

Les opérations de répression des infractions à la convention MARPOL 73/78 : l'action du préfet maritime de l'Atlantique

*Commissaire en chef Benoît Le Goaziou
Chef de la division « Action de l'Etat en mer »
Préfecture maritime de l'Atlantique*

Les médias se sont généreusement fait l'écho, ces derniers mois, des spectaculaires opérations de déroutement vers le port de Brest de navires soupçonnés d'avoir contrevenu aux interdictions de rejets d'hydrocarbures en mer énoncées par le code pénal français.

Il y évidemment plusieurs manières d'aborder la répression des rejets illicites en mer par les navires. Pour certains, cet « acharnement » relèverait de cette diabolique ingéniosité dont sont capables les terriens pour embêter les marins. Pour d'autres, il s'agit d'une juste vengeance pour les marées noires catastrophiques que nos pays ont subies. Plus sérieusement, pour faire référence à notre table ronde de tout à l'heure et à l'objet des exposés de cet après midi, je souhaite replacer la répression des rejets illicites d'hydrocarbures à la mer par les navires à leur juste place, comme l'une des actions possibles pour diminuer ces pollutions qui dégradent nos côtes.

Par ailleurs, n'attendez pas de moi des commentaires sur la pertinence ou la sévérité de cette répression. La politique répressive en la matière est fixée par la justice, selon ce qu'elle estime juste, bien entendu. C'est le procureur de la République qui définit la politique pénale en la matière, et le préfet maritime est ici le metteur en scène des opérations de constatation et de répression. Là comme ailleurs, le préfet maritime exerce ce rôle que lui a confirmé le récent décret du 6 février 2004 de coordonner la lutte contre les activités illicites.

Enfin, avant d'entrer dans le vif du sujet, laissez moi vous rappeler que nous n'allons traiter que de la répression des pollutions volontaires, et non pas de celle des pollutions accidentelles du style de celle de l'Erika ou du Prestige qui répondent à d'autres règles.

1°) Les infractions aux règles de MARPOL

Tout d'abord, quelles sont ces infractions et qu'est-ce qui caractérise un rejet volontaire illicite en mer ? C'est dans la convention MARPOL, entrée en vigueur en droit français depuis 1983, qu'il faut rechercher l'origine de l'incrimination de ces rejets. Même si cela étonne souvent les auditeurs, il est bon de rappeler que MARPOL n'interdit pas les rejets d'hydrocarbures à la mer, elle les appelle même « rejets opérationnels » pour montrer qu'ils font partie de l'exploitation normale du navire, mais elle définit en revanche les conditions dans lesquelles ils sont autorisés.

En droit français, ces normes ont été transposées dans le code de l'environnement aux articles L.128-10 à L.128-31. Elles concernent tous les navires battant pavillon français, où qu'ils se trouvent dans le monde, et les navires étrangers quand ils se trouvent dans les eaux territoriales ou la zone économique françaises.

Le code de l'environnement définit également en application de MARPOL des zones, dites « spéciales », à l'intérieur desquelles tout rejet à la mer est interdit en raison de la fragilité du milieu marin. La Manche constitue une des zones spéciales où sont interdits les rejets d'hydrocarbures.

2°) Le cadre répressif des pollutions volontaires

Si l'on cherche un jour un exemple d'une décision d'ordre administratif qui a manifestement amélioré l'efficacité de l'action publique, il faudra sans doute penser à la loi du 3 mai 2001 qui a attribué au tribunal de grande instance de Brest la nouvelle qualification de Tribunal du littoral maritime spécialisé, lui donnant compétence pour connaître des pollutions volontaires commises dans les eaux territoriales de l'Atlantique et de la Manche jusqu'au Mont Saint Michel, puis à la loi du 15 avril 2003 qui a étendu son champ de compétence aux pollutions volontaires commises en zone économique.

C'est grâce à cette dernière extension de compétence, et aux modalités d'action qu'elle a permis d'instituer, qu'ont été possibles les quatorze déroutements effectués depuis maintenant 18 mois. Jusqu'à la loi du 15 avril 2003 en effet, les pollutions volontaires en zone économique par des navires étrangers (de loin les plus fréquentes) relevaient du Tribunal de grande instance de Paris. Malgré toute la bonne volonté des agents verbalisateurs et des magistrats de ce parquet, les jugements mettaient du temps à venir à l'audience. Lorsqu'ils étaient jugés, la difficulté de la preuve et l'absence quasi-systématique du capitaine à l'audience limitaient le nombre de condamnations. Et quand il y avait tout de même condamnation, l'amende était rarement payée. Depuis la dévolution de compétence au TGI de Brest, les opérations ont été améliorées.

3°) Les opérations de répression des pollutions volontaires

Telles qu'elles sont organisées aujourd'hui à la demande du parquet de Brest, ces opérations ont pour objectif « stratégique » de permettre un procès sûr et efficace. Elles sont clairement au service de la cause judiciaire.

Au niveau « tactique », elles consistent à dérouter le contrevenant vers un port français pour d'une part saisir le navire en vue d'obtenir un cautionnement, d'autre part à diligenter une enquête immédiate à bord, et à notifier officiellement au capitaine la date d'audience de son procès. Ainsi le parquet dispose-il pour le procès de la garantie du paiement d'une amende, d'une enquête solide propre à emporter la conviction des juges, et la notification de la date d'audience au capitaine a pour vertu de rendre le jugement « contradictoire », c'est à dire que le capitaine ne peut pas prétendre ignorer son procès, la sentence est donc exécutable immédiatement.

4°) Le cadre légal des opérations

Afin d'assurer le succès de son procès, le parquet de Brest a utilisé l'arsenal juridique existant pour organiser le déroutement des navires contrevenants. Il utilise en fait l'article 5 de la loi du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer. Il y est dit qu'un commandant de navire ou d'aéronef de l'Etat peut ordonner à un navire de se dérouter « à la demande d'une autorité qualifiée en matière de police judiciaire ». Dans la pratique, le parquet de Brest sollicite les services du préfet maritime, et ce pour deux raisons. Tout d'abord, le moyen qui a constaté la pollution peut ne plus être sur zone, et il revient au préfet maritime d'organiser la notification du déroutement qui se fait généralement par radio par un navire ou un aéronef, puis par message Inmarsat, par le CROSS concerné. Ensuite, et même dans le cas où le contrevenant obtempère immédiatement, le parquet demande au préfet maritime d'organiser une surveillance, voire un accompagnement en haute mer du navire jusqu'à son port de déroutement. Enfin, en cas de refus d'obtempérer, les mesures de coercition et d'emploi de la force à l'égard du navire seraient de la compétence du préfet maritime.

5°) La preuve

Il n'y a évidemment aucune preuve incontestable de l'infraction de pollution, cependant il existe des règles éprouvées au fil des procès. Aujourd'hui, la reine des preuves est la photographie, numérique ou argentique. On utilise pour cela un critère physique des hydrocarbures, que la photographie révèle très bien. En effet en zone économique française dans le Golfe de Gascogne, le débit maximum de rejet autorisé pour un navire en route est de 15 ppm. Or des expérimentations faites dans le cadre de l'Accord de Bonn montrent qu'aucun débit inférieur à 100 ppm n'est visible à l'œil nu ! La constatation visuelle, confirmée par photographies, est donc suffisante pour établir un débit supérieur à la norme autorisée. Encore faut-il être sûr qu'il s'agisse d'hydrocarbures... En effet le rejet d'huile de palme n'est pas interdit. Pour cela, des guides d'interprétation des constatations visuelles ont été établis par un groupe de travail de l'Accord de Bonn, et des formations sont dispensées à tous les agents verbalisateurs pour leur permettre de distinguer les irisations caractéristiques des hydrocarbures d'autres rejets moins répréhensibles.

Pourquoi ne fait-on plus de prélèvements dans la nappe comme cela se faisait il y a dix ans ?

La tentation est forte en effet de rechercher le même hydrocarbure dans la nappe suivant le navire, puis à son bord pour confondre scientifiquement le capitaine. Les difficultés sont en fait multiples. La première est de disposer de moyens capables d'effectuer des prélèvements dans la nappe. L'avion, qui généralement repère la nappe, ne peut pas le faire bien entendu. Un hélicoptère, si tant est qu'on puisse en dépêcher un sur place, déplace trop d'air avec son voilure et disperse la preuve qu'on cherche à préserver. Enfin, un navire sur zone pourrait effectuer le prélèvement, mais à condition que la nappe soit assez conséquente et se prête aux prélèvements. Resterait maintenant à effectuer le prélèvement à bord. Mais où cela à bord ? Où va-t-on retrouver le même hydrocarbure que celui jeté à la mer ? Quand on sait que la plupart de ces nappes est constitué de mélanges de résidus de fond de cale, on comprend que persister dans le prélèvement d'échantillons en mer et à bord conduit à des résultats très aléatoires, mais surtout incite le capitaine à vider la totalité de ses résidus à la mer avant le prélèvement à bord, pour être sûr qu'on ne retrouvera plus à bord ce qui aura été prélevé en mer ! Les prélèvements sont donc aujourd'hui rarement effectués, et réservés aux pollutions importantes, dans un objectif de lutte, non pas de preuve.

Ainsi, puisque la justice reconnaît la photo comme preuve depuis le jugement du TRAQUAIR par la cour d'appel de Rennes en 1995, l'essentiel de la preuve repose sur les vues prises par avion, corroborées bien entendu par tout autre élément probant comme les déclarations du capitaine ou de l'équipage, des films vidéo, l'enquête judiciaire ou l'expertise technique des installations ...

6°) Le récapitulatif des opérations (cf tableau joint)

NAVIRES POURSUIVIS PENALEMENT PAR TGI BREST POUR POLLUTION

Navires	Pavillon	Types	Date infraction	Nature de l'infraction	Date déroutement	Agent verbalisateur	Montant caution demandée en euros	Condamnation 1ère instance	Date jugement 1er instance et APPEL	Condamnation par Cour d'appel
VOLTAIRE N° IMO 810960	Libéria	Porte-conteneurs	22/05/03	Pollution de sillage : 2 km X 50m en ZEE	Navire non dérouté. Capitaine entendu lors de son escale au Havre	Marine nationale	200 000,00	100 000,00	Audience le 30/09/2003 - Délibéré le 18/11/2003 - Appel de la défense le 25/11/2003	Audience à la 3ème chambre de Cour d'appel de Rennes le 16 décembre 2004 à 14h00
DOBRUDJA N° IMO 8513247	Bulgarie	Cargo	30/07/03	Pollution de sillage : 4,5 km X 700m en ZEE	30/07/03 à Brest	Marine nationale	300 000,00	200 000,00	Audience le 18/11/2003 - Délibéré le 16/12/2003 - Appel de la défense le 23/12/2003	Audience à la 3ème chambre de Cour d'appel de Rennes le 13 janvier 2005 à 14h00
PANTOKRATORAS N° IMO 8109060	Chypre	Cargo	19/12/03	Pollution de sillage : 37 km X 100 m en ZEE	27/01/04 à Brest	Douanes françaises	500 000,00	350 000,00	Audience le 25-05-04 à 13h30 Délibéré le 29 juin 2004 Aucun appel dans les 10 jours suivant le délibéré.	Le jugement est définitif et exécutoire.
NICOLAS M. N° IMO 7433452	St Vincent et Grenadine	Minéralier	21/12/03	Pollution de sillage : 2,5 km X 50m en ZEE	22/12/03 à Brest	Douanes françaises	250 000,00	150 000,00	Audience le 20-04-04 à 13h30 Délibéré le 18 mai 2004 Aucun appel dans les 10 jours suivant le délibéré.	Le jugement est définitif et exécutoire.

Navires	Pavillon	Types	Date infraction	Nature de l'infraction	Date déroulement	Agent verbalisateur	Montant caution demandée en euros	Condamnation 1ère instance	Date jugement 1er instance et APPEL	Condamnation par Cour d'appel
NOVA HOLLANDIA N° IMO 8223397	Malte	Cargo	21/01/04	Pollution de sillage : 18 km/200 m en ZEE	21/01/04 à Brest	Marine nationale	250 000,00	RELAXE	-Audience le 18-05-04 à 13h30 -Délibéré le 15 juin 2004 -Appel du parquet le 16 juin 2004	Date audience à la Cour d'appel de Rennes non encore fixée
GITTA KOSAN N° IMO 8817693	Ile de Man	LPG	28/01/04	Pollution de sillage : 18 km X 50 m en ZEE	28/01/04 à Brest	Douanes françaises	250 000,00	Audience prévue le 25-05-04 à 16h30 reportée au 25-01-05 à 13h30		
ARROYOFRIO DOS N° IMO 8325468	Portugal	RO-RO	02/03/04	Pollution de sillage : 10 km X 100 mètres en ZEE	02/03/04 à Brest	Marine nationale	250 000,00	200 000,00	Audience le 29-06-04 à 13h30 délibéré le 20 juillet à 10h00 Appel de la défense interjeté le 27/07	Date audience à la Cour d'appel de Rennes non encore fixée
MORITZ SCHULTE N° IMO 9220794	Ile de Man	Gazier	01/06/04	Pollution de sillage de 16,5 km X 50 mètres en ZEE	02/06/04 à Brest	Marine nationale	300 000,00	Audience le 12/10/04 à 13h30		
GAZ VENEZIA N° IMO 9013701	Panama	Gazier	04/06/04	Pollution de sillage de 13,5 km X 60 mètres en ZEE	04/06/04 à Brest	Douanes françaises	300 000,00	Audience le 09/11/04 à 13h30		

Navires	Pavillon	Types	Date infraction	Nature de l'infraction	Date déroulement	Agent verbalisateur	Montant caution demandée en euros	Condamnation 1ère instance	Date jugement 1er instance et APPEL	Condamnation par Cour d'appel
CAPTAIN DIAMANTIS N° IMO 9212242	Grèce	vraquier	07/07/04	Pollution de sillage de 3 km X 30 mètres en ZEE	Refus d'optempérer en attente d'un nouveau passage pour le dérouter	Marine nationale				
OPDR CASABLANCA N° IMO 9155420	Iles Canaries	Porte-conteneurs	12/07/04	Pollution de sillage de 6,5 km X 40 mètres en ZEE	En raison Brest 2004, dérouter le 12/07/04 au Havre, son port de destination	Douanes françaises	300 000,00	Audience le 18/01/05 à 13h30		
SILVER PEARL N° IMO 7334785	St Vincent et Grenadine	Cargo	30/08/04	Pollution de sillage de 21 km X 30 mètres en ZEE	30/08/2004 vers port de Bayonne où il arrive le 31/08	Marine nationale	250 000,00	Audience le 01/02/05 à 13h30		
ATLANTIC HERO N° IMO 8917821	Panama	Pétrôlier	10/09/04	Pollution de sillage de 11 km X 40 mètres en ZEE	Décision de dérouter sur le port du Havre, sa destination, y arrive le 11/09 à 23h00	Marine nationale	300 000,00	Audience le 22/02/05 à 13h30		
ATLANTIS CHARM N° IMO 8105753	Chypre	vraquier	16/09/04	Pollution de sillage de 15 km X 25 mètres en ZEE	16/09/04 à Brest où il arrive le 17/09 à 8h30	Marine nationale	200 000,00	Audience le 15/03/05 à 14h30		

Navires	Pavillon	Types	Date infraction	Nature de l'infraction	Date déroulement	Agent verbalisateur	Montant caution demandée en euros	Condamnation 1ère instance	Date jugement 1er instance et APPEL	Condamnation par Cour d'appel
MSC RHONE N° IMO 7900699	Panama	Porte conteneurs	21/09/04	Pollution de sillage de 31km X 300 mètres en ZEE	21/09/04 à Brest où il arrive le 22/09 à 13h30	Marine nationale	450 000,00	Audience le 05/04/05 à 14h30		
ZUARA N° IMO 8602386	Malte	Cargo	01/10/04	Pollution de sillage de 55,7km X 40 mètres en ZEE	01/10/04 à Brest	Douanes françaises	500 000,00	Audience le 12/04/05 à 14h30		

Les opérations de répression aux infractions à MARPOL 7378 : l'action du préfet maritime de l'Atlantique



**TM CAPTAIN DIAMANTS / 07 JUILLET 04/ 0713Z
VIGIMER / 24F / F50 / XE
POSITION 4559N-00758W**

MARPOL : convention de Londres du 2 novembre 1973

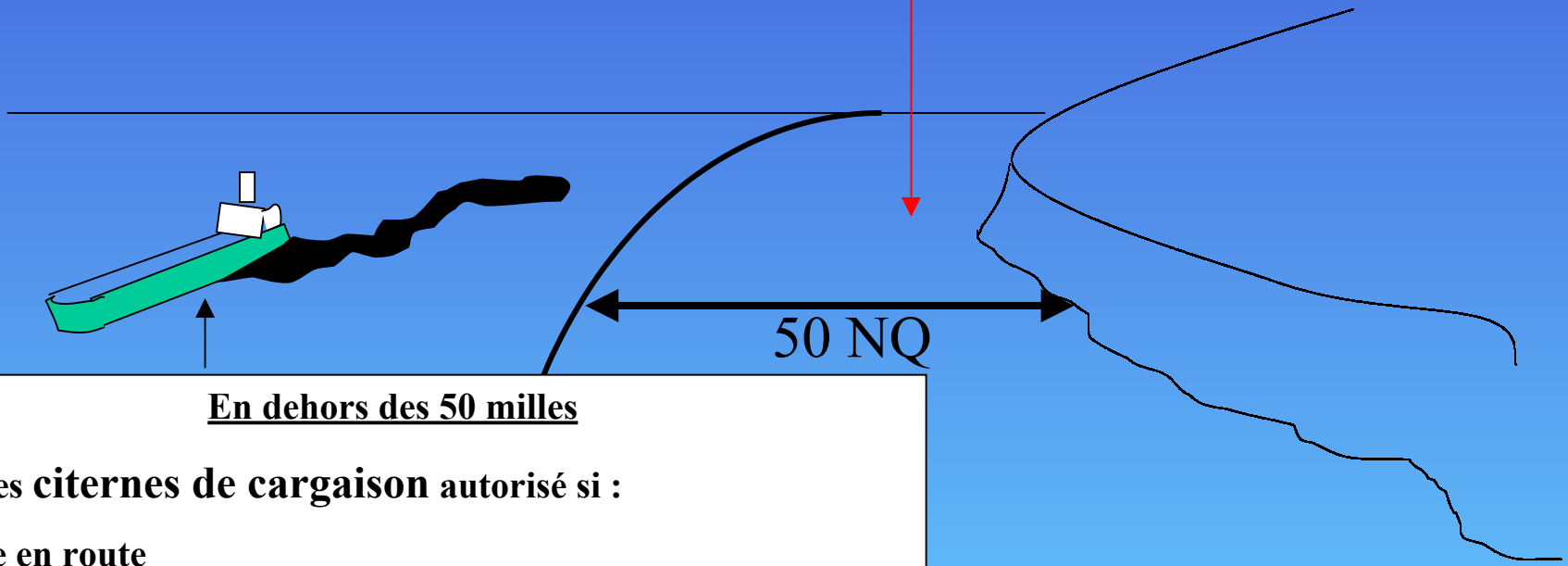


MARPOL 73/78

Annexe I – Règle 9 – les pétroliers

Dans les 50 milles

A partir de la côte :
interdiction de tout rejet
provenant des citernes de
cargaison



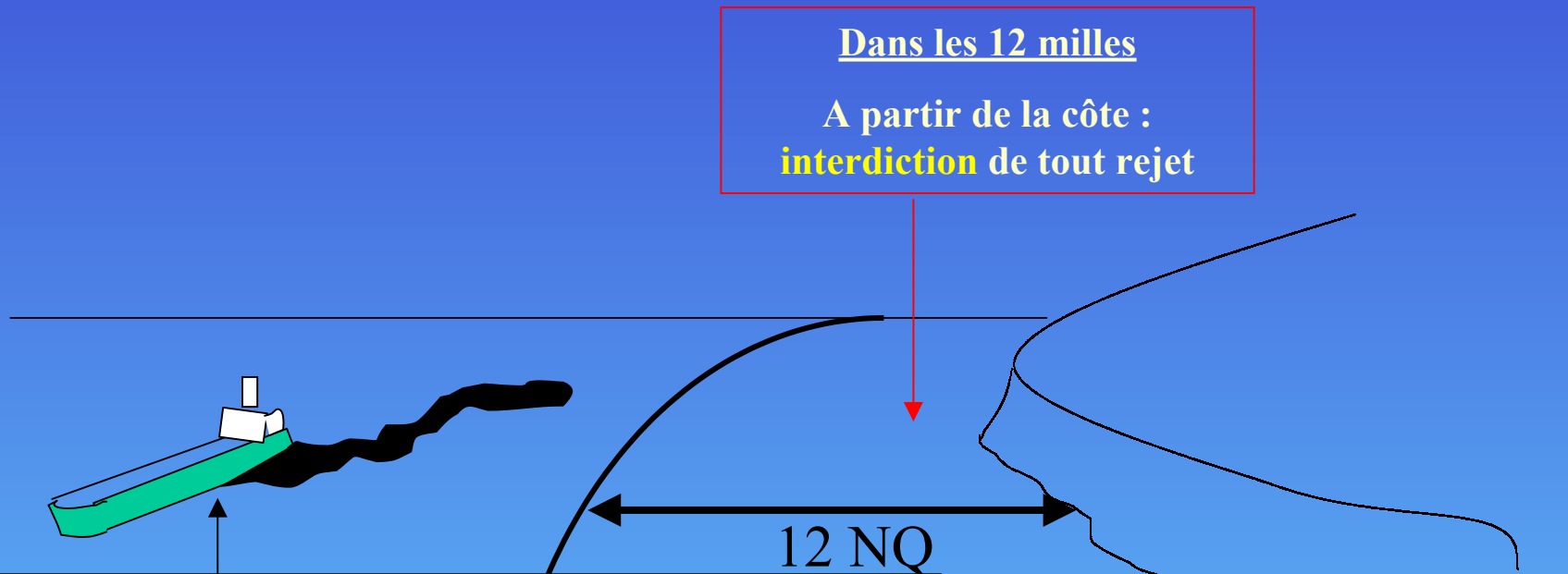
En dehors des 50 milles

Rejet des citernes de cargaison autorisé si :

- Navire en route
- Taux de rejet < 60 litres par mille parcouru
- quantité rejetée < 1 / 30 000 de la cargaison quantité rejetée

MARPOL 73/78

Annexe I – Règle 9 – les autres navires



Dans les 12 milles
A partir de la côte :
interdiction de tout rejet

12 NQ

En dehors des 12 milles

Rejet des cales machines autorisé si :

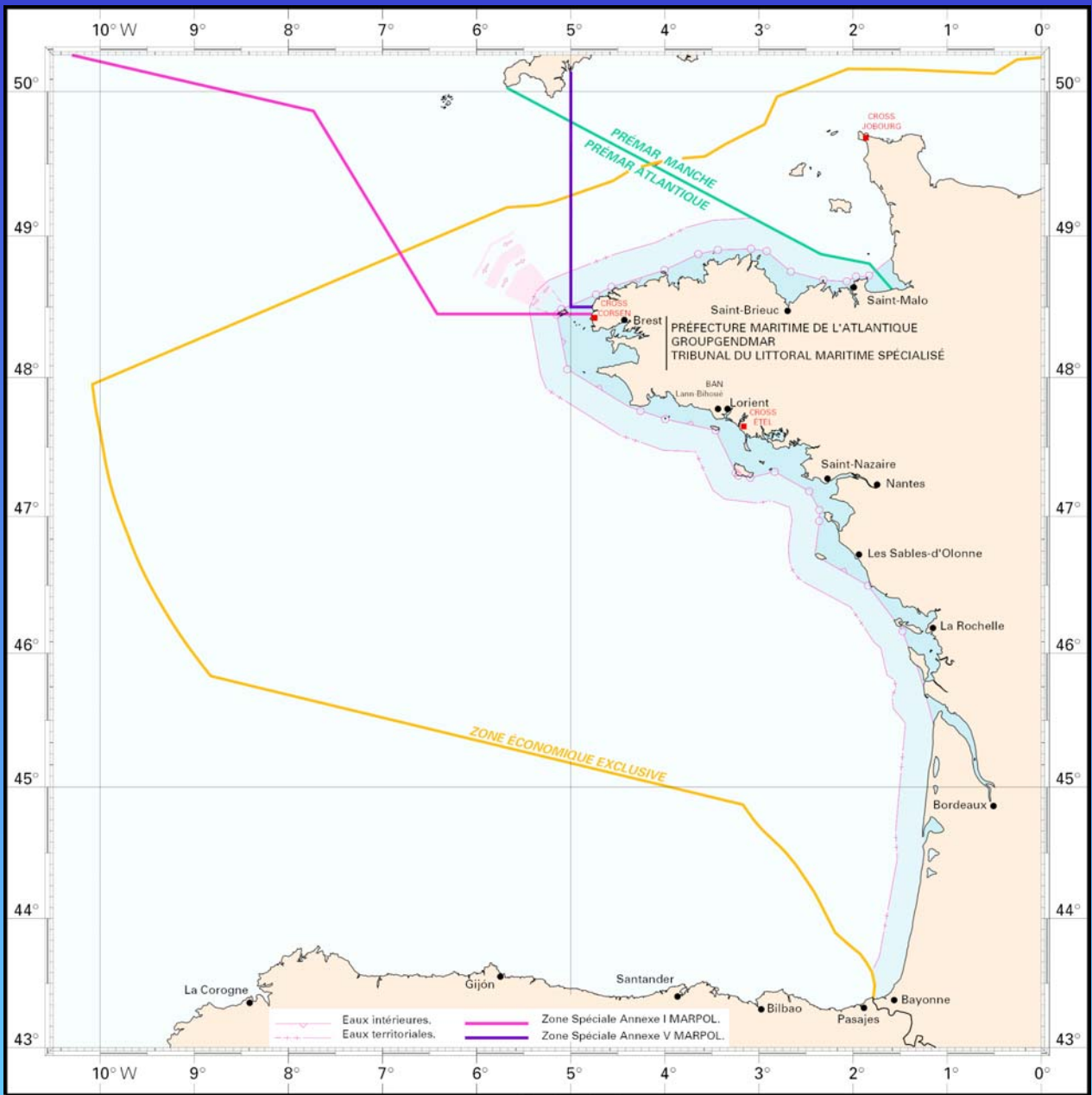
- Navire en route
- Taux de rejet < 15 ppm
- Système de séparation eau / hydrocarbure en marche

Convention MARPOL 73/78



- Annexe I : pollution par hydrocarbures
- Annexe II : pollution par substances liquides nocives
- Annexe III : pollution par substances nocives en colis
- Annexe IV : pollution par les eaux usées des navires
- Annexe V : pollution par les ordures des navires

Zone spéciale Europe du Nord - Annexe I – Règle 10



LES PRINCIPAUX OUTILS DE SURVEILLANCE DES POLLUTIONS



FALCON 50



ATLANTIC 2

POLMAR 2



Un gage d'efficacité : le déroutement des contrevenants



Les preuves

TOUTE TRACE VISIBLE A L'ŒIL NU
CARACTERISE UN REJET A PLUS DE
100 PPM



TM / PO / ARROYOFRIO DOS
4732N 00528 / 021505Z MARS 04 / 160/10KTS/
nappe 5,5NQSD/100M/340°/VIGIMER / 24F



UN FAUX AMI ...

**HUILE DE
PALME**

Les difficultés de la constatation des infractions

Quand le rejet cesse...



Quand il y a doute sur l'auteur de la pollution...



Avez-vous des questions ?

