



IMO-OMI



UNEP-PNUE

REGIONAL MARINE POLLUTION EMERGENCY
RESPONSE CENTRE FOR THE MEDITERRANEAN SEA (REMPEC)

CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION
D'URGENCE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)

MEDITERRANEAN ACTION PLAN
PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE



9^{ème} Réunion des Correspondants du Centre
Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence
contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC)

REMPEC/WG.30/7
16 mars 2009

Malte, 21-24 avril 2009

Original: anglais

Point 7 de l'ordre du jour

**LES ACTIVITÉS DU REMPEC DANS LE DOMAINE DES REJETS ILLICITES
EN MÉDITERRANÉE ET LES ACTIONS ENVISAGÉES**

Soumis par le Secrétariat

Contexte

1. Suite à l'adoption, en 2002, du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole dit « Prévention et Situation Critique »), les activités afférentes à la prévention de la pollution des navires ont été inscrites dans le champ d'action du REMPEC. Dans le domaine de la prévention, le Centre s'est dans un premier temps attelé à deux problématiques majeures et liées: la mise à disposition d'installations de réception portuaire et la pollution opérationnelle des navires.
2. Pour ce qui concerne la poursuite des contrevenants, le Centre a pris l'initiative de proposer un ensemble une série de questions clés à traiter de manière prioritaire dans la région de la Méditerranée (proposition CleanMed). Il s'agissait d'améliorer le cadre législatif applicable dans les États côtiers méditerranéens, de renforcer les ressources humaines chargées de la poursuite des contrevenants et, enfin, de développer la surveillance et l'observation aériennes de la mer Méditerranée.
3. En prévision de l'adoption de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution provenant des navires (ci-après désignée « la Stratégie »), en cours d'élaboration à l'époque, cette proposition sur les questions clés a fait l'objet de discussions et d'un accord à l'occasion de l'Atelier régional sur la prévention et le contrôle de la pollution opérationnelle en Méditerranée (Ancône, Italie, 3-5 novembre 2004).
4. Les conclusions dudit Atelier ont été pris en compte dans la finalisation de la Stratégie, adoptée en 2005 par les Parties contractantes à la convention de Barcelone (PNUE(DEC)/MED IG.16/3, Portoroz, Slovénie, 8-11 novembre 2005). La Stratégie intègre aujourd'hui deux objectifs spécifiques qui portent directement sur les rejets illicites des navires: l'Objectif spécifique 6, qui concerne le renforcement de la surveillance et de l'observation des rejets illicites, et l'Objectif spécifique 7, qui vise à une meilleure application des règles en la matière et la poursuite des contrevenants.
5. Ce document présente les actions entreprises à ce jour par le Centre en matière de rejets illicites des navires dans le cadre des objectifs précités de la Stratégie et propose d'autres actions possibles. Il convient de noter que la majorité des tâches confiées au Centre dans le cadre de la Stratégie ont été menées à terme ou sont en cours. Par ailleurs, pour aider les États côtiers

méditerranéens à mettre en œuvre les tâches qui leur incombent au regard des Objectifs spécifiques 6 et 7, le Centre a également engagé d'autres actions.

Poser des fondements solides pour le développement de systèmes de surveillance et d'observation dans la région

6. Suite à l'adoption du Protocole « Prévention et Situation critique » de 2002 et en prévision de l'adoption de la Stratégie, le Centre a entamé différentes activités destinées à accompagner les Parties contractantes dans une démarche de développement des systèmes de surveillance et d'observation pour lutter contre les rejets illicites des navires dans la région méditerranéenne.

- **La diffusion de connaissances actualisées sur les aspects techniques de la télédétection**

7. En 2003, le REMPEC pris en charge la participation de représentants des Parties contractantes à la convention de Barcelone à un Atelier européen sur l'imagerie satellite (MEDIPOL 2003, Toulon, France, 1-4 octobre 2003), organisé sous l'égide du Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les Pollutions Accidentelles des Eaux (CEDRE) avec le concours financier de la Commission européenne (CE), spécialement dirigé vers le personnel opérationnel des autorités en charge de la lutte contre la pollution. Les participants ont pu partager leurs expériences dans le domaine de la détection des rejets d'hydrocarbures, comparer les meilleures pratiques concernant le traitement des contrevenants et enrichir leur connaissance des nouveaux outils disponibles pour la détection des rejets illicites en mer, comme la surveillance satellite.

8. Dans le prolongement de cette première activité, et conformément aux recommandations formulées par les Groupes de travail de l'Atelier régional sur la prévention et le contrôle de la pollution opérationnelle en Méditerranée (Ancône, Italie, 3-5 novembre 2004), la télédétection a été retenue comme thématique pour le Cours de formation régional MEDEXPOL 2005 (Chypre, 17-20 octobre 2005).

9. Le programme de ce séminaire de formation a abordé les principales problématiques liées à la télédétection à partir d'aéronefs ou de plates-formes satellitaires, tout en mettant l'accent sur la situation en Méditerranée. Les sujets suivants ont été présentés:

- possibilités offertes par les technologies de télédétection de repérer les pollutions opérationnelles et accidentelles aux hydrocarbures,
- législation et collecte de preuves,
- avantages qu'offrent les outils d'observation et la surveillance aérienne;
- valeur ajoutée de l'observation par satellite,
- projets en cours en Méditerranée dans le domaine de la télédétection et nouvelles initiatives visant à limiter la pollution en provenance des navires dans la région.

10. L'utilisation de la télédétection dans le domaine de la lutte contre les rejets d'hydrocarbures a suscité un vif intérêt et plusieurs participants, essentiellement de hauts fonctionnaires gouvernementaux en charge de la prévention et de la lutte contre la pollution des navires, ont sollicité du REMPEC l'organisation de formations sur le même thème ou sur des questions similaires.

- **Projets pilote sur l'observation par satellite de la pollution marine aux hydrocarbures: un service à l'essai**

11. En 2003, conjointement à ses efforts pour renforcer les capacités des États côtiers méditerranéens, le REMPEC s'est engagé activement dans différents projets (VASCO – Value Added provision for Slicks and hazardous Cargoes Operational detection, et CLEOPATRA - Chemical Effluent & Oil Pollution Alert and TRacking), financés par l'UE et dédiés à l'observation des rejets d'hydrocarbures par satellites, le Centre jouant ici le rôle d'utilisateur final du service. Même si le service d'observation par satellite proposé dans le cadre de ces projets pilotes n'était alors pas opérationnel, l'expérience collectée par le Centre en qualité d'utilisateur a permis d'ouvrir la voie pour le développement d'autres activités dans ce domaine.

12. Pour aller plus loin, et dans la perspective de poser les fondements d'un service opérationnel dans la région dédié à la détection de la pollution aux hydrocarbures et à la surveillance des principales voies de navigation, le Centre a lancé en 2005 le projet pilote AESOP (Aerial & Satellite surveillance of Operational Pollution) mené en mer Adriatique en 2005 et 2006 en collaboration avec le Centre de recherche commun de la Commission européenne (EC-JRC Ispra), l'ex-Centre CAR/INFO (fournisseurs d'images satellites), l'Italie (validation sur site) et la Slovénie (fournisseur d'images AIS).

13. Les principaux objectifs du projet AESOP étaient les suivants: tout d'abord évaluer la fiabilité effective du système, qui s'est avérée positive, par des comparaisons et validations croisées des observations faites par satellite avec celles réalisées par des aéronefs spécialement équipés; et ensuite tester les capacités du système dans l'optique de mettre à disposition un service en temps quasi-réel (Near real time - NRT) qui permettrait de mobiliser rapidement les moyens aériens en alertant les avions et ce afin obtenir confirmation, dès la détection par satellite d'un déversement potentiel d'hydrocarbures. Le principal frein à cette phase du projet a été la non-disponibilité des avions à certains moments de la phase de confirmation; des navires ont alors été mobilisés pour effectuer des patrouilles en mer.

14. Les résultats du projet pilote AESOP se sont toutefois avérés encourageants; ils ont par ailleurs mis en évidence la nécessité de continuer à préciser les procédures opérationnelles débouchant sur la poursuite des contrevenants. Plus particulièrement, l'utilisation de la surveillance aérienne et des images satellites, associées à des données océanographiques, des images AIS du trafic et des modèles mathématiques capables de remonter à l'origine des déversements, a donné des résultats prometteurs et même permis, dans certains cas, d'identifier le pollueur, laissant entrevoir la possibilité de développements ultérieurs en la matière.

- **La mise en place de systèmes nationaux de surveillance et d'observation**

15. Au titre de l'Objectif spécifique 6 (a) de la Stratégie, les Parties contractantes sont convenues d'établir, à l'échéance 2010, des systèmes et des procédures de surveillance et d'observation au niveau national, y compris, lorsque cela sera possible, de surveillance aérienne dans les eaux placées sous leur juridiction, et de communiquer les résultats de ces actions lors des réunions des Correspondants du REMPEC.

16. Suite à une demande des autorités chypriotes adressée au REMPEC en vue de les assister dans la préparation d'une étude de faisabilité sur l'établissement d'une surveillance aérienne de la zone maritime de Chypre, le Centre a préparé des termes de référence et a mandaté les Douanes françaises pour conduire cette étude, au regard de leur expérience en la matière. Cette étude a été financée par le Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée (MTF), les Douanes françaises ayant proposé d'offrir leur expertise à titre gracieux.

17. Couvrant différents aspects techniques des vols de reconnaissance, et notamment les moyens, les équipements et la formation nécessaires ainsi que des estimations des coûts de maintenance d'un tel service, cette étude a permis aux autorités concernées de disposer de tous les éléments utiles pour mettre en place un système de surveillance national.

18. Dans le sillage des travaux réalisés à Chypre, le REMPEC a inclus dans son programme de travail pour 2010-2011 le financement (sur le principe du « premier arrivé, premier servi ») d'une mission de conseil expert pour réaliser les études de faisabilité sur la surveillance aérienne dans le cadre de la lutte contre la pollution marine aux hydrocarbures.

Vers des opérations de surveillance et d'observation en temps réel au niveau sous-régional

19. L'Objectif spécifique 6 de la Stratégie porte sur l'amélioration de la surveillance et de l'observation des rejets illicites. À cet égard, le Centre, au cours du dernier exercice biennal, a coordonné la mise en œuvre d'un projet pilote sous-régional (MARCOAST) dans trois pays du Maghreb, dans la perspective d'utiliser à des fins opérationnelles le service d'observation par satellite. Par ailleurs, le Centre entend enrichir l'expérience recueillie dans cette région en organisant un exercice opérationnel de surveillance aérienne impliquant également les pays voisins du nord de la Méditerranée.

- **La mise à disposition d'un service opérationnel d'observation par satellite dans les pays du Maghreb**

20. Au titre de l'Objectif spécifique 6 (d) de la Stratégie, le REMPEC a pour mission d'établir des Mémoires d'entente avec les agences ou les organismes compétents, le Centre jouant le rôle d'interlocuteur entre lesdites agences/lesdits organismes et les États côtiers sur les suspicions de pollutions marines identifiées par satellite.

21. C'est ainsi que le REMPEC a lancé en juillet 2007 le projet MARCOAST financé par l'Agence spatiale européenne pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie. L'objectif de ce projet, mené à bien entre septembre 2007 et janvier 2009, était d'offrir un service opérationnel d'observation par satellite aux pays du sud de la Méditerranée. La mission première du Centre était de veiller à une bonne coordination entre les pays et le fournisseur de services afin de garantir le bon déroulement des activités.

22. S'il a été décidé de réunir ces trois pays dans ce projet, c'est, entre autres, au vu de la possibilité de favoriser et de développer, par ce biais, un cadre préexistant de coopération établi par l'accord sous-régional sur la coopération en matière de pollution, signé par l'Algérie, le Maroc et la Tunisie en juillet 2005.

23. Pas moins de 80 images satellites ont été analysées pour détecter d'éventuelles nappes d'hydrocarbures et remises à chaque pays en temps quasi-réel (30-60 min. après l'acquisition de l'image satellite). Chaque pays a reçu les images de ses propres eaux territoriales et, dans certains cas particuliers, les informations utiles étaient partagées entre les pays voisins (par exemple si un rejet d'hydrocarbures était détecté à proximité de la frontière entre deux juridictions différentes), posant les jalons de futurs systèmes d'observation sous-régionaux.

24. Les autorités compétentes, en tenant compte des moyens disponibles, étaient par ailleurs chargées de réagir rapidement à toute alerte pollution en allant vérifier sur site la présence effective des nappes d'hydrocarbures détectées par satellite. Afin de faciliter cette phase de vérification, le REMPEC a sollicité l'aide du réseau MOON (Mediterranean Operational Oceanography Network) pour fournir aux utilisateurs du service des données de prévision météo-océanographiques sur les zones concernées ainsi que des modèles de prédiction de dérive des nappes d'hydrocarbures.

25. Le projet a clairement démontré les capacités opérationnelles du service d'observation par satellite et confirmé les importantes avancées réalisées dans ce domaine. Il a par ailleurs offert des indications précises sur les zones maritimes les plus susceptibles d'être touchées par une pollution par hydrocarbures. Il est toutefois nécessaire de pousser plus loin les investigations pour confirmer les premiers résultats de ce projet et identifier les principaux sites de rejets illicites dans la partie sud de la Méditerranée.

- **L'amélioration de la coopération opérationnelle autour de la lutte contre les rejets illicites dans la partie occidentale de la Méditerranée**

26. Au titre de l'Objectif spécifique 6 (b) de la Stratégie, les Parties contractantes sont convenues de s'attacher à établir, d'ici 2010, des systèmes sous-régionaux, y compris des procédures pour le survol des eaux placées sous la juridiction d'un État voisin si les Parties sont d'accord, pour la surveillance des zones à haut risque et/ou sensibles d'un point de vue environnemental en Méditerranée.

27. Au regard de l'expérience réunie via le projet MARCOAST et des activités réalisées dans ce domaine dans d'autres mers régionales, par ex. les opérations SuperCEPCO (Coordinated Extended Pollution Control Operations) en mer du Nord en 2007 et 2008, le REMPEC a commencé à étudier comment favoriser dans la région la capacité à apporter une réponse aux cas de pollution opérationnelle provenant des navires.

28. Les opérations SuperCEPCO ont été menées avec l'objectif d'améliorer la coopération au niveau (sous) régional autour de la surveillance des grandes voies maritimes de la mer du Nord, très fréquentées et donc présentant un risque élevé de rejets illicites. La surveillance aérienne et l'observation satellitaire, intégrées aux données AIS, ont été réalisées sur une zone précise et sur une période de dix jours, avec les objectifs suivants:

- réaliser une observation continue de la pollution marine en provenance des navires,

- confirmer les détections par satellite et élaborer des directives pour la surveillance satellitaire,
- identifier les pollueurs et développer des procédures de suivi rapides et efficaces.

29. Après avoir reconnu la même nécessité d'améliorer la coopération opérationnelle autour de la lutte contre les rejets illicites en Méditerranée, le REMPEC a lancé l'idée de conduire une opération similaire aux opérations SuperCEPCO dans le bassin méditerranéen en septembre/octobre 2009. Il s'agirait-là non seulement de garantir une couverture aérienne étendue, mais aussi d'échanger des informations sur les pollutions détectées entre les pays, afin de faciliter les procédures permettant d'aboutir à la poursuite des contrevenants dans la région.

30. Pour des raisons pratiques, et au vu de la taille même de la mer Méditerranée, il a été décidé de limiter cette opération de surveillance coordonnée à la partie occidentale du bassin. Ce choix a été arrêté au regard des accords sous-régionaux sur la coopération en matière de pollution qui existent déjà dans cette zone (RAMOGE, Lion Plan et l'Accord sous-régional signé par l'Algérie, le Maroc et la Tunisie) et de la disponibilité de moyens dédiés et de personnels formés pour faciliter le bon déroulement des opérations.

31. Tous les pays contactés par le Centre (à savoir l'Algérie, le Maroc, la Tunisie, la France, l'Italie, Monaco et l'Espagne) ont répondu positivement à cette proposition et confirmé leur volonté de participer. La France, l'Italie, l'Espagne et le Maroc ont garanti la disponibilité de moyens de surveillance (un aéronef par pays) et l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) s'est engagée à apporter son soutien en fournissant des images satellites sur la zone concernée, et ce tout au long du projet.

Mettre en place un cadre juridique adéquat

- **L'évaluation du degré de mise en œuvre de l'Annexe I de la convention MARPOL**

32. Au titre de l'Objectif spécifique 7 (a) de la Stratégie, les Parties contractantes sont convenues que, d'ici 2010 au plus tard, l'ensemble des États méditerranéens devraient avoir mis en place un cadre juridique national (réglementation) pour permettre de poursuivre les contrevenants violant les prescriptions de la convention MARPOL ou de tout cadre juridique national de mise en œuvre de la convention.

33. Afin d'aider les Parties contractantes à remplir l'Objectif spécifique 7 (a), le REMPEC a procédé à une évaluation, entre 2007 et 2008, du cadre juridique et des capacités d'application des pays méditerranéens non soumis à la législation de l'UE à honorer leurs obligations en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers en vertu de l'annexe I de MARPOL. Cette évaluation a notamment porté sur les conditions de délivrance des certificats, les procédures de communication des cas de violations des prescriptions MARPOL et le cadre juridique national comme base pour la poursuite des contrevenants aux dispositions de l'annexe I de MARPOL sur les déversements en mer.

34. Différentes missions sur le terrain ont été réalisées dans les pays méditerranéens non membres de l'UE, à savoir l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, la Syrie, la Tunisie, la Turquie (dans le cadre du projet intitulé « Coopération Euro-méditerranéenne sur la Sécurité Maritime et la Prévention de la Pollution provenant des Navires-SAFEMED » financé par le fonds MEDA de l'UE), l'Albanie, la Croatie et le Monténégro (avec le financement du budget du Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée du REMPEC). Il n'a malheureusement pas été possible d'organiser une visite en Bosnie-Herzégovine.

35. Pour ce qui concerne le cadre juridique, il a été conclu que les systèmes juridiques nationaux n'offraient pas une base légale suffisante pour la mise en œuvre et l'application de l'annexe I MARPOL. Même si tous les pays concernés ont ratifié la convention MARPOL et ses annexes I et II, aucune loi ou réglementation nationale spécifique pour la mise en œuvre effective des prescriptions techniques et opérationnelles de la convention et de ses deux Annexes n'a, dans la majorité des cas, été adoptée. Des réglementations règles techniques régissant les visites, les certifications et les inspections du contrôle de l'État du port au regard des dispositions de la convention MARPOL restent encore, dans plusieurs cas, à adopter.

36. Concernant l'application des exigences de l'annexe I de la convention MARPOL, ainsi que des sanctions pour violations, les pays ont, dans la majorité des cas, adopté une loi (droit pénal) pour la protection de l'environnement qui s'étend, en des termes généraux, à la protection du milieu marin

et/ou des dispositions spécifiques d'une loi maritime concernant la pollution marine. Bien souvent, la pollution marine est décrite en des termes généraux couvrant à la fois l'immersion et la pollution accidentelle et délibérée, sans autre distinction; les mots employés ne sont pas toujours appropriés et les incohérences ne sont pas rares. Si ces lois ou dispositions sont utilisables et utilisées à l'encontre des pollueurs, elles ne constituent pas un régime pénal suffisant pour sanctionner les infractions à la convention MARPOL.

37. Le degré et le type de pénalités varient également d'un pays à l'autre, tout comme les procédures de poursuite. Souvent, les auteurs des lois de protection de l'environnement ne connaissent pas suffisamment bien la convention MARPOL, ce qui explique les incohérences et l'utilisation de termes inappropriés. Pour ce qui est des « navires non conventionnels » (moins de 400 GT/150 GT: *petits navires, bateaux de pêche, navires de plaisance*) qui sont une source importante de pollution dans la région, si certains pays travaillent actuellement sur la question ou l'envisagent, peu ont d'ores et déjà adopté un cadre réglementaire régissant la pollution en provenance des navires de plaisance.

38. L'évaluation a mis en lumière une caractéristique très importante commune à tous les pays étudiés: les administrations maritimes centrales n'ont pas suffisamment de personnel à qui déléguer leurs responsabilités nationales et internationales et, surtout, leurs fonctions réglementaires (préparation de lois pour la mise en œuvre, publication et mise à jour aussi souvent que nécessaire de réglementations et règles techniques). Ceci explique en grande partie les faiblesses des appareils juridiques précitées.

39. L'organisation des administrations maritimes pour l'exécution (au niveau local) de leurs responsabilités en tant qu'État du pavillon et État du port est généralement satisfaisante. Néanmoins, dans de nombreux pays, les accords et les relations avec les Organismes reconnus, ainsi que leurs activités d'audit et de surveillance, mériteraient d'être revus afin d'améliorer l'exécution par l'État du pavillon, en particulier en ce qui concerne la conformité à MARPOL. La participation à un Mémorandum d'entente sur le contrôle de l'État du port a néanmoins permis d'améliorer nettement la performance des pays en ce qui concerne les inspections des navires étrangers par l'État du port.

40. En ce qui concerne les responsabilités de l'État côtier, dans la plupart des cas, les appareils juridiques et les accords institutionnels ne posent pas clairement les obligations et les responsabilités des différents ministères et des administrations qui pourraient, et devraient, être impliqués dans les questions de rejets illicites en mer. Les responsabilités ne sont pas toujours confiées aux administrations qui auraient les moyens d'assumer les tâches qui en découlent. Dans certains cas, le Ministère de l'environnement est responsable du contrôle de la pollution en mer alors qu'il n'a ni les moyens ni les capacités de prendre en charge une telle mission. Il n'existe, dans la plupart des cas, pas d'accords de coordination entre les ministères ou les administrations qui permettraient d'exploiter les capacités nationales existantes. Il est rare que des lois ou décrets désignent ou habilite des agents responsables de l'application des règles relatives aux rejets illicites.

41. L'évaluation a enfin révélé que les Ministères de la Justice, les magistrats et les procureurs n'étaient pas suffisamment impliqués dans la sanction des cas de rejets illicites. Seuls quelques rares cas ont en effet été portés devant les tribunaux. Par ailleurs, les magistrats et procureurs connaissent mal les dispositions de la convention MARPOL, et notamment celles relatives aux conditions posées pour les rejets des navires.

42. Les résultats de cette évaluation ont également conduit à recommander un renforcement des capacités. Pour le développement et le renforcement des cadres juridiques et institutionnels, une expertise est requise pour aider les pays à rédiger des projets de lois et de réglementations couvrant:

- les questions techniques (transposition des exigences techniques dans le système juridique);
- les infractions et les sanctions administratives et pénales (droit pénal),
- les structures organisationnelles et accords institutionnels.

43. Pour ce qui est de développer et de maintenir des capacités de mise en œuvre et d'application, des actions de sensibilisation et de formation (sur la surveillance des rejets, la détection, la collecte de preuves, les enquêtes et le compte rendu) à l'intention des acteurs suivants s'avèrent indispensables:

- les juristes des services juridiques des administrations centrales;
- les experts, inspecteurs, inspecteurs PSC (contrôle de l'État du port),

- les magistrats et procureurs.

44. Le Centre a tenu compte de toutes ces recommandations dans la préparation de son programme de travail pour 2010-2011: ainsi, dans la lignée de l'évaluation des structures organisationnelles et des législations nationales dans les États côtiers méditerranéens, le REMPEC a inclus dans son programme de travail pour 2010-2011 une activité (à la demande et selon le principe du premier arrivé, premier servi) d'aide juridique pour la transposition dans le droit national des dispositions de l'annexe I de MARPOL, couvrant le développement ou la révision de la législation nationale comme base de poursuite des contrevenants aux stipulations de l'annexe I de MARPOL en ce qui concerne les rejets illicites des navires.

- **Le renforcement des connaissances du personnel juridique, des magistrats et des procureurs**

45. Au titre de l'Objectif spécifique 7 (e) de la Stratégie, le REMPEC a pour mission de diffuser des informations relatives à la mise en œuvre et à l'application de la législation à l'ensemble des acteurs impliqués dans ces questions ainsi qu'aux experts juridiques, procureurs et magistrats, la finalité étant de permettre de mieux prendre en charge et traiter les cas de rejets illicites devant les tribunaux. Dans cette optique, le Centre a organisé en 2007 un Séminaire régional (MEDEXPOL 2007) spécifiquement consacré aux questions juridiques relatives aux rejets illicites des navires.

46. De par la nature spécifique de ce Séminaire et de ses objectifs, il était important que tous les participants désignés par les Parties contractantes soient bien issus des autorités judiciaires et/ou autorités nationales en charge de la mise en œuvre/l'application de la législation relative aux rejets illicites des navires. Le REMPEC a donc, conformément à l'Objectif spécifique 7 de la Stratégie susmentionné, invité les Correspondants 'Prévention' des Parties contractantes de la convention de Barcelone à désigner deux participants, dont l'un au moins correspondrait audit profil. Les experts juridiques, procureurs et magistrats ont particulièrement été encouragés à participer à ce Séminaire.

47. Afin de traiter de manière exhaustive les différents aspects de la pollution opérationnelle en provenance des navires en Méditerranée, ce Séminaire s'est décomposé en plusieurs sessions consacrées aux thématiques suivantes:

47.1 Le cadre juridique international relatif à la question des rejets illicites en provenance des navires, avec pour point de départ l'identification du problème et l'étude des raisons techniques pour lesquelles un navire produit des déchets « opérationnels » au cours de son exploitation normale. Les règles internationales qui s'appliquent à ces déversements opérationnels, c'est-à-dire les dispositions pertinentes de la convention MARPOL sur la prévention de la pollution en provenance des navires, et en particulier de son annexe I pour ce qui concerne les hydrocarbures, ont été présentées de manière détaillée, en insistant tout particulièrement sur le cas de la Méditerranée, désignée comme zone spéciale par ladite annexe pour ce qui concerne les rejets d'hydrocarbures. La première session s'est également penchée sur le type d'activités maritimes dans la région méditerranéenne et sur l'étendue de la pollution opérationnelle dans cette zone.

47.2 La nécessité d'une bonne mise en œuvre de la convention MARPOL. Une bonne mise en œuvre juridique passe par une transposition dans la législation nationale, établissant les dispositions relatives à la définition de la violation et les sanctions adéquates. Les devoirs et droits respectifs de l'État du port, l'État côtier et l'État du pavillon dans le cadre de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) ont été rappelés. L'évaluation réalisée par le Centre concernant l'annexe I de MARPOL dans la région a été présentée dans les grandes lignes, en parallèle des obligations incombant aux États méditerranéens membres de l'UE en vertu de la Directive européenne CE 2005/35 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions.

47.3 La collecte de preuves en cas de violation. Les participants se sont vus présenter les preuves généralement admises et les avantages offerts dans ce domaine par les nouvelles technologies comme l'imagerie satellite ou les images mises à disposition par les systèmes d'informations, notamment les systèmes d'identification automatique (AIS) pour les navires. Ces techniques facilitent la détection des rejets illicites et l'identification des navires à l'origine de l'infraction. Divers moyens de preuves, à savoir des prélèvements et analyses d'hydrocarbures, les systèmes de télédétection aérienne, l'utilisation des images satellites et AIS, ont été présentés et leur force probante débattue.

47.4 **La poursuite des contrevenants.** L'objectif était de présenter aux participants des exemples d'organisation judiciaire nationale et de procédure judiciaire en cas de rejets illicites en mer: le système des États-Unis, reposant sur une coopération étroite entre les Gardes-côtes américains et le Ministère de la justice, ainsi que le système français ayant instauré des tribunaux spécialisés ont ainsi été présentés. Il leur a ensuite été expliqué comment les juges américains et français (le ministère public) abordaient, dans la pratique, les cas qui leur étaient soumis, en particulier sous l'angle de la recevabilité des preuves et des condamnations prononcées. Cette session a permis de mettre en lumière deux approches différentes, une reposant sur le travail des inspecteurs dans le cadre du contrôle de l'État du port, l'autre se fondant sur le principe du flagrant délit.

47.5 **La coopération régionale.** La coopération régionale est absolument fondamentale, en particulier dans le domaine de la surveillance des zones maritimes et des investigations. Certaines mers régionales (par exemple, la mer du Nord dans le contexte de l'Accord de Bonn) bénéficient d'une politique bien développée de coopération pour la surveillance et les questions judiciaires, aidées en cela par le réseau « North Sea Network » (NSN – réseau des procureurs de la mer du Nord). Cette coopération est mise à l'épreuve à l'occasion d'opérations de surveillance à grande échelle. Il a été relevé qu'aucune coopération de ce type n'existait en Méditerranée. Par ailleurs, si les États méditerranéens membres de l'UE peuvent bénéficier des services du système européen de surveillance des mers par satellite (CleanSeaNet), ce n'est pas le cas des États côtiers méditerranéens non membres de l'Union. Le REMPEC a également présenté les projets pilotes auxquels il a participé en vue de tester les possibilités offertes par les images satellites.

48. À l'issue du Séminaire, plusieurs participants ont sollicité du REMPEC l'organisation d'autres sessions de formation sur le même thème, une initiative qui contribuerait grandement à garantir une prévention plus efficace et systématique de la pollution causée par les navires en Méditerranée.

- **La coopération judiciaire et les possibilités de procédures communes**

49. Sur le plan de la coopération judiciaire, l'une des réalisations du Séminaire régional du REMPEC organisé en 2007 (MEDEXPOL 2007) a été la reconnaissance par les participants de l'intérêt de créer un réseau méditerranéen de magistrats, afin de faciliter l'échange d'informations et d'expériences en matière de jurisprudence. Le REMPEC a offert son concours dans la réalisation de cet objectif, relatif à la diffusion et de l'échange d'informations dans le cadre de l'Article 7 du Protocole « Prévention et Situation Critique ».

50. La coopération judiciaire proposée est conforme à l'Objectif spécifique 7 (d) de la Stratégie aux termes duquel les Parties contractantes sont convenues, « dans le respect de leurs dispositions juridiques nationales respectives, de partager, à l'horizon 2011, les données recueillies et de faciliter l'acceptation des preuves réunies par d'autres États afin que les contrevenants soient poursuivis comme il se doit ». Toutefois, suite à la demande du Centre, seuls la Grèce, Monaco et la Turquie ont à ce jour désigné un correspondant pour l'échange d'informations relatives à la poursuite des responsables de rejets illicites en mer.

51. Afin de renforcer le processus de mise à disposition d'un forum commun pour l'échange d'informations, le REMPEC soumet à l'appréciation des participants à la présente Réunion des correspondants une proposition pour la création de pages Internet accessibles, qui pourraient être hébergées par le nouveau site Web du Centre et qui offriraient cette fonctionnalité.

52. Par ailleurs, toujours dans le cadre de l'Objectif spécifique 7 (b) de la Stratégie, les Parties contractantes étant convenues de « s'efforcer d'adopter des règles communes et d'harmoniser les sanctions d'ici 2015 dans l'optique de garantir un traitement équivalent des contrevenants aux interdictions de déversement dans toute la région méditerranéenne », le REMPEC a intégré dans son programme de travail pour 2010-2011 une activité prévoyant l'organisation d'un atelier sous-régional pour débattre de possibles procédures communes visant à faciliter la poursuite des contrevenants. Cette activité s'inscrira dans le prolongement de l'initiative de surveillance coordonnée prévue fin septembre/début octobre 2009.

La réunion des Correspondants est invitée à:

- **prendre note** des informations fournies dans le présent document, en particulier en ce qui concerne les activités proposées par le Centre pour le prochain exercice biennal dans le domaine des rejets illicites en mer, et les commenter,
- **étudier** la proposition du REMPEC concernant le déploiement d'un forum accessible sur Internet où les interlocuteurs désignés par les États côtiers méditerranéens pourraient échanger des informations sur la législation, la jurisprudence et toute autre donnée utile sur les violations et la poursuite des contrevenants aux prescriptions de l'annexe I de MARPOL.