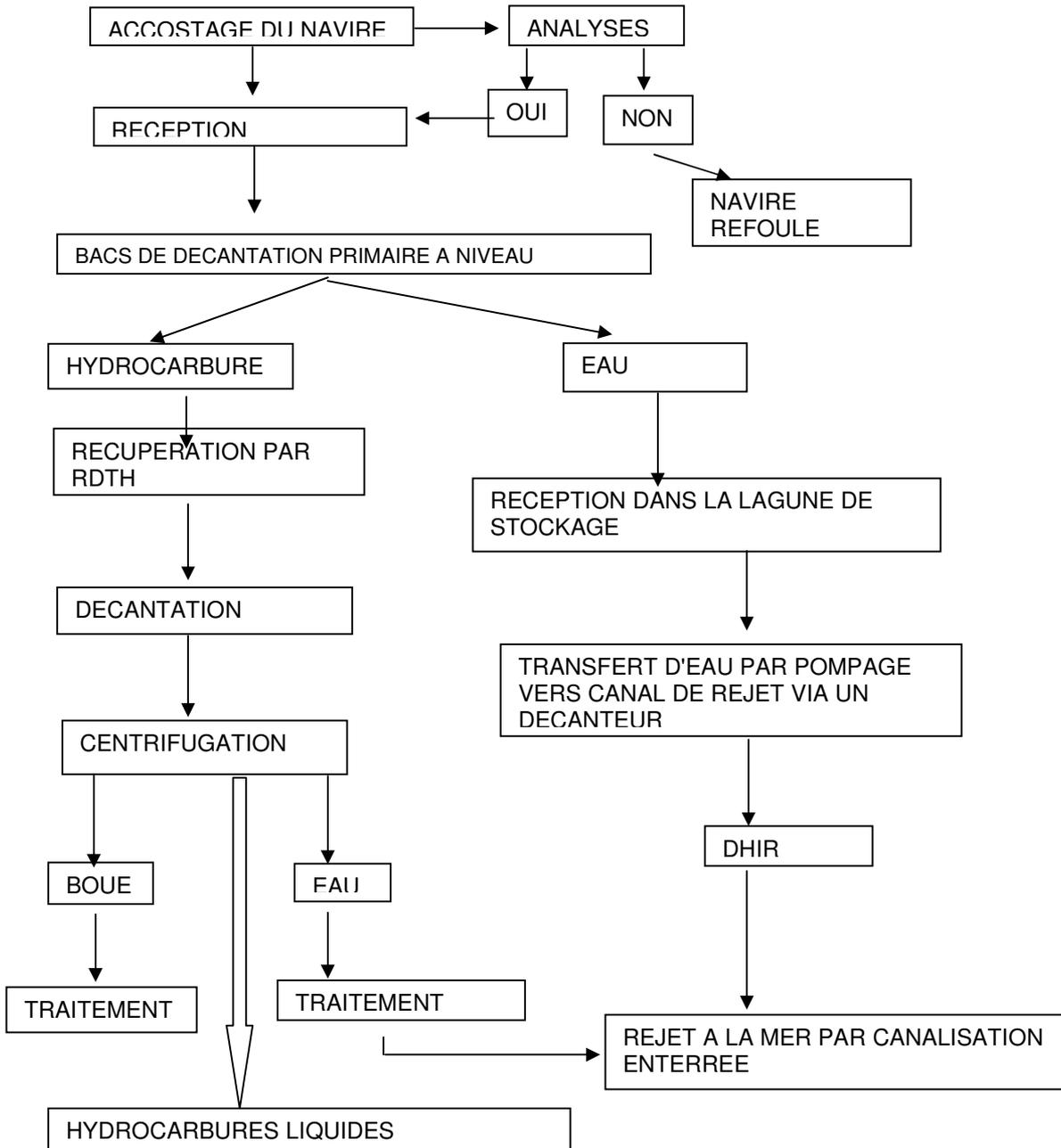
Cependant tous les slops ne peuvent pas être acceptés. En effet ceux contenant des produits dits très toxiques comme le plomb supérieur à un taux de 0,5mg par litre ou le mercure doivent être récupérés non pas par la station mais par des intervenants privés et spécialisés dans ce type de traitement.

A l'arrivée de chaque navire les services portuaires spécialisés dans la récupération et le retraitement, analyse la qualité des slops/ballasts proposés par le navire et décide de la poursuite des opérations. Concernant les autres effluents, les analyses sont confiées à un laboratoire indépendant qui assure que les produits sont conformes aux critères d'acceptabilité.

---

<sup>22</sup> Rapport état initial du PAM, le déballastage, ref :K91 9/SS-AL, septembre 2002.

**B/ SCHEMA RECAPITULATIF DU FONCTIONNEMENT TYPE D'UNE STATION DE DEBALLASTAGE :**



Ce schéma nous montre quelles sont les étapes nécessaires au retraitement des résidus d'hydrocarbure depuis la prise en charge du navire par le port jusqu'au rejet final des résidus retraités.

## **§2 LES SPECIFICITES TECHNIQUES D'UNE STATION DE DEBALLASTAGE:**

Les cuves de décantation sont généralement alimentées par des embranchements situés soit sur les terminaux pétroliers, ce cas étant le plus favorable à leur utilisation, soit sur des postes à quai spécialement conçus à cet effet.

Leur capacité de traitement doit être suffisante en fonction du trafic que génère le port .

Ces bacs sont à niveau constant, ils peuvent et doivent contenir un niveau constant de dix centimètres de slops (mélange d'hydrocarbure), ce qui correspond à environs 100 m<sup>3</sup> pour une capacité moyenne d'un bac de 15000m<sup>3</sup>.

### **A/ LES SLOPS : UN LONG CHEMINEMENT VERS LA MER**

Les slops, constitués essentiellement de résidus et boues d'hydrocarbures ont une densité plus faible que l'eau ce qui les fait flotter au dessus du niveau d'eau que contient les bacs.

La séparation eau/hydrocarbure est obtenue par effet de décantation naturelle. L'écémage des hydrocarbures en mélange s'effectue au moyen d'une trémie.

Ces slops sont envoyés par la suite dans des bacs de stockage des sociétés spécialisées en retraitement chimique d'hydrocarbure.

A Marseille c'est la société RDTH qui est spécialisée dans ces techniques.

L'eau restante est relevée en partie basse des bacs, elle passe dans un déversoir, ou des contrôles de qualité sont effectués, et rejoint par gravité la lagune de stockage qui ressemble à une cuvette de rétention revêtue d'une étanchéité adéquate.

Une séparation secondaire assure le traitement final à raison de 250m<sup>3</sup> au travers de filtres coalesceurs à lavage automatique.

Les rejets à la mer sont réalisés, pour le port de Marseille à la demande du contremaître d'exploitation du site entre huit heure et quatorze heure à raison de 125m<sup>3</sup> par jours.

Comme nous l'avons vu précédemment les lagunes de rejets des stations de déballastage doivent être munies d'un appareil de mesure en continu de la teneur en hydrocarbure de l'effluent rejeté (DHIR), c'est ce même équipement que l'on retrouve sur les navires en conformité avec la

convention MARPOL 73/78. Sauf que dans le cas des rejets d'une station de déballastage, ceux-ci sont réglementés par le code de l'environnement et ne doivent pas dépasser les 5ppm (partie par million).

Avant les rejets, le personnel d'une station de déballastage doit toujours s'assurer de la propreté des eaux et notamment de l'absence d'hydrocarbure en contrôlant visuellement :

- le plan d'eau de la lagune et les eaux de surface du siphon de prise d'eau en bordure de la lagune,
- les eaux de surface du bac de décantation secondaire,
- les eaux de surface du siphon du canal de rejet,
- les eaux de surface de la lagune de décantation,
- et enfin du bon fonctionnement du DHIR.

A Marseille pour l'année 2001<sup>23</sup>, sur 86764m<sup>3</sup> d'eau de ballastage reçus au niveau de la station de Fos, 24635m<sup>3</sup> de slops ont été récupérés et envoyés à la société RDTH.

## **B/ LES RISQUES QUE PEUVENT OCCASIONER UNE STATION DE DEBALLASTAGE**

Les risques liés à une station de déballastage sont les suivants :

- Présence de slops en partie haute des bacs de décantation sur une hauteur supérieure à 10 centimètres. Il s'agit d'un mélange d'hydrocarbure inflammable voir hautement inflammable.

Avant de commencer une opération de déballastage le commandant du navire remplit un imprimé dans lequel il stipule la nature des hydrocarbures présents dans ces eaux ainsi que leur volume. Des analyses peuvent être effectuées avant toute opération de déballastage.

- Présence de slops dans les canalisations reliant les différents bacs.

---

<sup>23</sup> Document officiel du PAM, rapport d'Etat initial, les stations de déballastage, ref : K914/SS/09/02, septembre 2002

Au niveau de ces canalisations, les raccords visés ont été réduits au maximum afin d'éviter les risques de fuite. Ces canalisations sont soudées et il serait dangereux qu'elles se bouchent risquant d'entraîner des surpressions dans les conduits susceptibles de les faire exploser.

Les installations des stations de déballastage de Fos et Lavera sont classées depuis seulement quelques années conformément à la loi du 19 juillet 1976. La station de Fos est classée depuis 1999 et celle de Lavera depuis 2000.

Les installations de déballastage sont classées car elles représentent des dangers et des inconvénients divers tels que les risques d'explosion entraînant des pollutions de l'eau ou de l'air. Ces installations sont tenues de respecter les contraintes techniques demandées par le préfet sur l'avis du conseil départemental d'hygiène. Ces prescriptions font l'objet d'une surveillance par l'inspection des installations classées. Tout manquement à ces obligations entraîne des sanctions pouvant aller jusqu'à la suspension d'activité.

Le coût de retraitement.

Il est très difficile de trouver des études concernant les coûts d'un déballastage effectué au port. Selon Monsieur Diamentara<sup>24</sup>, chef du service des stations de déballastage de Fos Lavera, il semblerait que la majeure partie des frais soit pris en compte par le port autonome de Marseille pour arriver à un coût très faible pour l'armateur de l'ordre de 0,15 euro par m<sup>3</sup> retraité.

La plus grande partie d'un coût de déballastage est en fait liée à la durée d'occupation du poste à quai, aux taxes de raccordement et aux installations spécifiques aux opérations techniques.

Nous pouvons également noter que les frais d'immobilisation d'un navire type super tanker de plus de 150 000 tonnes de port en lourd ou d'un porte conteneurs de 4500evp sont compris dans une fourchette allant de 40 à 60 000 euros<sup>25</sup> autant dire que même si l'opération de déballastage portuaire n'est pas onéreuse au regard des coûts d'exploitation d'un navire, le temps que doit attendre celui-ci pour se faire retraiter, parfois plusieurs heures, le sont considérablement.

---

<sup>24</sup> Entretien avec M.Diamentara au sein des locaux du PAM de Martigues le 12 février 2004

<sup>25</sup> Cours de technologie des navires de M.Frank Fournier, commandant de navire et intervenant à l'université du littoral de Dunkerque.

Nous allons voir dans cette seconde section que la nouvelle directive européenne, consciente de ce problème, obligera les ports à équiper tous leur terminaux de bornes de déballastage directement reliées à ces stations afin que le navire ne perde plus de temps pour cette opération.

Comme nous le voyons, une station de déballastage demande beaucoup de place et d'investissement pour proposer aux armateurs un service moins coûteux pour l'environnement qu'un déballastage sauvage. Cependant tous les ports ne sont peu ou pas équipés des ces stations tant le manque de textes de loi ou de convention se fait cruellement ressentir dans ce domaine. C'est pourquoi pour enrayer ce problème, la commission européenne a établi une directive obligeant les ports à construire ou améliorer des installations de retraitement afin de rendre le retraitement portuaire obligatoire. En contre partie les armateurs prendront en charge une partie des frais, la commission laisse libre chaque port de décider de son système de taxation.

## **SECTION II LA DIRECTIVE EUROPEENE 2000/59/CE : UNE NOUVELLE CONCEPTION DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION OPERATIONELLE DES NAVIRES.**

Nous verrons donc dans cette section quels sont les moyens mis en œuvre par cette directive, au niveau portuaire, pour répondre aux problèmes des déballastages sauvages. Pour se faire, nous étudierons dans un premier temps la directive 2000/59CE, puis nous verrons comment la France l'a incorporée dans son système juridique.

### **§1 ADOPTION DE LA DIRECTIVE « DECHET »**

Adoptée par la commission européenne le 27 novembre 2000 la directive « déchets » est entrée en vigueur le 28 décembre 2002.

Cette directive européenne oblige les ports communautaires à mettre des installations adéquates de réception de déchets à la disposition des navires qui de leur coté devront notifier les quantités de déchets et de résidus présents à bord. Ils sont également tenus de participer à la couverture des coûts, qu'ils utilisent ou non les installations.

En prévoyant des exceptions à la dépose des déchets, la directive reste incitative mais la commission européenne s'est dite convaincue « qu'à partir de maintenant, les volumes de déchets livrés aux installations de réception des ports européens vont fortement augmenter et que le nombre de déversements illégaux en mer diminuera d'autant », selon la commissaire européenne chargée des transports, Loyola de Palassio.

#### **A/ LES GRANDS PRINCIPES DE CETTE DIRECTIVE:**

L'objectif de cette directive est de réduire les déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison en mer « slops » et notamment les rejets illicites, effectués par les navires utilisant les ports de la communauté. Pour cela, cette directive vise à améliorer la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires destinées aux déchets d'exploitation et aux résidus de cargaison.

Actuellement les stations de déballastage, comme nous l'avons évoqué dans un premier point sont situées sur des quais spécialement conçus à cet effet, cette disposition, en pratique oblige les navires ayant le souhait de profiter de ces installations, à quitter leur poste à quai de déchargement pour rejoindre ces quais spéciaux. Cette opération les oblige donc, en plus du temps que ça leur coûte, à commander des remorqueurs et les pilotes de ports. Les frais d'exploitation commerciale du navire se voient donc doublés lorsqu'un capitaine décide de retraiter ses déchets dans un port. Le but principal de cette directive est donc d'obliger les ports à concevoir le retraitement de manière à éviter un surplus de frais d'exploitation pour le navire autre que le traitement pur.

#### **B/ CHAMP D'APPLICATION**

Cette directive s'applique :

- ◆ à tous les navires de commerce y compris les navires de pêche et les bateaux de plaisance quelques soient leurs pavillons à l'exception des navires de guerre exploités à des fins non commerciales.
- ◆ à tous les ports des Etats membre de la communauté européenne

Par ailleurs comme nous l'avons vu plus haut et cela marquera sans doute la grande nouveauté en matière de lutte anti-pollution, par cette directive les Etats membres devront s'assurer que des installations de réception portuaire adéquates soient disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant le port sans leur causer de retards anormaux.

Pour être adéquates ces installations devront être en mesure de recueillir les types et les quantités de déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison provenant des navires utilisant habituellement le port, compte tenu des besoins opérationnels des utilisateurs de ce port.

## **§2 LES NOUVELLES MESURES QU'IMPOSERA LA DIRECTIVE 2000/59/CE**

Pour que les Etats membres soient également en conformité avec cette directive, ils devront mettre en place un plan de réception et de traitement des déchets. Les plans doivent couvrir tous les types de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison provenant des navires faisant habituellement escale dans le port et être élaborés en fonction de la taille du port et des cargaisons de navire qui y font escale.

### **A/ MIS EN PLACE DE PLANS DE RECEPTION DES DECHETS**

Il est important de noter, pour bien se rendre compte du caractère technique de cette directive que les plans doivent couvrir des éléments suivants :

- ◆ Une évaluation des besoins en terme d'installations de réception portuaire, compte tenu des besoins des navires qui font habituellement escale dans le port,
- ◆ Une description du type et de la capacité des installations de réception portuaires,
- ◆ Une description détaillée des procédures de réception portuaire, compte tenu des besoins des navires qui font habituellement escale dans le port,
- ◆ Une description du système de tarification,
- ◆ Une description détaillée des procédures de réception et de collecte des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison,

- ◆ Les procédures à suivre pour signaler les insuffisances constatées dans les installations de réception portuaire,
- ◆ les procédures de consultation permanente entre les utilisateurs du port, les contractants du secteur des déchets, les exploitants de terminaux et les autres parties intéressées et
- ◆ Les types et les quantités de déchets d'exploitation des navires ainsi que les résidus de cargaison reçus et traités.

En outre les plans devraient comprendre également les éléments ci-après :

- ◆ Un résumé de la législation concernée et des formalités de dépôt,
- ◆ L'identification d'une ou de plusieurs personnes responsables de la mise en œuvre du plan,
- ◆ Une description des équipements et procédés de pré traitement,
- ◆ Une description des méthodes employées pour enregistrer les quantités de déchets et de résidus reçus,
- ◆ Enfin, ces plans devront comporter la description des modalités d'élimination des déchets d'exploitation et résidus de cargaison.

Les procédures de réception, collecte, stockage, traitement et élimination devraient être conformes à un programme de gestion de l'environnement conduisant à une réduction progressive de l'impact de ces activités sur l'environnement. Cette conformité est présumée si les procédures sont conformes au règlement **(CEE) n°1836/93 du Conseil du 29 juin 1993** permettant la participation volontaire des entreprises du secteur industriel à un système communautaire de management environnemental et d'audit.

Par ailleurs les plans doivent comporter des informations à communiquer à tous les utilisateurs du port qui sont de nature suivante :

- ◆ Brève référence à l'importance fondamentale que revêt le dépôt adéquat des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison,
- ◆ Emplacement des installations de réception portuaires correspondant à chaque poste de mouillage, avec diagramme, carte, etc.

- ◆ Liste des déchets et résidus habituellement pris en charge,
- ◆ Liste des points de contact, des opérateurs et des services proposés,
- ◆ Description des procédures de dépôt,
- ◆ Description du système de tarification,
- ◆ Et procédure à suivre pour signaler les insuffisances constatées dans les installations de réception portuaire.

Ces plans de réception et de traitement des déchets peuvent lorsque cela est nécessaire par souci d'efficacité, être élaborés au niveau régional.

Les Etats membres évaluent et approuvent le plan de réception des déchets, en contrôlant sa mise en œuvre et veillent à le soumettre à une réprobation au moins tous les trois ans et après toute modification importante de l'exploitation du port.

### **1/les formulaires d'entrée au port**

La directive prévoit également que les capitaines des navires entrant dans le champ d'application et escales dans un des ports de la communauté, devront compléter un formulaire et notifier ces renseignements à l'autorité portuaire désignée à cet effet par l'Etat membre.

Ce formulaire devra être transmis dans les plus brefs délais au moins vingt quatre heures avant l'arrivée du navire dans le port afin que les opérateurs puissent s'organiser en vue d'un retraitement.

Il est noté que les capitaines des navires visés par cette convention doivent impérativement déposer tous leurs déchets et résidus dans les installations de réception portuaire.

Cependant un navire peut être autorisé à prendre la mer pour le port suivant sans déposer ses déchets s'il s'avère, sur les bases des renseignements fournis que nous avons traités plus haut, s'il est doté d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets d'exploitation qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt.

Néanmoins, s'il y a raison de croire que le port suivant n'est pas doté d'installations suffisantes ou si celui-ci n'est pas connu par les autorités compétentes et qu'il y a, par conséquent un risque

que les déchets soient déversés en mer, l'Etat membre prend toutes les mesures nécessaires pour éviter la pollution marine, en obligeant le navire à déposer ses déchets avant de quitter le port.

#### **B/ MODE DE FINANCEMENT DU RETRAITEMENT PREVU PAR LA DIRECTIVE**

Pour réellement inciter les navires à se faire retraiter dans les ports de la communauté, le Conseil prévoit par cette directive de mettre en place une redevance à verser pour les déchets d'exploitation des navires. Nous n'étudierons ici que le mode de fonctionnement de cette redevance telle qu'elle est décrite dans le texte et faisant l'objet de l'article 8, mais nous verrons dans une prochaine partie que selon le choix du mode de fonctionnement de cette redevance, les ports auront une carte à jouer en terme d'attractivité commerciale.

Le système de recouvrement des coûts pour l'utilisation des installations portuaires ne constitue en aucune manière une incitation à déverser les déchets en mer. A cette fin, il y a lieu d'appliquer les principes suivants aux navires entrant dans le champ d'application :

- ◆ Tous les navires faisant escale dans un port d'un état membre vont supporter une part significative des coûts visés selon le principe du *pollueur-payeur*, qu'ils utilisent ou non les installations. Pour cela le mode de taxation est laissé au libre choix des ports de la communauté. La directive ne donne seulement que des points d'exemple quant à la collecte de cette taxe. Par exemple, la redevance peut notamment être intégrée dans les taxes portuaires ou être conçue comme une redevance forfaitaire spécifique pour les déchets. Les redevances peuvent varier en fonction de la taille et du type de navire.

- ◆ La part des coûts qui ne sera pas couverte par la redevance forfaitaire, sera couverte sur les bases des types et des quantités de déchets d'exploitation du navire effectivement déposés par celui-ci.

- ◆ Dernier point et non des moindres, les redevances pourront être réduites si la gestion, la conception, l'équipement et l'exploitation du navire du point de vue de l'environnement sont tels que le capitaine peut démontrer que le navire produit des quantités réduites de déchets d'exploitation.

Afin de garantir que les redevances sont équitables, transparentes et non discriminatoires et reflètent les coûts des installations et des services proposés, les utilisateurs du port devraient être informés du montant des redevances et de la base de calcul de celles-ci.

Il pourra cependant exister des exemptions dans le cas de navires effectuant des transports maritimes réguliers assortis d'escales fréquentes et régulières et si des preuves suffisantes attestent l'existence d'un arrangement en vue du dépôt des déchets d'exploitation des navires et du paiement des redevances y afférant dans un port situé sur l'itinéraire du navire, les Etats membres des ports concernés peuvent exempter ces navires des obligations que nous avons évoquées ci-dessus.

### **C/ LES INSPECTIONS**

Afin de veiller à la bonne exécution des recommandations prises dans cette directive, les Etats membres doivent veiller à ce que tout navire puisse faire l'objet d'une inspection destinée à vérifier qu'il respecte bien le fait de déposer tous leurs dépôts des résidus de cargaison et des déchets d'exploitation. Pour effectuer ces contrôles les Etats membres pourront procéder à un nombre suffisant d'inspections.

Les inspections devront faire l'objet d'une attention particulière pour les navires dont le capitaine ne respecte pas ou respecte mal les engagements qu'il doit prendre au vu de cette directive. A savoir la bonne tenue de tous les documents et plan précités.

Ces inspections peuvent être effectuées dans le cadre de la directive 95/21/CE lorsqu'elle est applicable ; quel que soit le cadre des inspections, la norme de 25% d'inspections fixées par la directive s'applique :

◆ si l'autorité compétente n'est pas satisfaite des résultats de cette inspection, elle veille à ce que le navire ne quitte pas le port avant d'avoir déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception portuaire.

◆ Lorsqu'il est clairement établi qu'un navire a pris la mer sans s'être conformé au dépôt de ces déchets ou résidus dans les installations de réception, l'autorité compétente du port d'escale

suivant est informée et le navire ne sera pas autorisé à quitter le port tant qu'il n'aura pas été procédé à une évaluation plus détaillée des facteurs relatifs à la conformité du navire avec la présente directive.

#### **D/ MESURES D'ACCOMPAGNEMENT**

En guise de mesures d'accompagnement nous pouvons trouver au sein de l'article 12 de cette directive que les Etats membres :

- Prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir que le capitaine, les fournisseurs d'installation de réception et les autres personnes concernées soient correctement informées des exigences auxquelles ils doivent satisfaire en vertu de la présente directive.
- Désigne les autorités compétentes pour assumer les fonctions qu'exige cette directive,
- Prennent des mesures en vue de la coopération entre leurs autorités compétentes et les organisations commerciales afin d'assurer la mise en œuvre efficace de cette directive,
- Veillent à ce que les formalités liées à l'utilisation des installations de réception portuaire soient simples et rapides afin d'inciter les capitaines à les utiliser et d'éviter de causer des retards anormaux aux navires.
- Veillent à ce que le traitement, la valorisation et l'élimination des déchets et des résidus soient conformes à la directive 75/442/CEE et aux autres actes législatifs communautaire pertinents en matière de déchets, et notamment à la directive 75/439/CEE du Conseil du 16 juin 1975 concernant l'élimination des huiles usagées et la directive 91/689/CEE relative aux déchets dangereux;
- Veillent, conformément à leur législation nationale, à ce que toute partie participant au dépôt ou à la réception de déchets puisse demander un dédommagement pour retard excessif.

Nous pouvons spécifier également que le dépôt des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison est considéré comme une libre pratique au sens de l'article 79 du règlement CEE n°

2913/92 établissant le code des douanes communautaires<sup>26</sup>. Les autorités douanières n'exigent pas le dépôt d'une déclaration sommaire conformément à l'article 45 du code des douanes communautaire.

Au niveau des sanctions, c'est aux Etats membres d'en déterminer le système en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive et doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir leur application. Les sanctions prévues devront être efficaces, proportionnées et dissuasives.

Nous voyons donc que cette directive donne les moyens aux autorités portuaires de la communauté européenne de lutter contre ces problèmes de déballastage et de rejets d'hydrocarbures en mer. Elle favorisera sans doute de nouvelles conceptions en matière de lutte contre la pollution liée à l'exploitation des navires de commerce.

## **CHAPITRE II :LE DEBALLASTAGE AU CŒUR DES STRATEGIES PORTUAIRES**

Aujourd'hui deux ans après la publication de cette directive qu'en est il vraiment de ces dispositions. Ont elles été prises au sérieux et sont elles respectées à l'échelle nationale et européenne.

Pour se faire une idée plus concrète de ce que change vraiment cette directive, non pas sur le papier, mais physiquement nous allons analyser l'état actuel des ports français (section I) en vue de la préparation de la mise en place de cette directive. Puis nous verrons que cette directive favorisera sûrement une concurrence acharnée (section II) entre les ports européens. L'écologie, plus que jamais est au cœur des débats actuels

---

<sup>26</sup> Jo L 302 du 19 octobre 1992 p.1. règlement modifié en dernier lieu par le règlement communautaire n° 955/1999 (jo L119 du 07/05/99 p.1)

## **SECTION I LES PORTS FRANÇAIS S'ORGANISENT AUTOUR DE LA DIRECTIVE COMMUNAUTAIRE**

En France c'est **la loi du 16 janvier 2001** qui transpose les objectifs de la directive communautaire dans la législation, mais le décret d'application qui imposera aux ports des procédures rigoureuses de réception et traitement des rejets de navire, est encore attendu. A défaut du décret, le code des ports maritimes a introduit un nouveau chapitre V qui fait obligation aux navires de décharger leurs déchets et donne aux officiers de port le pouvoir de sanctionner par voie de détention du navire ou d'imposition d'amendes. Précisons qu'il s'agit d'amendes et non de taxes ou redevances dont il est question, comme nous l'avons cité plus haut dans notre étude sur la directive.

Quoi qu'il en soit la France a pris du retard et d'autres Etats européens aussi.

Pour mieux comprendre la réalité du terrain nous partons donc dans cette sous section à la visite des ports autonomes de Marseille, le Havre, Nantes/Saint Nazaire et Dunkerque ainsi que les ports d'intérêt national de Brest et Sète.

### **§1 LES DIFFERENTS PARAMETRES PORTUAIRES**

Le champ d'investigation étant forcément limité, nous ne pouvons pas établir un bilan exhaustif de l'état de préparation de tous les ports français à la mise en œuvre de cette directive, mais à partir de ces cinq cas nous pouvons cependant identifier les paramètres communs de réflexion probablement extrapolables à l'ensemble du domaine portuaire français, et à l'inverse les principaux facteurs de différenciation.

## **A/ LES FACTEURS DE DIFFERENCIATION DES PORTS FRANÇAIS**

Nous pouvons établir quelques facteurs qui différencient les ports, en voici quelques uns:

**L'importance et la nature des trafics** : lignes régulières, car carriers, transporteurs d'hydrocarbure, ferries, tramps, réparation navale, dans des proportions très différentes d'un port à l'autre.

**L'existence d'installations** pour le traitement de chaque type de rejets dans l'agglomération portuaire ou dans la région proche et leur adéquation avec la demande.

**Le type de ports**, sachant que la capitainerie sera, dans tous les cas, le pivot du traitement de nouvelles procédures et documentations. Or la capitainerie est intégrée dans les ports autonomes, représentant direct de l'autorité de l'Etat, alors que dans les ports d'intérêt national la capitainerie dépend de la DDE et du préfet et non de la CCI concessionnaire .Ceci semble-t-il, explique un certain retard des ports d'intérêt national par rapport aux ports autonomes dans l'élaboration de leurs projets.

**La « qualité » de la fréquentation.** Ainsi par exemple Le Havre, fréquenté par une clientèle dites « haut de gamme » de grands armements conteneurisés, car carriers, et transporteurs d'hydrocarbure présumés respectueux des réglementations environnementales, sera mieux loti que d'autres ports où l'activité de tramp sec est prédominante (sucre, céréales, ciments etc.) et fait usage de navires anciens présumés suspects.

Enfin et peut être surtout, **des lectures différentes** des dispositions de la directive dont nous reviendrons sur ce point.

## **B/ LES FACTEURS COMMUNS:**

Plusieurs thèmes d'interrogations et de réflexions sont communs à tous les ports.

## 1/ La gestion de la documentation

En premier lieu, celui de la gestion de la documentation nouvelle créée par la directive à partir d'un état exigible des navires avant leur entrée dans les ports. (**annexe 2 de la directive**).

Cette gestion complexe fait intervenir l'autorité portuaire, l'agent maritime, la capitainerie, les affaires maritimes et les sociétés qui enlèveront et élimineront les déchets.

D'une façon générale, il est envisagé de confier la coordination aux capitaineries, avec des nuances cependant :

- A Marseille, la capitainerie s'appuiera sur une cellule « environnement » constituée à cet effet.
- A Dunkerque, la capitainerie confiera cette mission à sa division marchandises dangereuses, qui existe déjà et sera renforcée.
- Le Havre a lancé un projet de grande envergure intitulé ECOPORT, qui associe le port autonome la CCI et les chercheurs de l'université du Havre. Il reposera sur un système de gestion informatique intégré de suivi des déchets ou « guichet unique » qui couvre toute la filière depuis la collecte à la source (le navire) jusqu'à l'étape ultime, en passant par les phases de transport, de tri et de traitement en vue de la destruction ou de la valorisation des résidus.

Ce système devra permettre aux navires escalant au Havre d'envoyer toutes les informations requises pour la prise en charge des déchets. Ces informations seront ensuite transmises aux différents acteurs publics, et surtout privés, capables de collecter et traiter ces déchets. Pour mener à bien ce projet, une douzaine de partenaires sont associés au port autonome du Havre. Au point de départ, sera entrée une estimation des quantités de déchets de chaque type que les navires sont censés avoir à bord en fonction de leurs types, leurs âges leurs équipages, leurs cargaisons, leurs temps de voyages du port précédent au suivant etc.

Un exercice similaire, qui à peut être inspiré Le Havre ou vice-versa, est conduit par l'université de Gand à la demande des ports flamands, qui associent un système de caution propre à chaque navire et un barème de remboursement en fonction des quantités effectivement déchargées.

On peut cependant s'interroger sur le bien fondé d'une conceptualisation extrême avant même que soient testées les difficultés, qui surgiront inévitablement à la mise en place de la directive.

## **2/ L'attribution des responsabilités**

Autre sujet commun de préoccupation : l'attribution des responsabilités entre l'autorité portuaire, le plus souvent la capitainerie, et les affaires maritimes.

La première maîtrise la juridiction au sein du port et les secondes sur le navire. Dans le cas qui nous concerne ici, il y a matière à s'interroger. La capitainerie en effet s'assurera que la documentation, remise par le navire, est conforme aux réglementations et fera éventuellement usage de moyens qui lui sont octroyés par le code des ports maritimes (amendes et détention du navire).

Mais il n'a pas ceux de vérifier physiquement que cette documentation est correcte. Ceci très probablement aboutira à l'alourdissement des tâches du contrôle de l'Etat du port gérées par les affaires maritimes.

Enfin, aucun port n'a mis son projet en œuvre, même quand il est prêt, attendant pour cela d'en vérifier la compatibilité avec le futur décret transposant la directive 2000/59/CE à la législation française.

## **§2 LES GRANDES DIFFERENCES ENTRE LES PORTS FRANÇAIS.**

Les ports se différencient d'abord par leurs équipements ou ceux disponibles dans l'agglomération ou la région proche, en fonction de la nature des déchets. Ceci est structurel et indépendant de la lecture qu'ils peuvent faire de la directive.

Des stations de déballastage existent à Dunkerque, Le Havre, Brest, Donges, Lavera et Fos dont nous avons déjà étudié la structure.

Elles sont exploitées directement par l'autorité portuaire ou par des raffineurs.

Elles sont surdimensionnées parce que les pétroliers les utilisent de moins en moins pour les raisons suivantes : navires à ballasts séparés, pratique du chargement d'un même produit sur les résidus de l'ancien (load on top).

Les navires « secs » et autres porte-conteneurs en particulier font usage de compartiments séparés pour le ballast et le combustible.

Les autres déchets liquides, selon **l'annexe 1** la convention MARPOL 73/78, se présentent sous forme de boue après passage dans les séparateurs de boue et pré-traitement sur les navires.

#### **A/ DES STRATEGIES AU SERVICE DU CLIENT**

Parmi les ports étudiés, deux n'ont pas de moyens de traitement dans leur proximité. **Nantes/Saint Nazaire** projette d'évacuer le produit par voie terrestre vers un centre de traitement dans la région havraise.

**Sète** étudie un système de collecte par barge, entreposage sur un site désaffecté (bassin au pétrole) et l'évacuation par voie terrestre sur Lavera.

Les déchets solides ne posent problème nulle part, sauf peut être à Marseille, mais toute l'agglomération est saturée et pas seulement le port. La diversité s'accroît dans les domaines de la sous-traitance et de la tarification. A l'exception des stations de Fos, Lavera et Brest, gérées respectivement par le PAM pour les deux premières et la CCI pour la troisième, aucun port ne dispose en propre de moyens d'enlever, de transporter, de traiter et d'éliminer les rejets des navires.

Actuellement ces opérations sont effectuées par des sociétés privées au terme d'accords commerciaux avec les armements ou leurs agents.

Il n'est nul besoin pour les autorités portuaires de se doter de tels moyens puisqu'ils existent.

## 1/ Certains ports optent pour une politique de rigueur :

Le port autonome de Nantes a décidé d'assumer directement la responsabilité de gestion des déchets solides et liquides, c'est à dire collecte et transport et traitement mais sous-traitera la prestation effective à des sociétés spécialisées.

Un budget a été établi sur base des mesures effectuées des volumes réels et provisionnels susceptibles d'être déchargés en application de la directive. Le coût total annuel est estimé à près de 2M<sup>27</sup> d'euros, dont 30%<sup>28</sup> seront compensés par une nouvelle redevance (non intégrée aux droits de port usuels), qui sera acquittée par tous les navires qu'ils déchargent ou non des déchets. Il faut noter que le traitement des déchets liquides, en l'occurrence les boues, n'entre pas dans le budget et reste une charge directe pour l'armement.

Le coût est élevé estime la direction du PASN, parce qu'alourdi par le coût de transport des déchets liquides sur une longue distance.

Le port autonome de Bordeaux adopterait la même démarche. Ces deux ports on fait une lecture directe du texte de la directive.

Dunkerque est également proche de la conception nantaise, Le PAD assurera la collecte des déchets solides et liquides mais le traitement sera organisé et négocié directement avec l'armement ou son agent et le prestataire<sup>29</sup>. Les déchets liquides seront collectés par barge.

La redevance sera calculée pour compenser environ 30% des coûts engagés par le port de Dunkerque.

Comme à Nantes, elle sera applicable à tous les navires, qu'ils fassent ou non usage des installations. Un raffineur exploite sur site une station de déballastage.

Un texte est en cours de préparation, le système flamand dont nous parlerons dans une prochaine partie, ne séduit personne à Dunkerque.

---

<sup>27</sup> petit tours de France des capacités de réception des déchets produits par les navires, JMM, 18 avril 2003, p.21

<sup>28</sup> Traduction libre de **la part significative** mentionnée dans la directive 2000/59/CE

<sup>29</sup> entretien du 9 avril 2004 avec Dominique Lamain, commercial attaché aux relations publiques du PAD.

## **2/ Les grands ports Français optent pour une politique adaptée à leur clientèle**

A Marseille, les armements traiteront directement et commercialement avec les prestataires de service, comme ils le font déjà. Le PAM, n'interviendra pas dans ces négociations, mais aura au préalable agréé les sociétés admises à soumissionner auprès des armements, en fonction de la conformité et leurs prestations avec les réglementations communautaires et nationales en vigueur. Une redevance sera instituée, mais applicable aux seuls navires qui n'auraient pas déchargé leurs déchets ou fourni la preuve qu'ils peuvent être conservés à bord jusqu'au prochain port d'escale et y seront déchargés.

Le montant de la redevance n'est pas encore arrêté d'après le service environnement du PAM. Marseille à l'évidence a fait une toute autre lecture de la directive, il faut noter que le PAM qui opère deux stations de déballastages comme nous l'avons vu, sera à ce titre lui même fournisseur.

Au Havre, la réflexion est très voisine de celle de Marseille, avec une petite différence d'ordre sémantique. Alors que le PAM ne taxera pas les navires conformes, le Havre taxera tous les navires mais pourra exempter les navires conformes !

Le type de fréquentation au Havre est tel qu'il est peu probable que des sommes significatives y soient collectées.

## **3/ D'autres attendent de vrais textes nationaux sur ce sujet**

A Brest, la situation n'est pas plus avancée, mais cela ne signifie pas que la réflexion n'y soit pas intense.

Le port de Brest attend prudemment de voir ce que feront les autres ports et sans réelle inquiétude puisque le port et l'agglomération disposent de tous les moyens de collecte et traitement de tous les types de déchets.

Le port de Brest n'affiche pas de doctrine. Les volumes ont été mesurés. La station de déballastage est particulièrement adaptée à l'activité de réparation navale : ballastage et déballastage des navires citernes à l'entrée et à la sortie des cales de radoub.

La CCI ne souhaite pas dans les transactions commerciales entre les armements et leurs fournisseurs, l'agrément de ces derniers allant de soi.

Sète, en revanche, est en retard sur cette question. Dans ce port, le dualisme CCI/capitainerie s'avère le plus perturbant, alors que le problème semble surmonté à Brest (autre port d'intérêt national)

La CCI concessionnaire à Sète ne semble pas réellement concernée mais la capitainerie, très au fait du sujet, est légitimement préoccupée car elle ne peut décider, ni agir seule. Or parmi les ports consultés, Sète accueille proportionnellement le plus de navires « douteux », contrairement au Havre et devrait donc exercer les contrôles les plus stricts.

Au regard de cette étude, nous pourrions conclure que les ports français se classent en deux écoles.

Celle de Nantes/Saint Nazaire fait une étude directe des textes et en propose une application pure et dure, celle de Marseille est favorable à une démarche plus souple et plus respectueuse de la clientèle. Or la vérité est plus nuancée, le PASN n'exclut pas des accords spécifiques avec certains armements, usagers fréquents du site portuaire et offrant toutes garanties de respect des conventions.

Le libéralisme relatif à Marseille n'est pas synonyme de laxisme. L'écart entre les deux écoles n'est pas si grand. On peut penser que le décret tant attendu se fait précisément attendre car il s'efforce de le réduire.

Les ports ont donc un grand rôle à jouer en matière de protection de l'environnement et surtout des littoraux, mais cette analyse ne serait complète sans évoquer la position des premiers concernés par ce problème :

#### **B/ LA POSITION DES ARMATEURS**

les armements, toujours trop peu consultés d'après madame Bernard, responsable du service de documentation d'armateur de France<sup>30</sup>, le syndicat des armements français.

---

<sup>30</sup>Madame Bernard, responsable du service de documentation depuis seize ans chez Armateur de France, syndicat des armement français, 47 rue de Monceau 75008 Paris. Entretien du mardi 8 juin 2004.

Il est vrai qu'étant collectivement et péremptoirement qualifiés de « pollueurs/payeurs » dans le texte même de la directive, ils n'auraient peut-être pas qualité pour s'exprimer.

D'après la position d'armateur de France, un problème technique devra d'abord être résolu. L'opérateur de ligne régulière conteneurisée utilise généralement des navires, dont il est propriétaire et armement direct, et d'autres affrétés à temps.

Pierre Raymond de la chambre arbitrale maritime de Paris souligne que selon les termes des chartes parties à temps usuelles, l'affréteur, donc l'opérateur commercial, acquitte les droits de ports.

Si une éventuelle « éco redevance » est intégrée dans les droits de port, option ouverte dans la directive mais peu conforme au principe de transparence, elle serait payée par l'affréteur et ne serait pas identifiable.

Mais s'il s'agit d'une taxe spécifique, elle serait logiquement reconduite sur l'armement fréteur, qui est responsable des rejets du navire. Les chartes parties(C/P) sont muettes sur ce sujet. Donc, d'une part, il conviendrait d'opter partout pour une taxe spécifique et identifiable et d'autre part, d'insérer la clause appropriée dans les C/P à temps et au voyage des pétroliers, l'affréteur propriétaire de la cargaison est responsable de l'enlèvement des déchets liquides. C'est explicite dans la plupart des C/P, mais rien n'est dit des déchets solides.

Cela constitue un autre point à clarifier.

Enfin il faudrait s'interroger sur la réaction d'armements qui respectent scrupuleusement la convention MARPOL et déchargent à leur frais les déchets de leur navire dans les ports.

Ceux-ci sont parfaitement aptes à les recevoir depuis des années. Dans certains port qui auraient opté pour une redevance « *used or not* » sans régime de remboursement ou d'exemption, ces armements devraient alors payer une taxe pour les inciter à faire ce qu'ils font déjà.

De même, ces ports collecteraient une redevance pour financer partiellement des infrastructures et des équipements qui existent déjà et qui fonctionnent.

La grande majorité des navires qui fréquentent les ports de l'union européenne sont respectueux des réglementations en matière d'environnement et même au-delà.

Les ports européens également dans leur grande majorité sont parfaitement équipés et organisés pour recevoir et traiter tous les types de rejets des navires. Cependant, il existe et notamment avec l'élargissement de l'union vers les pays de l'Europe de l'est des ports et des navires marginaux ce sont ceux-là que vise la directive.

L'adoption définitive de cette directive n'entrera donc pas des discordances techniques, car nous l'avons vu tous les ports de la communauté sont dotés d'installations efficaces, les discordances, dès la mise en place de cette directive se joueront sur un plan financier.

Dans cette partie nous mettrons en évidence que les différents choix portuaires concernant le système de financement qu'oblige la directive fera naître une concurrence inter portuaire.

## **SECTION II LA DIRECTIVE 2000/59 AIGUISE LES CONCURENCES INTERPORTUAIRES**

La directive européenne 2000/59/CE sur la remise et la réception des déchets maritimes de navire, de restes pétroliers de la salle des machines et des résidus de cargaison dans les ports maritimes est entrée officiellement en vigueur le 28 décembre 2002.

Cette directive qui a pour but principal de lutter contre le déversement en mer et dans les eaux de surface de déchets maritimes, exige entre autre que les navires remettent effectivement leurs déchets et que les ports élaborent un système de financement dans lequel les coûts pour la réception et le traitement de ces matières sont répercutés sur les navires.

Par contre, la directive ne donne aucune indication quant à la forme concrète de ce système de financement.

Chaque pays ou port est donc libre de développer sa propre réglementation. La piste de pensée la plus courante dans ce contexte consiste à répercuter indirectement une partie plus ou moins grande de ce coût dans les droits portuaires. Nous avons vu qu'en France il existe déjà deux écoles

quant au mode de financement des ces « Eco redevances. » De nombreux acteurs craignent toutefois que cette approche entraîne des distorsions de concurrence.

## **§I LES PORTS FLAMAND RENFORCENT LEUR POSITION DE LEADER**

Face aux ports français, allemands, italiens et espagnols très « tranchés » sur ce sujet, les ports flamands déjà très en avance sont arrivés ensemble à une alternative très intéressante pour ce qui est de la remise des déchets managers et des résidus pétroliers . Les navires devront payer une caution calculée sur la base de leur type, taille et voyage qui leur sera remboursée après la présentation d'une attestation de remise de déchets.

### **A/ MISE EN PLACE D'UN INGENIEUX SYSTEME DE CAUTION**

Ce système offre de nombreux avantages et suscite un vif intérêt à l'étranger, déclare le capitaine Dirk Vernaeve et l'adjointe de la direction Petra De Somere de la capitainerie du port de Gand<sup>31</sup>.

La transposition de la directive en législation nationale est en court d'étude dans tous les pays européens, elle est intervenue en Belgique en Mai 2003 via un arrêté royal au niveau fédéral, en Flandre via l'addition d'un chapitre distinct au règlement vlarea.

En Flandre beaucoup d'efforts ont été consacrés à la collecte d'informations l'identification des flux de déchets concernés, etc.

L'élaboration d'une base de donnée globale contenant toutes les parties concernées s'est avérée être un projet trop ambitieux, mais les port d'Anvers, Gand, Zeebrugge et Ostende avec des instances comme OVAM<sup>32</sup> pour mettre au point un nouveau système dans le cadre duquel le rôle des ports maritimes se limite à la perception et le remboursement de caution et la délivrance d'autorisations à des collecteurs de déchets reconnus.

---

<sup>31</sup> LE LLOYD, les ports flamands optent pour un système de caution, mercredi 16 octobre 2002

<sup>32</sup> Association des utilisateurs des ports flamands

Pour le calcul de la contribution à payer par chaque navire, il a été tenu compte de divers aspects dont la combinaison doit permettre d’approcher le plus possible la production réelle de déchets et le prix de revient réel de la collecte et du traitement des déchets en fonction du type, du tonnage, de la rapidité et de la consommation du navire.

**1/ Tableau des calculs de caution élaborés pour les ports flamands :**

**Echelle de 1 à 6**

<b>Type de navire</b>	<b>&lt;5000tpl</b>	<b>5000-9999</b>	<b>10000-14999</b>	<b>15000-19999</b>	<b>20000-24999</b>	<b>25000-29999</b>	<b>&gt;30000</b>
Vraquier	1	2	2	2	2	2	3
Porte conteneurs	1	2	2	3	3	4	6
Cargo mixte	1	2	2	2	3	3	3
Navire frigo	1	2	2	2			
Metanier	1	2	2	2	2	4	4
OBO(or/bulk/oil)	1	2	2	2	2	2	5
Ferry	1	2	3	3	3	4	5
RORO	1	2	2	2	3	4	4
Car carrier	1	2	2	2	2	2	2
Petroliers	1	2	2	2	3	3	3

(Source :DE SOMERE Petra,” De implementatie van de richtlijn 2000/59/GE Scheepsafvalstoffen in de vlaamse :het financieringsysteem”).

Ce tableau, a été élaboré sur base des ces critères, un facteur de 1 à 6 étant attribué à chaque navire sur la base du type et du tonnage.

Pour les navires de moins de 5000 tpl , le facteur 1 est de mise pour tous les types d’unité. Les grands porte-conteneurs rapides de plus de 30 000tpl se voient attribuer le facteur 6, leur consommation étant la plus élevée.

Le facteur doit être multiplié par le coût moyen de remise. Pour un montant de base de 500 euros comme facteur 1, une unité RORO de 23 000 tpl devra par exemple payer une caution de 1500 euros.

Les avantages du système sont entre autres, sa simplicité, sa flexibilité (le montant de base peut être adapté sans devoir procéder à chaque fois à des calculs complexes, le multiplicateur restant identique) et sa transparence.

## **B/ LES AVANTAGES DU SYSTEME DE CAUTION**

Ce système n'offre que des avantages soulignent Vernaeve et De Somere.

Le remboursement de la caution incite les navires à remettre effectivement leurs déchets. La caution comme nous l'avons vu est calculée selon un schéma spécifique et couvre en principe le coût de revient total de la remise et du traitement. Le capitaine du navire n'a dès lors aucune raison de vouloir se dérober à l'obligation de remise : il en a fait déjà payer l'équivalent du prix aux autorités portuaires sous la forme d'une caution.

La facture que l'entreprise de traitement de déchets lui présentera sera en général quasiment identique à la caution qu'il pourra alors récupérer.

Surtout pour les petits ports, le système est intéressant car il stimule la remise et génère un flux de déchets dont le volume est attrayant pour les entreprises de collecte, et qui aide à diminuer les prix.

Le régime d'exemptions (de notification de remise et/ou de contribution) pour les navires assurant un service régulier entre deux ports et qui ont conclu un contrat de remise de déchets dans l'autre port, et de ristournes, pour les navires « écologiques » prévus par la directive peut être intégralement appliqué.

Ces navires peuvent de la même manière être exemptés du paiement de la caution ou être imposés d'un montant moins élevé.

Le remboursement de la caution n'intervient qu'à condition que la collecte et le traitement aient été assurés par une firme reconnue ou si le navire peut démontrer que les déchets ont bel et bien été déposés dans un autre port.

Grâce à un système uniforme les ports maritimes flamands évitent d'être impliqués dans une concurrence sur le marché des déchets « dans ce contexte une extension de ce système à d'autres ports de la rangée nord Europe serait une bonne chose ».

Les autorités portuaires ne doivent pas non plus intervenir sur le marché ou s'occuper de tâches comme la collecte et le traitement de déchets, qui n'appartiennent pas à leur activité de base.

Ils n'ont pas d'avantage de responsabilités financières directes pour le financement du système via les droits portuaires ou pour la désignation de réceptionnaires.

Ils ne doivent pas non plus se faire de soucis quant à la question de savoir si la rémunération prélevée via les droits portuaires couvre effectivement les coûts.

Les armements paient uniquement les coûts réels de la collecte et du traitement des déchets de leurs navires. Ils ne sont pas confrontés à un système moins transparent de prélèvement via les droits portuaires, ou il n'est pas clair qui paie et pourquoi.

Les collecteurs obtiennent une plus grande garantie de remise des déchets. Ils devront obtenir une autorisation auprès des ports et être reconnus par OVAM.

A Gand, cette liste pourrait par exemple être consultée par les agents ou armements via le système d'information portuaire ENIGMA.

Une dizaine de firmes y ont déjà demandé une telle autorisation. Cette licence implique certaine autorisation.

Ils pourraient à l'avenir être soumis à certaines obligations comme le fait d'être disponible 24heures/24 et 7jours/7 afin de prévenir tous retards éventuels d'un navire dont le port ferait les frais.

### **1/ Stimuler la remise des déchets !**

L'objectif du système est de stimuler la remise des déchets. De cette manière, l'armement mettra tout en œuvre pour obtenir le remboursement de la caution souligne Varnaev et De Somere.

Le système flamand suscite d'ailleurs un certain intérêt à l'étranger, puisque les port du nord de la France, notamment au Havre comme nous l'avons déjà vu, et de Zeeland se sont déjà renseignés sur le fonctionnement du système de caution.

Les autres ports européens ont donc du soucis à se faire, avec une telle avance de conception les ports flamands déjà très en forme enfoncent une fois de plus le clou de la concurrence inter portuaire.

Grâce à ce système, ils devront facilement arriver à fidéliser les armements qui joueront parfaitement le jeu des remboursements ne payant que les quantités réellement retraitées. Le port autonome de Dunkerque souffrant déjà de cette concurrence devrait vite étudier ce système de caution s'il veut espérer un jour se placer comme outsider des ports de la rangée nord.

Au travers de cette étude nous voyons que les luttes concurrentielles sont amorcées entre les ports et c'est à ceux qui trouveront le système le plus approprié, qui capteront sans doute les armements les plus prestigieux.

Mais nous allons voir qu'une bonne conception technique d'une station de déballastage peut séduire également les armateurs et donc avoir sa place dans une lutte concurrentielle.

## **§2 : DES MOYENS TECHNIQUES POUR SEDUIRE LES CLIENTS**

Nous avons vu que les stratégies financières différentes en fonction des ports et par ce biais cela leur permet de fidéliser des armateurs. Cependant, d'autres facteurs peuvent entrer en jeux. En effet, les armateurs semblent déjà sensibilisés aux problèmes de pollution liés à l'exploitation des navires. Certes les avantages financiers que peuvent induire tel ou tel système de cotisation jouent un rôle important dans les choix commerciaux des ports.

Cependant l'accessibilité d'une station, ses qualités techniques ou sa simplicité d'utilisation peuvent être autant de facteurs concurrentiels pour les armateurs.

Pour mettre en évidence ce caractère nous avons choisi de présenter l'une des stations de déballastages les plus innovantes en matière de réception des déchets.

## A/ LA SATTION MARPOBEL, UN MOYEN MODERNE DE LUTTE CONTRE LES DEBALLASTAGES SAUVAGES.

### 1/ Présentation

Depuis le second trimestre 2001, MARPOBEL, l'installation portuaire anversoise de réception de déchets est opérationnelle à l'extrême pointe de la quatrième darse portuaire, à hauteur du poste 261. Outre les flux de déchets liés aux navires, des déchets liquides provenant de l'industrie seront également traités dans l'installation. L'entreprise dispose en outre d'une installation de nettoyage pour poids-lourds et wagons citernes.

La mise en service de l'installation de réception de déchets s'est déroulé en phase. Ainsi, l'entreposage des déchets liquides a été assuré dès janvier.

Le traitement proprement dit des déchets a suivi en mai lorsque l'installation d'épuration des eaux a été mise en service.

Ce fut ensuite autour du traitement des résidus de pétrole. Enfin, le premier nettoyage d'une unité maritime a été effectué fin juillet 2002 sur le site Marpobel, lorsque *le Rossini* de 200 195 tonnes, un pétrolier de la firme Gefo datant de 1998, s'est présenté sur le site. Les 12 citernes inoxydables du navire devaient en effet être nettoyées pour changement de cargaison.

Cette opération a généré près de 230 tonnes d'eaux résiduelles qui ont été traitées d'une manière écologique par Marpobel.

La mise en service phasée de l'installation portuaire de réception de déchets est inspirée par la volonté de proposer une prestation de services de haute qualité.

Cette manière de procéder a permis de mettre les diverses activités du site, au point.

La mise en œuvre du nettoyage a été le dernier élément de ce processus. Cette activité ne s'adresse pas uniquement aux unités maritimes et fluviales, mais également à l'industrie.

Dans ce contexte, Marpobel dispose de stations de nettoyage de poids-lourds et de wagons-citernes. Le site est équipé d'une voie suffisamment longue pour pouvoir parquer 10 wagons à quatre essieux. Il dispose en outre d'un espace suffisant pour l'aménagement éventuelle d'une deuxième voie.

Ce qui permettrait d'accueillir simultanément seize wagons.

Cette installation de nettoyage est dotée d'un équipement anti-explosion, ce qui est plutôt rare pour ce type d'entreprise.

## **B/ UNE CONCEPTION MUREMENT REFLECHIE**

Le site Marpobel a été aménagé sur d'anciens terrains de réparation navale à l'extrême pointe de la quatrième darse portuaire. Ledit terrain était équipé de deux cales sèches. L'installation de traitement de déchets a été aménagée dans l'une d'entre elle et comprend entre autre des citernes d'entreposage et des installations d'épuration des eaux. L'ensemble a été compartimenté pour des raisons évidentes de sécurité. Grâce à une paroi en béton les dommages peuvent être endigués en cas de calamité.

L'ensemble de l'installation est commandé à partir d'un centre de contrôle. Les dispositifs de sécurité nécessaire ont en outre été prévus sur l'entièreté du terrain le deuxième bassin, qui peut être fermé mais ne peut plus être vidé, est réservé aux taches qui pressentent un risque de déversement.

Enfin, il y a les emplacements le long des darses latérales divers points de chargement/déchargement ont été aménagés le long du quai de 1500 mètres. Ils permettent d'effectuer simultanément diverses opérations.

L'ensemble du dispositif de pipelines permet en outre un traitement séparé des diverses opérations sur le terrain qui couvre neuf hectares.

Marpobel dispose également d'un laboratoire très avancé, qui analyse non seulement les échantillons mais s'attache également à mettre au point la méthode la plus efficace de traitement des déchets.

Enfin, le laboratoire fournit une analyse pour les déchets résiduels qui sont livrés pour destruction aux incinérateurs spécialisés et agréés.

La capacité actuelle de l'installation portuaire de réception de déchets s'élève à 130 000 tonnes. Toutefois, elle a suffisamment de capacité de réserve pour développer celle-ci à 300 000 tonnes.

L'aménagement a jusqu'ici demandé un investissement de 110 millions d'euros.

Marpobel est une entreprise indépendante, ses principaux clients sont les entreprises de collectes. Bien que l'entreprise soit axée sur le secteur maritime et fluvial, elle traite également des résidus pétroliers et/ou d'eau provenant de l'industrie.

L'installation se limite au traitement de déchets pétroliers et d'eau et de résidus de cargaison liquide . Dans le cadre d'un service aux clients d'autres déchets peuvent être acceptés mais le traitement de ces produits est transmis aux entreprises reconnues.

Notons encore que Marpobel est ouverte de 6 heures à 22 heures pour le nettoyage des poids lourds et wagons citernes ferroviaires. Les déchets des flux industriels peuvent être déposés entre 7 et 19 heures. Les déchets maritimes peuvent être livrés 24heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Cette station suscite un très grand intérêt de la part d'armement prestigieux tel que MAERSK ou MSC. Le port d'Anvers a su faire confiance aux concepteurs de cette station en leur donnant tous les accords de conceptualisation. Par cette simple entreprise le port s'est investi de manière durable dans la nouvelle industrie des transports maritimes, plus écologiques. C'est un gage de qualité pour les armateurs et pour leurs chargeurs.

Une telle entreprise devrait susciter de grandes réflexions chez les ports concurrents afin de séduire les armateurs du monde entier !

## CONCLUSION

Au terme de cette étude dressons ensemble le bilan de ce qui nous semble essentiel face au problème des déballastages des navires de commerce.

D'une part, nous pouvons voir que les grands textes fondamentaux en matière de lutte contre la pollution des mers existent et ont été suffisamment bien pensés pour que tous les acteurs du commerce maritime puissent les adopter et les appliquer.

D'autre part, les politiques actuelles de rigueur et de forte pénalisation visant les armateurs lors de fautes commises au large des côtes françaises et européennes ne sont pas favorables au développement durable du commerce maritime. Elles ne font que détourner le problème ainsi les armateurs ou opérateurs maritimes peu scrupuleux trouveront toujours des eaux moins surveillées au large de pays émergeant pour immerger leurs résidus de ballaste.

Enfin les nouvelles politiques visant au retraitement dans les ports sont sans conteste l'avenir du commerce maritime. En effet, privilégier l'écoute pour dresser le bilan des contraintes que rencontrent tous les acteurs du monde maritime permettra sans doute de nous orienter vers des solutions moins coûteuses pour l'environnement. De plus mettre la protection du milieu marin au centre des concurrences portuaires facilitera sans doute un commerce plus propre et plus efficace garantissant la longévité du secteur maritime.

Peut être pourrait-on dire également que si chacun, dans son domaine, agit avec sagesse, on peut espérer que dans un avenir raisonnablement proche et grâce aux efforts de tous dans le cadre d'une législation adaptée et respectée, c'est à nouveau à toute nos mers que nos enfants pourront penser en récitant avec le bon La Fontaine :

*« l'onde était transparente ainsi qu'aux plus beaux jour »*

## **TABLE DES ANNEXES**

**\*ANNEXE 1 :** INSTRUCTION DU 15 JUILLET 2002 RELATIVE A LA RECHERCHE ET A LA REPRESSION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES, ENGINES FLOTTANTS ET PLATES-FORMES.....P83

**\*ANNEXE 2 :** LE STONEGATE PRIS SUR LE FAIT.....P102

**\*ANNEXE 3 :** L'ESPACE DE LA ZPE EN MEDITERRANEE.....P103

**\*ANNEXE 4 :** POLLUTION VUE DU CIEL.....P104

## **ANNEXE 1 :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 introduite 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 encontre. 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 oeuvre 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

## A N N E X E S

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 nécessaire 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 quelques 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 oeuvre 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 oeuvre 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.

## A N N E X E 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 1er 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.

## A N N E X E 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 :

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO

n° 231 du 03/10/2002 page [16328](#) à 16337

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

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO

n° 231 du 03/10/2002 page [16328](#) à 16337

## A N N E X E C

### ÉLÉMENTS DE L'INFRACTION

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

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO

n° 231 du 03/10/2002 page [16328](#) à 16337

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

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO

n° 231 du 03/10/2002 page [16328](#) à 16337

#### 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 noeuds pour les navires à propulsion autonome (4 noeuds pour les autres).

Un rejet autorisé (produit A, B, C) doit s'effectuer sous la flottaison 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 ; Qmax rejetée : inférieure à 1 m<sup>3</sup> ou 1/3 000 capacité citerne ;

Catégorie C : concentration de la substance inférieure à 10 parts par million ; Qmax rejetée : inférieure à 3 m<sup>3</sup> ou 1/1 000 capacité citerne ;

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

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO

n° 231 du 03/10/2002 page [16328](#) à 16337

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

(Annexe III à la convention MARPOL)

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO

n° 231 du 03/10/2002 page [16328](#) à 16337

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)

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO

n° 231 du 03/10/2002 page [16328](#) à 16337

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)

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO

n° 231 du 03/10/2002 page [16328](#) à 16337

A N N E X E 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 navires(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. Echantillons 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.

## A N N E X E E

### CONTRÔLE EN MER ET DÉROULEMENT 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 déroutement 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 déroutement 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 déroutement, 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 déroutement est constitutif d'une infraction punie de 150 000 EUR 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.

## A N N E X E 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.

## A N N E X E 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 : dimensions 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...)

## A N N E X E H

### BILANS ANNUELS

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

#### I. - 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

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO  
n° 231 du 03/10/2002 page [16328](#) à 16337

Pavillon des navires responsables

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO  
n° 231 du 03/10/2002 page [16328](#) à 16337

#### 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

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO  
n° 231 du 03/10/2002 page [16328](#) à 16337

(\*) 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).

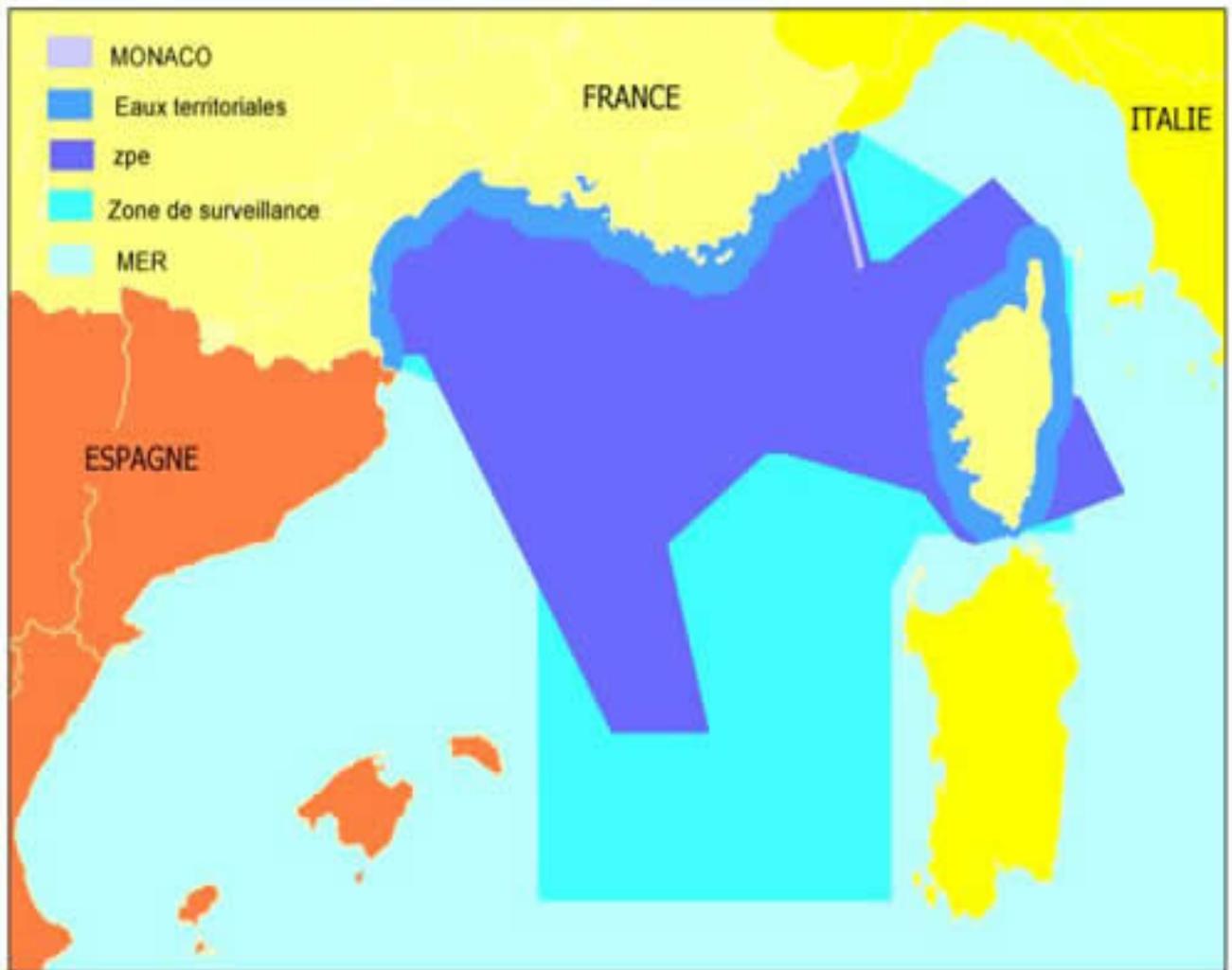
\*

**ANNEXE 2 : LE STONEGATE PRIS SUR LE FAIT**



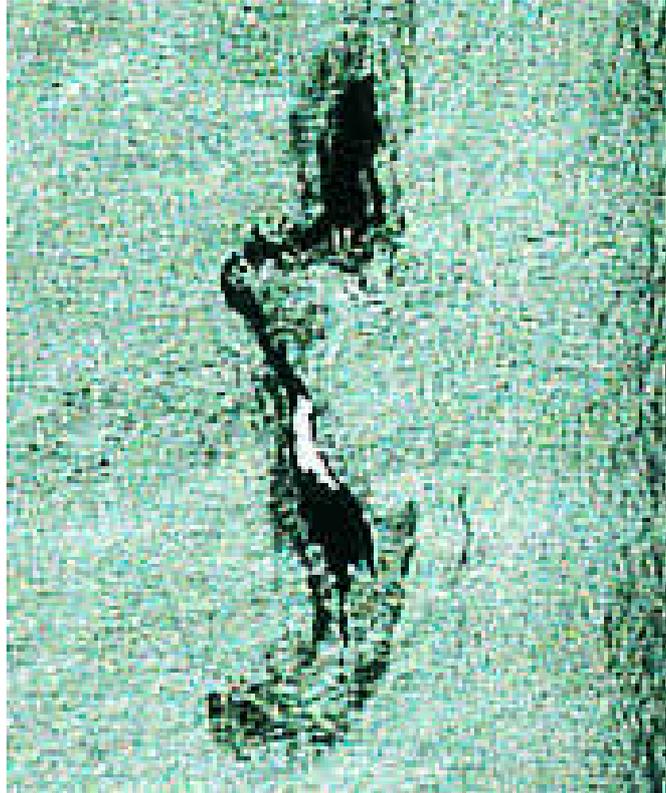
(source : marine nationale)

### ANNEXE 3 : L'ESPACE DE LA ZPE EN MEDITERRANEE



Zone de Protection Ecologique de la France en Méditerranée le cadre

#### ANNEXE 4 : POLLUTION VUE DU CIEL



source cèdre

Échelle : une pollution s'étendant sur 3000 mètre

## BIBLIOGRAPHIE

### OUVRAGES :

- \*J-P Beurier, P Chaumette, G Proutière Maulion, *exploitation et protection de l'océan*, tome III, Collection "Droits Maritimes", 1997.
- \*M. Beudonnat, M. Vivally, *Le nouveau Droit international de la mer*, article de Claude Douay, PEDONE 1983.
- \*Jean Bullo, *colère noire*, édition l'esprit large & blanc silex, mars 2002, Paris, 294p.
- \*J.-C.Lacaze, *la dégradation de l'environnement côtier : conséquence écologique*, édition Masson, juin 1993, Paris 149p .
- \*Job Le Corre, *mers noire*, édition Apogée, janvier 2001, Paris

### RAPPORTS :

- \*J.-Y. Le Drian, après l'ERIKA l'urgence : rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité des transport maritime des produits dangereux et polluants, Paris, Assemblée nationale (n°2535) 2 tomes, 4volumes ; 2000
- \*M. Ndende,J.-L. Prat, dégazages et déballastages : rapport réalisé pour le syndicat mixte de protection et de conservation du littoral nord-ouest de la Bretagne, les communes littorales face au problème du droit applicable a la pollution opérationnelle des navires, Brest, 1995
- \*Rapport annuel, Armateur de France, 2003
- \*Rapport Etat initial du PAM, le déballastage, effet des rejets des stations de déballastages des port de Fos et Lavera, REF : K914/SS-RL/09/02, septembre 2002.
- \*"LA POLLUTION DES MERS PAR LES HYDROCARBURES", Recueil de preuves concernant les rejets en provenance des navires, Accord de Bonn 1993, Ministère de l'environnement.

### ARTICLES PARUS AU "DROIT MARITIME FRANÇAIS" (DMF):

- \*JP Beurier, P Cadenat, "LE DROIT DE LA MER DIX ANS APRES MONTEGO BAY", DMF 1983, page 526.

\*M. Douay, "LES SANCTIONS EN MATIERE DE POLLUTION DANS LA ZONE ECONOMIQUE EXCLUSIVE", DMF 1984, page 4.

#### ARTICLE DE PRESSE:

\*Comandant Louis Alain Yvonnou, *que fait-on des slop commandant ?*; bulletin d'information de CEDRE n°11, 1998

\*G.Brajeux, avocat au cabinet Holman, Fenwik&William, *la pollution marine intentionnelle :les limites d'une politique répressive*, JMM 576, vendredi 31 mars 2000.

\*J.Cocquyt, institut maritime/université de Gand, *réception des déchets de navires :montant de la caution à payer*, LE LLOYD, mercredi 20 novembre 2002.

\*ANVERS : *l'installation portuaire de réception des déchets est opérationnelle*, LE LLOYD, jeudi 6 août 2003

\*Dossier, *une préoccupation nouvelle : les déchets de navires*, Port Alliance 156, avril 2003

\*J.-F.Huchet, *petit tour de France des capacités de réception des déchets produit par les navires*, JMM, vendredi 18 avril 2003.

\*P.Gallini, *le cargo turc dégazait avant d'arriver à Marseille*, La Provence, samedi 31 janvier 2004

\*Hugh O'Mahony, *baltic group urges speedy action over ballast water*, LLOYD'S LIST, monday february, 2004

#### MEMOIRE

Régis Vallet, *le rejet opérationnel d'hydrocarbure par les navires*, université de droit et des sciences politiques d'Aix/Marseille, CDMT,2000.

#### SITES INTERNET

[www.europa.com](http://www.europa.com)

[www.lecedre.com](http://www.lecedre.com)

[www.marseille-port.fr](http://www.marseille-port.fr)

[www.ovam.be](http://www.ovam.be)

[www.leportdedunkerque.fr](http://www.leportdedunkerque.fr)

[www.imo.com](http://www.imo.com)

## TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE.....	P1
INTRODUCTION.....	P2
<b><u>PREMIERE PARTIE :LE DEBALLASTAGE DANS LES MAILLES DU DROIT MARITIME</u></b> .....	P9
<b>CHAPITRE I : L'APPAREIL JURIDIQUE INTERNATIONAL</b> .....	P10
<b>SECTION 1 LES ECHAFAUDAGES DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DES MERS</b> .....	P10
§1 LES ETATS S'ORGANISENT ET PROGRESSED CONTRE LA POLLUTION.....	P11
A/ POINT D'HISTOIRE.....	P11
1/ <u>La convention de Londres de 1954, base de travail</u> .....	P11
2/ <u>La convention de Genève de 1958</u> .....	P12
B/L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI) AU CŒUR DES ROUAGES DU TRANSPORT MARITIME.....	P13
1/ <u>Création de l'OMI</u> .....	P13
2/ <u>Naissance de la convention MARPOL</u> .....	P14
§2/ LA CONVENTION MARPOL : UN OUTILS EFFICACE CONTRE LA POLLUTION DES MERS.....	P14
A/ LES GRANDS AXES DE LA CONVENTION.....	P15
1/ <u>Les dispositions relatives aux équipements</u> .....	P15
2/ <u>Les dispositions relatives aux rejets</u> .....	P16
B/ MARPOL : UNE BASE SOLIDE CONTRE LA POLLUTION.....	P17
<b>SECTION II LES ETATS RENFORCENT LEURS CHAMPS D'ACTION</b> .....	P18
§1 LA CONVENTION DE MONTEYGO BAY.....	P18
A/ GENERALITE.....	P18
1/ <u>les grands points de la convention</u> .....	P19

B/ L'APPORT DE LA CONVENTION DE MONTEGO BAY.....	P19
<u>1/ Les pouvoirs de l'Etat du pavillon.....</u>	P19
<u>2/ Les pouvoirs de l'Etat côtier.....</u>	P20
<u>3/ L'Etat du port.....</u>	P22
§2 LA COOPERATION EUROPEENE.....	P23
A/ LES CONVENTIONS ET ACCORDS EUROPEENS.....	P23
<u>1/ L'accord de Bonn pour la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures.....</u>	P24
<u>2/ La convention d'Helsinki.....</u>	P25
<u>3/ La convention de Barcelone.....</u>	P25
B/ LE MEMORANDUM DE PARIS.....	P25
<u>1/ Le fondement du mémorandum de Paris.....</u>	P25
<u>2/ objectifs :.....</u>	P26
<b><u>CHAPITRE II LA FRANCE OPTÉ POUR UNE LUTTE REPRESSIVE CONTRE LE DEBALLASTAGE EN MER.....</u></b>	<b>P27</b>
<b>SECTION 1 L'ALOURDISSEMENT ET L'EXTENSION DES PEINES.....</b>	<b>P27</b>
§1 LES CONDAMNATIONS AVANT L'ERIKA.....	P29
A/ EVOLUTION DE LA JURISPRUDENCE.....	P29
B/ QUELQUES GRANDES CONDAMNATIONS.....	P30
§2 LES CONDAMNATIONS APRES L'ERIKA :.....	P32
A/ UNE REPRESSION PLUS SEVERE.....	P32
B/ LES CONTROLES PERMETTENT D'ETABLIR DES PREUVES.....	P35
<b>SECTION II LES POLITIQUES ACTUELLES DE LUTTE CONTRE LES DEBALLASTAGE S.....</b>	<b>P36</b>
§1 LES EFFETS DE LA DECENTRALISATION DES JURIDICTIONS :.....	P36
A/LES JUGEMENTS RECENTS.....	P36
<u>1/ Les jugements et affaires après le PRESTIGE :.....</u>	P37
<u>2/ Les armateurs faces aux sanctions.....</u>	P39
<u>3/ La spécialisation des juridictions compétentes.....</u>	P39

B/ LES NOUVELLES ZONES DE PROTECTIONS ECOLOGIQUES(ZPE).....	P39
<u>1/L'élargissement des zones de protection</u> :.....	P39
<u>2/ Les ZPE confirment leur efficacité au large de Marseille</u> .....	P40

**§2 LA LUTTE S'ORGANISE AUTOUR DE MOYENS DE DETECTION DES INFRACTIONS.....P41**

A/LES NOUVEAUX MOYENS DE DETECTION.....	P41
<u>1/ La recherche de la preuve depuis l'espace</u> .....	P41
<u>2/ La chimie comme élément de preuve</u> .....	P41

B/LES TECHNIQUES DE DETECTION AERIENNE.....	P42
<u>1/ les capteurs primaires</u> :.....	P42
<u>2/Les capteurs auxiliaires</u> .....	P43
<u>3 les capteurs additionnels</u> .....	P43
<u>Conclusion de la premiere partie</u> .....	P43

**DEUXIEME PARTIE : LES PORTS AU CENTRE DES REFLEXIONS SUR LES PROBLEMES DE DEBALLASTAGE DES NAVIRES DE COMMERCE.....P46**

**CHAPITRE I LES STATIONS DE DEBALLASTAGES PORTUAIRES : UN NOUVEL ENJEUX.....P47**

**SECTION I LE FONCTIONNEMENT TECHNIQUE D'UNE STATION DE DEBALLASTAGE.....P48**

**§1 LES OBJECTIFS DE FONCTIONNEMENT.....P48**

A/ LE FONCTIONNEMENT.....	P48
---------------------------	-----

B/SCHEMA RECAPITULATIF DU FONCTIONNEMENT TYPE D'UNE STATION DE DEBALLASTAGE.....	P50
--	-----

**§2 LES SPECIFICITES TECHNIQUES D'UNE STATION DE DEBALLASTAGE:.....P51**

A/ LES SLOPS : UN LONG CHEMINEMENT VERS LA MER.....	P51
B/ LES RISQUES QUE PEUVENT OCCASIONNER UNE STATION.....	P52

**SECTION II LA DIRECTIVE EUROPEENE 2000/59/CE : UNE NOUVELLE CONCEPTION DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION OPERATIONELLE DES NAVIRES.....P54**

§1 ADOPTION DE LA DIRECTIVE « DECHET ».....P54

A/ LES GRANDS PRINCIPES DE CETTE DIRECTIVE:.....P55

B/ CHAMP D'APPLICATION.....P55

§2 LES NOUVELLES MESURES QU'IMPOSERA LA DIRECTIVE 2000/59/CE.....P56

A/ MIS EN PLACE DE PLANS DE RECEPTION DES DECHETS.....P56

1/les formulaire d'entrée au port .....P58

B/ MODE DE FINANCEMENT DU RETRAITEMENT PREVU PAR LA DIRECTIVE.....P59

C/ LES INSPECTIONS.....P60

D/ MESURES D'ACCOMPAGNEMENT.....P61

**CHAPITRE II LE DEBALLASTAGE AU CŒUR DES STRATEGIES PORTUAIRES...P62**

**SECTION I LES PORTS FRANÇAIS S'ORGANISENT AUTOUR DE LA DIRECTIVE COMMUNAUTAIRE.....P63**

§1 LES DIFFERENTS PARAMETRES PORTUAIRES.....P63

A/ LES FACTEURS DE DIFFERENCIATION DES PORTS FRANÇAIS.....P64

B/ LES FACTEURS COMMUNS:.....P64

1/ La gestion de la documentation.....P65

2/ L'attribution des responsabilités.....P66

§2 LES GRANDES DIFFERENCES ENTRE LES PORTS FRANÇAIS .....P66

A/ DES STRATEGIES AU SERVICE DU CLIENT.....P67

1/ Certains ports optent pour une politique de rigueur :.....P68

2/ Les grands ports Français optent pour une politique adapté à leur clientèle.....P69

3/ D'autre attente de vrais textes nationaux sur ce sujet.....P69

B/ LA POSITION DES ARMATEURS.....P70

<b>SECTION II LA DIRECTIVE 2000/59 AIGUISE LES CONCURENCES INTERPORTUAIRES.....</b>	<b>P72</b>
§1 LES PORTS FLAMANDS RENFORCENT LEUR POSITION DE LEADER.....	P73
A/ MISE EN PLACE D'UN INGENIEUX SYSTEME DE CAUTION.....	P73
1/ <u>Tableau des calculs de caution élaborés pour les ports flamands :</u> .....	P74
B/ LES AVANTAGES DU SYSTEME DE CAUTION.....	P75
1/ <u>Stimuler la remise des déchets !</u> .....	P76
§2 DES MOYENS TECHNIQUES POUR SEDUIRE LES CLIENTS.....	P77
A/LA SATTION MARPOBEL, UN MOYEN MODERNE DE LUTTE CONTRE LES DEBALLASTAGES SAUVAGES.....	P78
1/ <u>Présentation</u> .....	P78
B/ UNE CONCEPTION MUREMENT REFLECHIE.....	P79
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>P81</b>
<b>TABLE DES ANNEXES.....</b>	<b>P82</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>P105</b>