



OMI



REMPEC



PAM



PNUE

MEDEXPOL 2007

Séminaire régional sur les rejets illicites des navires et la poursuite des contrevenants

27-30 novembre 2007, Marseille (France)



RAPPORT

JANVIER 2008

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	p.1
--------------------	-----

I- OBJECTIFS DU SÉMINAIRE.....	p.2
--------------------------------	-----

<i>I.1. Profils des conférenciers</i>	<i>p.2</i>
---	------------

<i>I.2. Profils des participants</i>	<i>p.2</i>
--	------------

<i>I.3. Aspects traités par le séminaire</i>	<i>p.3</i>
--	------------

I- DEROULEMENT DU SEMINAIRE	p.3
-----------------------------------	-----

<i>II.1. Ouverture du séminaire</i>	<i>p.3</i>
---	------------

<i>II.2. Exposés</i>	<i>p.4</i>
----------------------------	------------

<i>II.3. Conclusion</i>	<i>p.20</i>
-------------------------------	-------------

<i>Remerciements</i>	<i>p.21</i>
----------------------------	-------------

INTRODUCTION

En 2005, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont adopté la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (14^{ème} réunion des Parties contractantes à la convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée, Portoroz, Slovénie, 8-11 novembre 2005 ; réf. UNEP(DEC)/MED IG.16/3). La Stratégie a pour objectif de poser un cadre pour la mise en œuvre 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*, adopté en 2002. Ce protocole a intégré aux questions de lutte contre la pollution accidentelle des navires, les aspects relatifs à la prévention et au contrôle des pollutions par les navires, notamment le contrôle de la pollution opérationnelle.

Cette stratégie comprend 21 objectifs spécifiques à atteindre d'ici 2015, l'un de ces objectifs étant l'amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites (Objectif 4.7) dans la région.

Dans le cadre de cet objectif, il a entre autres été demandé au REMPEC de diffuser au personnel impliqué dans la mise en œuvre et l'application de la législation ainsi qu'aux juristes, procureurs et magistrats, des informations sur ces questions et permettre ainsi un meilleur traitement des dossiers impliquant des poursuites judiciaires pour rejet illicites devant les tribunaux. A cette fin, le Centre a organisé un séminaire régional (MEDEXPOL 2007) traitant spécifiquement des questions juridiques liées aux rejets illicites des navires.

Le thème du séminaire régional s'inscrivait également plus globalement dans le cadre du programme de formation initié par le Centre suite à l'adoption du Protocole et de la Stratégie, sur la question de la pollution opérationnelle des navires. Ainsi, un atelier européen sur l'imagerie satellitaire avait été organisé par le REMPEC en 2003 (MEDIPOL 2003, Toulon, France, 1-4 octobre 2003) et le thème de la télédétection avait été choisi pour la formation MEDEXPOL 2005 (Chypre, 17-20 octobre 2005), notamment suite aux recommandations des groupes de travail de l'Atelier régional sur la prévention et le contrôle de la pollution opérationnelle en Méditerranée, organisé par le REMPEC à Ancône (Italie), en novembre 2004.

I- OBJECTIFS DU SÉMINAIRE

Le séminaire MEDEXPOL 2007 s'était fixé les objectifs suivants:

- ◆ fournir aux participants des informations précises sur les différents aspects techniques et juridiques de la problématique de la pollution opérationnelle des navires,
- ◆ intégrer le point de vue et les pratiques environnementales des industries maritimes dans le débat ,
- ◆ partager avec les participants l'expérience acquise à l'intérieur et à l'extérieur de la région méditerranéenne,
- ◆ faciliter un dialogue ouvert entre participants afin de favoriser la coopération, au niveau national, des autorités en charge de l'enquête et de celle en charge des poursuites,
- ◆ promouvoir la coopération interétatique dans la région de la Méditerranée sur les aspects relatifs à la surveillance, à l'enquête et aux poursuites.

I. 1 Profils des conférenciers

Afin de réaliser les objectifs du séminaire, le programme intégrait des exposés courts et ciblés, présentés par des conférenciers représentant tous les acteurs majeurs impliqués dans la problématique étudiée. Des représentants d'organisations internationales (OMI et UN DOALOS) et régionales (REMPEC), ainsi que des administrateurs de l'Union européenne (Commission européenne, Agence européenne pour la sécurité maritime – EMSA - et Centre de recherche conjoint – EC JRC), des représentants de l'industrie maritime (OCIMF ; CMA-CGM), des experts internationaux et universitaires, des autorités nationales chargée de l'enquête et de la constatation des infractions, et enfin des magistrats de différents pays ont ainsi partagé, à travers leurs exposés, leur expertise avec les participants. On trouvera la liste complète des intervenants à l'**annexe 1**.

I.2. Profils des participants

Vu la nature particulière du séminaire et ses objectifs, il était important que les participants désignés par les Parties contractantes soient des représentants de leurs autorités judiciaires respectives et / ou des autorités nationales en charge de mettre en œuvre / appliquer la législation en matière de pollution illicite des navires. C'est pourquoi, et en accord avec l'objectif spécifique 4.7 de la Stratégie régionale mentionnée en introduction, le REMPEC a invité les correspondants Prévention des Parties contractantes à la Convention de Barcelone à désigner deux participants dont au moins un devait avoir ce profil. En particulier, les juristes, procureurs et magistrats ont été encouragés à participer au séminaire.

Comme la question intéresse également un public plus large, l'invitation avait également été étendue aux Organisations Non Gouvernementales (ONG) et autres institutions dont les activités sont pertinentes au regard des questions qui devaient être traitées dans le cadre du séminaire.

Les participants au séminaire représentaient dans leur majorité les administrations maritimes nationales, y compris les autorités portuaires, la marine nationale et les gardes-côtes, ainsi que les administrations chargées de la protection de l'environnement. Une grande partie d'entre eux avaient un profil et/ou des connaissances juridiques sur le sujet et représentaient les organes en charge des questions légales et des sanctions des infractions au sein de diverses administrations nationales. Plusieurs pays avaient également dans leur délégation des magistrats.

Au total, une soixantaine de participants ont pris part au séminaire MEDEXPOL 2007. On trouvera la liste complète des participants à l'**annexe 2**.

I.3. Aspects traités par le séminaire

Afin de traiter de façon complète tous les aspects que pose la problématique de la pollution opérationnelle des navires en Méditerranée, le programme du séminaire se décomposait en cinq sessions, chacune de ces sessions traitant d'une question particulière qui ouvrait sur la suivante: ainsi, la première session a traité des rejets opérationnels illicites et des règles internationales applicables, la session 2 s'est intéressée à la mise en œuvre de ces règles au plan national, la session 3 au recueil des moyens de preuve et session 4 à la poursuite judiciaire des contrevenants. La session 5 avait pour thème la coopération en Méditerranée et les voies futures. Le programme du séminaire est reproduit à l'**annexe 3** du présent rapport.

II- DÉROULEMENT DU SÉMINAIRE

II.1. Ouverture du séminaire

Le séminaire MEDEXPOL 2007 s'est ouvert le mardi 27 novembre 2007 à 10h 30. M Frédéric Hébert, directeur du REMPEC, a souhaité la bienvenue aux participants et a donné la parole à. M Louedec, Directeur de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande de Marseille. Celui ci a présenté à l'auditoire l'ENMM, et la parole a ensuite été donnée à M Jérôme Constans, secrétaire général de l'ENMM, qui a décrit les activités d'enseignements de l'école. Avant de donner le coup d'envoi aux travaux du séminaire, le directeur du REMPEC a présenté le cadre dans lequel était organisé la manifestation ainsi que son thème, à savoir la poursuite effective des navires responsables de pollution opérationnelle en Méditerranée. Il a posé les défis à relever pour arriver à ce résultat, notamment la coopération nécessaire

entre les autorités en charge de la constatation des délits et les autorités en charge de la répression. Enfin, il a remercié les Etats ayant eu le souci d'associer des magistrats à leurs délégations.

II.2. Exposés

Première journée - Rejets illicites, réglementation internationale applicable et situation en Méditerranée

La première journée du séminaire était consacrée au thème de la session 1, qui portait sur les rejets illicites, la réglementation applicable et la situation en Méditerranée.

Session 1 : La première session visait à présenter le cadre général de la problématique des rejets illicites des navires en mer, en commençant par identifier le problème, c'est à dire à exposer les raisons pour lesquelles un navire est amené à produire des déchets, dits « opérationnels » au cours de son exploitation. Il s'agissait également de rappeler la réglementation internationale applicable à ces déchets, en l'espèce les dispositions de la convention MARPOL sur la prévention de la pollution des navires, adoptée en 1973 sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), laquelle régit les rejets de ces déchets en mer. La situation particulière de la Méditerranée au regard de cette convention, qui lui attribue le statut de zone spéciale pour les rejets d'hydrocarbure et d'ordures, a été présentée. La première session a également été l'occasion de se pencher sur la nature du trafic maritime dans cette zone et de prendre la mesure de la pollution opérationnelle des navires dans la région.

- Cette session s'est ouverte sur l'exposé de M Cyril Pelletier-Doisy, professeur à l'ENMM, lequel a expliqué **en quoi consiste un rejet opérationnel**. Il a fait la distinction entre les rejets opérationnels (boues) provenant de la salle des machines de tout navire (combustibles, lubrifiants et eaux de cale), et ceux provenant de la cargaison des pétroliers, essentiellement les eaux de lavage et les eaux de ballast. Il a tout d'abord expliqué comment étaient traités à bord le combustible, les lubrifiants et les eaux de cale. Les lubrifiants, qui doivent être purifiés à bord, passent d'abord par une citerne de décantation, puis par un séparateur pour en retirer toute eau ; les déchets qui résultent de ce traitement sont stockés dans une caisse à boue. Les huiles de graissage font également l'objet d'une épuration à travers un séparateur. Ces huiles, une fois purifiées, sont réutilisées pour graisser le moteur. Les déchets provenant du séparateur sont également stockés dans la caisse à boue. Toujours en ce qui concerne la salle des machines, les eaux de cale, constituées entre autres de résidus / fuites de combustible et d'huile de graissage, sont également susceptibles de s'accumuler et doivent être collectés dans une citerne à résidus. Les pétroliers, en plus des rejets opérationnels provenant de la salle machine, doivent également gérer les eaux polluées générées principalement par le lavage des citernes et des tuyaux

de connexion ayant précédemment contenu du pétrole, et par les opérations de ballastage du pétrolier. La production de ces eaux polluées est néanmoins très réduite sur les navires à ballast séparé. En ce qui concerne les pétroliers transportant des produits raffinés ou plusieurs types de pétrole (certains plus « salissants » que d'autres), des chartes sur la répartition des citernes et la fréquence des lavages sont suivies pour minimiser la production d'eau polluée.

- Cet exposé a été suivi de celui de M Jean-Claude Sainlos, ex directeur de la Division de l'Environnement Marin de l'OMI, qui présentait **les dispositions de la convention MARPOL** sur la prévention de la pollution des navires, réglementant les rejets opérationnels des navires en mer. M Sainlos a d'abord exposé les obligations générales des Parties à cette convention, en particulier son article 6 sur la détection des violations et l'obligation de coopérer entre les Parties à ce sujet et pour l'application des dispositions de la convention. Il a ensuite concentré son exposé sur l'annexe I de MARPOL, qui traite spécifiquement des hydrocarbures, rappelant la distinction entre les rejets provenant de la salle machine de tout navire et les rejets provenant de la cargaison des pétroliers. Après avoir exposé la réglementation applicable aux rejets d'hydrocarbures des navires, il a traité des obligations des Parties en tant qu'État du port, État côtier et État du pavillon pour le contrôle de l'application de cette réglementation, en particulier en ce qui concerne les violations liées aux rejets opérationnels et notamment au niveau de l'enquête.
- M^{elle} Lilia Khodjet El Khil, administrateur de programme au REMPEC, a traité de la question de **l'établissement des installations de réception portuaires** pour la collecte à terre des déchets opérationnels des navires, une obligation des Parties au titre de la convention MARPOL constituant le « pendant » indispensable de l'interdiction des rejets en mer. Elle a rappelé le statut particulier de la mer Méditerranée au regard de l'Annexe I de la convention, à savoir le statut de Zone spéciale, à laquelle s'applique une réglementation plus stricte concernant les rejets opérationnels des navires. Elle a ensuite expliqué quels étaient les rejets qui devaient être délivrés par le navire dans les installations portuaires et dans quelles conditions, avant d'aborder l'obligation pour les États bordant la mer Méditerranée de mettre à la disposition des navires des installations portuaires qui soient adéquates. A cet égard, elle a précisé que cette obligation impliquait pour les Parties de veiller à ce que ces installations soient établies dans les ports et terminaux pétroliers, par conséquent, la mise à disposition et l'exploitation des installations pouvait relever dans la pratique des autorités portuaires, voire être transférées au secteur privé. M^{elle} Khodjet El Khil a terminé son exposé sur le travail et les activités du REMPEC en matière d'installations portuaires dans la région.

- Abordant le thème de **l'évaluation de l'ampleur du phénomène**, M^{me} Catherine GREY, exerçant actuellement ses fonctions au sein du FIPOI (Fonds internationaux pour l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures), est ensuite intervenue au titre de sa participation en tant qu'expert dans une étude sur la quantification de la pollution opérationnelle des navires produite par le GESAMP (Groupe mixte d'experts OMI/FAO/UNESCO-COI/OMM/OMS/AIEA/ONU/PNUJ chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin). Après avoir présenté succinctement l'étude et la méthodologie utilisée par les experts, M^{me} GREY a synthétisé sous forme de graphes et de tableaux les principales conclusions de l'étude, à savoir que la pollution opérationnelle générée par les navires était estimée à 189 000 tonnes par an, auxquelles s'ajoutaient les rejets des pétroliers (cargaison) estimés à 87 000 tonnes par an, dont 68 000 tonnes provenant d'émissions atmosphériques. Elle a conclu son exposé en expliquant que la pollution opérationnelle représentait 45% de l'ensemble des sources de pollution du fait des navires, dont environ 10% causé par les pétroliers. Elle a précisé que l'étude avait conclu que la mise en œuvre de la convention MARPOL avait amené une réduction de la pollution opérationnelle des navires.
- Continuant sur le thème de **l'évaluation de la pollution opérationnelle, mais avec une approche méditerranéenne**, Mr. Kostas Topouzelis, du Centre de recherche conjoint de la Commission européenne (EC-JRC), a présenté un exposé sur la pollution opérationnelle en Méditerranée. Il a indiqué que le Centre conjoint procédait au relevé systématique des rejets illicites dans les mers européennes afin de sensibiliser davantage à ce problème, identifier les « points chauds », analyser les tendances et évaluer le degré d'efficacité des mesures législatives prises tant au niveau régional que local. Des cartes synoptiques, montrant les nappes de pollution repérées chaque année en Méditerranée ainsi que des cartes de densité des marées noires, ont été présentées. L'analyse d'images satellitaires, provenant d'archives de la période 1999 – 2004, ont permis au JRC d'identifier les « points chauds » pour les rejets illicites en Méditerranée, lesquels sont situés sur les principales voies de passage du bassin. Concluant, M Topouzelis a présenté quelques tendances de la pollution opérationnelle en Méditerranée en axant son propos sur le cas de la Zone de protection écologique (ZPE) française où une baisse des cas de pollution opérationnelle a été enregistrée depuis l'avènement de cette Zone, en 2004.
- M^{elle} Khodjet El Khil a ensuite présenté la **typologie du trafic maritime en Méditerranée**, pour apporter une perspective géographique, en fonction du trafic maritime dans la région, à l'évaluation de la pollution opérationnelle des navires. Elle a notamment fait ressortir les trois goulots d'étranglements entrée/sortie dans la région, à savoir le détroit de Gibraltar, le détroit Turc et le canal de Suez, tout en faisant remarquer que parallèlement on pouvait constater que la principale route pour le trafic pétrolier s'étendait d'Ouest (avec le détroit de Gibraltar) en Est, avec des

bifurcations visibles à travers le détroit turc vers la mer de Marmara et vers le sud en direction du Canal de Suez. La participation de la région dans un contexte mondial a ensuite été présentée. Quatre pays méditerranéens arrivent dans les vingt premières plus importantes flottes (en terme de capacité/tonnage) au monde. La région mer Méditerranée/mer Noire se trouve en troisième position en terme de ports de destination dans le monde. En ce qui concerne le trafic en Méditerranée, M^{elle} Khodjet El Khil a présenté les tous premiers résultats de l'analyse des données sur le trafic maritime acquises récemment par le REMPEC auprès du LMIU (Lloyd's Marine Intelligence Unit). Il ressort d'une première analyse que le trafic en Méditerranée est surtout le fait de navire battant le pavillon des États riverains, et que, en termes de nombre de voyages (et non en volume), le trafic en transit en Méditerranée ne représente qu'environ 7% du total du trafic. L'analyse a également permis d'identifier les principaux ports « à risque » en Méditerranée pour le transport d'hydrocarbures et de produits chimiques. En conclusion, si l'on croise les données relatives au pavillon du navire et les données sur le trafic, il apparaît que la réduction des risques en Méditerranée repose essentiellement sur les pays riverains dans l'exercice de leurs obligations en tant qu'État du port, État côtier et État du pavillon, pour faire appliquer les conventions internationales.

- M Frédéric Fave, du Groupe CMA-CGM de transport de conteneurs, a présenté un exposé sur le thème de **la fiabilité des séparateurs**. Il a expliqué, étape par étape, le cheminement des eaux de cale mélangées aux hydrocarbures en mettant l'accent sur le fonctionnement des séparateurs. Il a également décrit un dispositif de surveillance capable de mesurer les concentrations d'hydrocarbures dans l'eau rejetée en mer. Conformément aux Règles de l'Annexe I de MARPOL, ce dispositif peut interrompre l'action de refoulement si la concentration d'hydrocarbure est supérieure à 15 ppm. M Fave a, toutefois, ajouté que la fiabilité du système de séparation peut être affaiblie par une variété de facteurs. Il a cité, notamment, le risque de formation d'émulsions dues à la présence de détergents, les difficultés de décantation dues aux mouvements du navire et la fiabilité douteuse du détecteur à 15 ppm. Il a souligné que les navires au long cours sont mieux préparés pour respecter les règles de MARPOL que les navires faisant des voyages courts ou intenses entre ports.

Débat et conclusions de la session 1

Des éclaircissements ont été demandés sur le rôle respectif de l'État du pavillon, de l'État côtier et de l'État du port dans les conventions MARPOL et UNCLOS (Convention des Nations unies sur le droit de la mer), et comment ces deux conventions s'interpénétraient. Sur les installations de réception portuaires, la question d'une possible sanction internationale de la non application de la convention MARPOL a été soulevée. Sur le transport maritime en Méditerranée, de plus amples informations ont été demandées sur la base de données acquise par le REMPEC et sur l'analyse de ces données, notamment concernant le trafic en transit. L'Espagne a proposé de fournir au Centre des données recueillies au plan national qui pourraient être croisées avec celles acquises par le

REMPEC. Enfin, un débat s'est déroulé suite à la présentation sur la fiabilité des séparateurs, sur le fait de savoir comment tant de pollutions opérationnelles pouvaient encore se produire au vu de la fiabilité des équipements, et si l'une des raisons du phénomène n'était pas le comportement de membres individuels de l'équipage, de manière volontaire ou sous la pression de l'armateur.

En conclusion, étant pour la plupart des juristes, les participants ont exprimé leur satisfaction de voir traités au cours de cette session d'introduction, les aspects techniques du problème des rejets opérationnels des navires, ce qui s'avérait très utile pour mieux appréhender les dispositions de la convention MARPOL et sanctionner de façon appropriée leur non application. Résumant les différents éléments apparus au cours de cette session, le directeur du REMPEC a fait ressortir les points suivants : contrairement à une idée reçue, les rejets opérationnels sont le fait de tous les navires (y compris les navires de pêche) et l'apport des pétroliers ne représenterait que 10% du total. L'étude du trafic en Méditerranée fait apparaître que les États riverains, s'ils décidaient de renforcer leur coopération à ce sujet, seraient en mesure de provoquer une réduction importante du nombre de ces rejets en exerçant leurs pouvoirs en tant qu'État du pavillon tout d'abord. Enfin l'expérience des navigants démontrait que le respect des limites posées par la convention MARPOL n'était pas un objectif inatteignable mais qu'il requérait d'une part une politique de maintenance volontariste et d'autre part une prise en compte de cette contrainte dans la gestion commerciale du navire en recourant aux installations de réception portuaires prévues par la convention MARPOL.

Deuxième journée

Mise en œuvre et application de la convention MARPOL

Les sessions 2 et 3 étaient programmées lors de la deuxième journée, la session 2 portant sur la mise en œuvre et l'application de la convention MARPOL, et la session 3 sur la collecte des preuves de l'infraction.

Session 2 : Le cadre général posé, la seconde session avait pour objectif d'insister sur la nécessité de mettre en œuvre la convention MARPOL, c'est à dire de transposer ses dispositions dans le droit national, en particulier pour ce qui est de la définition de l'infraction et des sanctions, et d'assurer son application. Cette session s'est ouverte sur un rappel des pouvoirs respectifs de l'État du port, de l'État côtier et de l'État du pavillon dans le cadre du droit de la mer, avec une illustration, la création en France de la Zone de Protection Ecologique (ZPE), qui permet d'étendre la zone de juridiction sur laquelle s'exerce les pouvoirs de l'État côtier en matière de protection du milieu marin. Cette session s'est poursuivie avec la question du droit national, en présentant une vue générale de la situation dans la région méditerranéenne, tant celle des États côtiers méditerranéens non membres de l'Union européenne, assujettis aux règles de la convention MARPOL à laquelle ils sont Parties, que la situation des pays membres de l'Union européenne, devant quant à eux se conformer, en outre, à la directive européenne CE 2005/35.

- M Michael Shewchuk, représentant la division des Nations unies des affaires maritimes et du droit de la mer (UN DOALOS) a présenté **les obligations des États Parties à la convention et les pouvoirs respectifs de l'État du pavillon, de l'État**

côtier et de l'État du port, aux termes de la convention des Nations unies sur le droit de la mer (Montego Bay, 1982), et notamment de sa partie XII sur la protection et la préservation de l'environnement marin. Au termes de ces dispositions, les États ont l'obligation de protéger et de préserver l'environnement marin et de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et contrôler la pollution quelle qu'en soit la source, et de minimiser la pollution due au navire, en particulier par des mesures pour la prévention des accidents, la gestion des situations d'urgence, la sécurité des opérations en mer et la prévention des rejets en mer, intentionnels et non intentionnels. M Schewchuk a fait référence en particulier à l'obligation des États de mettre en œuvre les réglementations internationales, de développer leur législation nationale et de s'assurer de leur application. Il est du ressort de l'État du pavillon de veiller à ce que les navires battant le pavillon de cet État se conforment aux règles internationales et nationales. L'État du pavillon, s'il est informé qu'un navire battant son pavillon ne respecte pas ces règles, doit mener une enquête et prendre toute mesure nécessaire pour remédier à la situation, y compris des sanctions. Dans leurs fonctions d'État du port, les États doivent contrôler que les navires étrangers touchant leurs ports ne présentent pas de risques de dommage pour l'environnement marin, et peuvent inspecter et détenir des navires étrangers à cette fin. L'État du port détient également des pouvoirs d'enquête à la demande de l'État du pavillon (quel que soit le lieu de l'infraction), à la demande d'un autre État affecté par une pollution ou en tant qu'État côtier (dans la mer territoriale de cet État ou dans sa zone économique exclusive). Quant à l'État côtier, il doit exercer ses droits et ses devoirs dans les zones sur lesquelles il exerce sa juridiction, y compris sa compétence pénale. Il détient également des pouvoirs d'enquête lorsque le navire est suspecté d'avoir commis une infraction dans ses eaux territoriales ou dans sa zone économique exclusive et se trouve dans ces zones. Le pouvoir d'intenter une action est reconnu à l'État du pavillon du navire, ainsi qu'à l'État du port et à l'État côtier. M Shewchuk a terminé son exposé sur l'obligation de coopérer des États sur ces questions, que ce soit au plan international ou au plan régional, en attirant l'attention de l'auditoire sur les articles 122 et 123 de la convention traitant de la coopération entre les États riverains des mers fermées et semi fermées telles que la Méditerranée. Cette coopération doit s'appliquer en matière d'échange d'informations sur les sanctions, sur le développement de directives régionales pour des sanctions dissuasives, et sur les enquêtes menées par les États du port.

- Le commissaire général de la marine Alain Verdaux, adjoint au préfet maritime de la Méditerranée, est intervenu sur **la zone de protection écologique (ZPE) établie par la France**, comme illustration d'une extension possible de la zone de juridiction de l'État côtier en Méditerranée au delà de la mer territoriale. La ZPE a été établie par une loi de 2003 (Loi n° 2003-346 du 15 avril 2003, relative à la création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République, publiée au journal officiel n° 90 du 16 avril 2003) et son application par un décret (décret en Conseil d'État n° 2004-33 du 08/01/2004, publié au JO

du 10/01/2004 portant création d'une zone de protection écologique au large des côtes de la République en Méditerranée), et permet aux autorités nationales d'exercer leurs compétences en matière de protection du milieu marin au delà des eaux territoriales de la France. M Verdeaux a ensuite expliqué quelle était l'organisation de l'action de l'État en mer en France (métropole): celle ci est du ressort du Premier ministre (avec une structure interministérielle, le Secrétariat général de la mer). Les préfets maritimes représentent le gouvernement et chacun des ministres pour ce qui est des pouvoirs de police en mer et de la coordination des actions de l'État en mer. L'action de l'État en mer met à contribution un ensemble de services au niveau local tels que la marine nationale, la gendarmerie, les douanes, les affaires maritimes. Le commissaire général Verdeaux a conclu son exposé sur la constatation de la diminution des cas de flagrants délits de pollution, même si les pollutions « orphelines », notamment nocturnes, persistent. Cette situation devrait encore s'améliorer avec l'utilisation de l'avion POLMAR 3 de la douane, équipé d'une caméra de vision nocturne, et d'une coopération renforcée en matière judiciaire et de surveillance avec l'Espagne et l'Italie, cette dernière travaillant également sur la création d'une zone similaire à celle de la France.

- Ont ensuite été traitées les questions liées à la mise en œuvre de la convention MARPOL, avec un tour d'horizon en Méditerranée sur **la question de la transposition dans le droit national**. M Sainlos a exposé les éléments nécessaires dont doit se doter un État pour la mise en œuvre de la convention MARPOL, à savoir un cadre juridique approprié, la désignation et l'organisation de pouvoirs publics compétents et l'attribution de capacités et moyens suffisants à ces pouvoirs pour faire respecter effectivement ce droit. Concernant le cadre juridique, M Sainlos a relevé plusieurs éléments importants : sur les dispositions techniques, tout d'abord, avec la nécessité tout d'abord d'adopter une loi portant ratification/accession à la convention, mais également l'adoption d'une loi d'application et/ou de décrets d'application, et l'utilisation d'instructions ou de Circulaires concernant notamment les visites et la certification ainsi que les inspections au titre du contrôle par l'État du port. Sur les dispositions concernant les infractions, M Sainlos a insisté sur la nécessité pour l'État de se doter d'une législation répressive, laquelle doit définir les éléments constitutif des infractions et les moyens de preuve, comprendre un régime de sanctions (sanctions administratives/sanctions pénales, sanctions financières, peines de prison, défense d'exercer une activité particulière, détention etc.) et définir les procédures de poursuite des infractions: désignation des agents habilités à verbaliser et désignation des tribunaux compétents. En ce qui concerne les pouvoirs publics, l'État doit également désigner les autorités en charge de la mise en œuvre et de l'application de la convention MARPOL, ce qui revient généralement à l'administration en charge des transports maritimes, ainsi que les autorités responsables de la police des infractions à la pollution (rejets illicites) et enfin celles en charge de la poursuite et de la répression des infractions, plus précisément les agents et autorités responsables de constater et d'appliquer des sanctions

administratives ou des sanctions de nature pénale (autorités judiciaires). Enfin des capacités de mise en oeuvre adéquates impliquent que du personnel en nombre suffisant soit disponible et que ce personnel, à tous les niveaux des services de l'État, y compris pour ce qui est des magistrats, soit bien formé à ces questions. Des moyens de surveillance dotés des équipements appropriés devaient aussi être utilisés. M Sainlos a ensuite présenté les résultats d'une étude effectuée par le REMPEC dans plusieurs pays méditerranéens non membres de l'Union européenne. Il a relevé que dans la plupart des cas, des lois de ratifications existaient mais qu'il n'y avait pas de loi / décret d'application, ni de loi répressive spécifique sur les infractions. L'organisation des pouvoirs publics et la répartition des responsabilités entre différentes administrations n'étaient pas toujours claires. Surtout, l'implication des ministères de la justice s'avérait insuffisante. M Sainlos a conclu sur plusieurs propositions pour améliorer cette situation, notamment en matière de formation.

- Pour compléter cette vue d'ensemble de l'application de la convention MARPOL dans les pays méditerranéens, l'exposé suivant se proposait de traiter de **la directive européenne CE 2005/35** (directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction ; JO L 255 du 30.9.2005). Mme Laure Chapuis, Administrateur de politiques et stratégies à la Commission européenne (DG Energie et Transport), a présenté au nom de l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM) les meilleures pratiques des Etats côtiers méditerranéens membres de l'Union européenne au regard de la Directive 2005/35/CE qui met en oeuvre la Convention MARPOL. Mme Chapuis a entamé son exposé par un rappel des nombreuses mesures, prises au niveau européen, à l'effet de mieux protéger le milieu marin de la pollution par les navires, y compris l'amélioration des normes et pratiques de sécurité des navires pour prévenir les accidents, en travaillant pour assurer une plus grande disponibilité d'installations de réception portuaires, en renforçant les contrôles par l'État du Port (campagnes intensives) et en mettant en branle le service SafeSeaNet pour une surveillance accrue de la mer. La Directive vise à introduire des sanctions dissuasives (sanctions administratives et/ou pénales) et intègre les dispositions pertinentes de l'Annexe I de MARPOL. Il a précisé que si l'application de la Directive est laissée aux États membres, ses dispositions devaient être transposées dans les législations nationales. Elle a ajouté que les États membres de l'UE réfléchissent, actuellement, à la mise en oeuvre d'un système harmonisé de sanctions dissuasives des pollutions opérationnelles et ces pratiques ont été déclinées et débattues lors d'un Atelier de travail de l'AESM en octobre 2007 (Lisbonne, 8-9 octobre 2007). L'Atelier a permis de conclure que les moyens de preuve utilisés par les pays de l'UE différaient parfois. Se tournant vers les outils de surveillance, la conférencière a fait savoir que l'Atelier de Lisbonne avait reconnu que l'utilisation mixte de la surveillance aérienne et par satellite était la meilleure méthode pour déceler des déversements en mer. L'imagerie satellitaire est idéale pour surveiller de larges superficies maritimes et, à cet égard, le rôle de l'AESM en

tant que fournisseur du service CleanSeaNet est crucial. Mme Chapuis a conclu son intervention en insistant sur la coopération régionale et internationale pour surveiller et contrôler efficacement les événements de rejets illicites par les navires et a relevé toute l'importance que revêt l'échange d'informations et d'expériences entre responsables, experts et professionnels.

Débat et conclusions de la session 2

Lors des discussions qui ont suivi la seconde session, l'accent a surtout été mis sur le rôle de l'État côtier et de ses pouvoirs et sur les instruments dont doit se doter un État pour faire appliquer la convention MARPOL, y compris la question de la formation. La délégation marocaine a apporté des informations sur le jumelage « sécurité-sûreté maritime » Maroc/ Union européenne et a annoncé l'organisation le 15 janvier 2008 à Casablanca, dans le cadre de ce jumelage, d'un atelier de travail relatif aux sanctions pénales en cas de rejets illicites d'hydrocarbures en mer. Enfin, l'absence de possibilité, pour les États méditerranéens non membres de l'Union européenne, de bénéficier du service CleanSeaNet a été soulignée.

En conclusion, certains magistrats ont reconnu que la législation nationale n'était pas toujours adaptée ou suffisamment claire et que cela constituait un obstacle à la poursuite des cas de pollution. Cette session a mis en évidence la nécessité pour les États de se doter d'une législation spécifique et également le besoin de convergence au niveau régional de ces réglementations répressives, afin d'éviter un déplacement de cette délinquance.

Deuxième journée

La collecte des preuves de l'infraction

Session 3: La troisième session traitait de la question de la preuve de l'infraction, question cruciale puisque c'est évidemment de la collecte d'éléments suffisamment probants aux yeux du juge que dépend la condamnation du contrevenant. En la matière, il s'agissait de familiariser les participants au séminaire avec les moyens de preuves généralement admis, mais aussi de présenter l'apport de certaines technologies, par exemple au niveau des ressources offertes par l'imagerie, ou encore au niveau de l'exploitation de systèmes d'information, en particulier les systèmes d'identification automatiques (SIA) des navires. L'utilisation de ces techniques permet en effet d'aider à la reconnaissance d'un rejet illicite et à l'identification du navire responsable d'un tel rejet. Durant cette session, plusieurs éléments de preuve possibles ont ainsi été présentés et leur valeur probante discutée, à savoir, l'échantillonnage et l'analyse des hydrocarbures; les systèmes de télédétection aérienne; l'exploitation des images satellitaires; et l'utilisation de l' AIS.

- Mlle Cristina Farchi, Administrateur de programme au REMPEC, a présenté, au nom de M Ronny Schallier (MUMM, Belgique), un exposé sur l'utilisation **d'échantillons**

d'hydrocarbures comme moyen de collecte de preuves en cas de rejets illicites en mer. En matière de rejets illicites, la prise d'échantillons se fait souvent d'une façon inappropriée en raison de procédés d'échantillonnage incorrects ou incomplets ; c'est pourquoi il est nécessaire de former aux bonnes méthodes d'échantillonnage. Quant à la méthode d'analyse des échantillons d'hydrocarbures, l'intervenante a mis en exergue ses avantages et ses limites. S'il est vrai que l'analyse d'échantillons d'hydrocarbures peut conduire à la production de preuves fiables, notamment lorsque des produits « purs » sont déversés dans le milieu marin (pollution accidentelle), l'exercice est moins concluant s'agissant d'eaux mélangées à des hydrocarbures (rejets illicites). Le risque d'aboutir à des concordances négatives fausses peut être très élevé en raison du mélange inachevé de différents produits pétroliers (pouvant conduire à un échantillonnage incorrect) et à l'intervalle de temps entre l'échantillonnage en mer et au port (puisque des modifications dans la composition des eaux mélangées aux hydrocarbures peuvent survenir). L'analyse d'échantillons d'hydrocarbures peut se révéler un excellent soutien lors de la procédure judiciaire, en cas de rejets 'mystérieux' ou en présence de sources multiples ; cependant, à elles seules ces analyses ne sauraient constituer une preuve concluante.

- L'exposé suivant, consacré aux systèmes de télédétection aérienne, a été délivré par M Luc Emptoz des Douanes françaises. L'orateur a décrit les aéronefs POLMAR, utilisés pour la surveillance aérienne en France, ainsi que le matériel servant à détecter les cas de pollution par des hydrocarbures. L'utilisation du radar aéroporté à visée latérale (SLAR), de radiomètres hyperfréquences ou infrarouges à balayage, et les informations ainsi obtenues, ont été abordées dans le détail. L'intervenant a également décrit le plan de surveillance aérienne avec les avions POLMAR, conçu en France pour surveiller et prévenir la pollution opérationnelle dans les eaux territoriales françaises.
- M Kostas Topouzelis a ensuite fait un exposé sur la **valeur ajoutée des images satellitaires dans la détection de la pollution par des hydrocarbures**. L'orateur a relevé que le satellite offre un potentiel considérable pour les efforts d'application de la loi en matière de lutte contre les rejets illicites par des navires, pour peu que certaines conditions du système, telles que les données en temps quasi réel, la large couverture ainsi que le haut degré de fiabilité, soient réunies. L'objectif est de concevoir, dans un avenir proche, un système intégré combinant tous les moyens existants (aériens, maritimes et satellitaires) afin de disposer d'une capacité de surveillance renforcée et durable. A la lumière de ce qui précède, quelques résultats positifs du projet pilote AESOP (surveillance aérienne et par satellite de la pollution opérationnelle en Mer Adriatique) du REMPEC ont été présentés aux participants, d'autant plus que ce projet, réalisé en collaboration avec plusieurs partenaires, a confirmé la capacité des images satellitaires à soutenir et intégrer la surveillance aérienne dans les efforts de lutte contre les rejets illicites en mer.

- **L'utilisation d'images AIS pour identifier le navire** a été présenté par M Marko Perkovic de l'Université de Ljubljana (Slovénie). Après une brève introduction sur le fonctionnement du dispositif AIS et des informations qu'il peut fournir (nom du navire, numéro OMI, position du navire, heure, vitesse, etc.), l'intervenant a expliqué comment l'AIS peut être utilisé comme moyen d'identification du pollueur. Plusieurs cas ont été cités où un pollueur est identifié grâce à l'intégration d'images RSO (radar à synthèse d'ouverture) à des données météocéanographiques, le recours à des applications de pollution par des hydrocarbures à défilement rétrospectif et à des données d'archives AIS.
- Le dernier exposé de la session a été donné par M Mike Sitts du Forum marin international des compagnies pétrolières (OCIMF). Il a présenté les principaux objectifs du Forum liés **au renforcement de la construction et de l'exploitation saines des pétroliers et des terminaux**, à l'amélioration de la sécurité et la prévention de la pollution (*Ship inspection Report Programme*). Il a également passé en revue l'évolution des méthodes de lavage des citernes et l'étroite collaboration du Forum avec l'OMI, la Commission européenne et d'autres autorités régionales et nationales visant à formuler et à encourager l'application de conventions et règles internationales.

Débat et conclusions de la session 3

Certains participants ont demandé davantage d'informations sur ces questions techniques, notamment sur les échantillons d'hydrocarbures. En conclusion, la session d'après-midi a permis de montrer toute l'importance qu'il y a à utiliser les nombreux outils techniques disponibles afin de rechercher les preuves d'un rejet illicite en mer.

Troisième journée

La poursuite des contrevenants : le rôle des magistrats

Session 4: La poursuite des contrevenants a été abordée au cours de la session 4. Il s'agissait ici de présenter aux participants des exemples d'organisation judiciaire nationale et le déroulement d'une procédure pour rejet illicite. Le système américain, avec une coopération étroite entre les gardes côtes et les tribunaux, ainsi que le système français, qui a opté pour des tribunaux spécialisés pour connaître de ce type d'infractions, ont été exposés. La session s'est ensuite poursuivie sur la façon dont les juges américains et français (parquet et siège) traitent dans la pratique les dossiers qui leur sont transmis, en particulier au niveau de la recevabilité de la preuve et de la condamnation. Cette session a mis en évidence deux approches différentes l'une fondée sur le travail des inspecteurs dans le cadre du contrôle par l'État du port, l'autre fondée sur le principe du flagrant délit

- Le commandant (LCDR) David O'Connell, du bureau de la législation maritime et internationale des Gardes-côtes des États-Unis d'Amérique, a exposé **la**

coopération étroite établie aux États Unis entre les autorités chargées de l'enquête et les autorités judiciaires en matière de pollution opérationnelle des navires. Du point de vue des Gardes-côtes américaines, la question des rejets illicites s'explique principalement par des motifs financiers, en évitant les coûts impliqués par le respect de la réglementation en la matière, qui se répercutent sur l'activité de transport. Cette vision des choses est inacceptable et les opérateurs doivent développer des systèmes de gestion prenant en compte la protection de l'environnement. Les Gardes-côtes américaines font face à divers types de violations lors des inspections, et peuvent prendre une série de mesures, allant de la simple mesure administrative à visée corrective jusqu'aux poursuites judiciaires. La détection des infractions se fait au cours des contrôles de l'État du port opérés par les Gardes-côtes, mais aussi par la dénonciation (équipage ou compagnie) ou par le renseignement. Afin de répondre aux cas de violations de l'Annexe I de la convention MARPOL, la loi américaine est mise en œuvre à travers le renforcement des outils disponibles pour ce qui est de l'État du port, mais également par une coopération accrue, y compris en matière de formation, entre les inspecteurs/enquêteurs et les procureurs, les Gardes-côtes transmettant aux autorités judiciaires les cas de pollution pouvant donner lieu à une poursuite et à des sanctions pénales. Mr. O'Connell a ensuite décrit en détail le déroulement de l'enquête à bord du navire, en particulier pour ce qui est de l'équipement et des tuyaux de raccordement et a montré aux participants toute une série d'exemples flagrants de violations, notamment au niveau de ces raccordements et valves qui sont souvent modifiés pour contourner les séparateurs et autres systèmes de filtrage. Le conférencier a expliqué quels étaient les éléments de preuve que les inspecteurs devaient recueillir (auditions, photos, échantillons, registres, certificats, diagrammes et autres documents tels que les reçus de livraison des déchets aux ports). Mr. O'Connell a conclu sur les mesures de pression ou de sanction, comme la détention du navire, la négociation d'accords entre le navire et le gouvernement, et le développement et l'application par le bord d'un Plan de respect de l'environnement (Environmental Compliance Plan).

- La parole a ensuite été donnée au procureur du Département de la Justice des États-Unis d'Amérique, M Richard A. Udell, pour un exposé sur **la politique américaine de poursuite en matière de rejets illicites**. Celui-ci a rappelé que la convention MARPOL faisait de l'État du pavillon l'État compétent pour poursuivre les cas de pollution, les pouvoirs de l'État du port étant en la matière très limités, et a exposé l'interprétation américaine de la convention sur le droit de la mer. Il a ensuite expliqué qu'aux États Unis, la loi sanctionnait non pas l'acte de pollution en lui-même, mais les cas de fausse déclaration, falsification du registre des hydrocarbures ou autres registres, obstruction aux inspections et conspiration. D'autre part, dans la loi américaine mettant en œuvre la convention MARPOL, ces actes délibérés sont qualifiés de crime. Une autre spécificité de la loi américaine est la possibilité pour la Cour de « rétribuer » les personnes fournissant des informations permettant une

condamnation, cette rétribution, le « Whistle Blower Award », pouvant aller jusqu'à un montant égal à la moitié de l'amende infligée. La récolte d'informations dans ce contexte est bien entendu entourée de précautions et fait l'objet de vérifications. Il a également mentionné les efforts de plusieurs pays tels que le Canada ou l'Australie ou ceux de l'Union européenne pour sanctionner les violations à MARPOL, ainsi que le manuel d'enquête produit par INTERPOL. Le Procureur a présenté aux participants de nombreux exemples d'affaires traitées aux États Unis, en montrant des exemples concrets de violations, les moyens de preuves pris en compte par la Cour et les sanctions appliquées. Il a conclu son exposé en remarquant qu'en dépit d'un renforcement des sanctions, la tendance semblait être à la multiplicité des violations, et en insistant sur le caractère international inhérent à ce type de crimes et sur la nécessité qui en découle d'une coopération internationale en la matière.

- Concernant **l'organisation judiciaire en France**, Mme la juge Marie Elisabeth Bancal, vice présidente du Tribunal de Grande Instance de Marseille a indiqué que la poursuite des contrevenants se faisait devant des tribunaux spécialisés, à savoir le TGI du Havre pour les infractions commises dans la Manche, le TGI de Brest pour les infractions commises en Atlantique, le TGI de Marseille pour ce qui est de la Méditerranée, le Tribunal de Paris restant compétent pour toutes les pollutions accidentelles et les pollution opérationnelles de grande complexité. Elle est revenue sur la création en 2003 de la ZPE, qui étend la compétence des autorités françaises en matière de protection de l'environnement marin (et donc du TGI de Marseille) jusqu'à 188 miles nautiques en Méditerranée, pour expliquer que la création de cette zone avait grandement aidé à la collaboration entre autorités administratives et judiciaires et avait conduit à plus d'efficacité. Mme Bancal a ensuite mentionné la tendance très significative à l'alourdissement des sanctions, qui peuvent aller à présent jusqu'à 1 million d'euros d'amende et 10 ans d'emprisonnement si l'infraction est commise dans les eaux territoriales. Elle a précisé que dans le système français, les peines étaient personnelles, mais que compte tenu des circonstances, le paiement de l'amende pouvait être supporté par l'armateur. Elle a ajouté que la concertation entre les magistrats du siège et les magistrats du parquet était très importante dans ce type d'affaires.
- Monsieur le Procureur de la République Blachon est ensuite intervenu pour présenter **le rôle du ministère public et les moyens qu'il doit mettre en œuvre** pour lutter contre les atteintes à l'environnement, qui ont été précisés dans une circulaire du 1^{er} avril 2003. Il a précisé qu'en France l'enquête, diligentée dans le cadre du flagrant délit, devait être menée dans un temps très voisin de la commission des faits et que le Procureur avait à cet égard la direction des enquêtes et des poursuites jusqu'à ce que l'affaire soit transmise au Tribunal. Il a indiqué qu'un effort avait été fait depuis 2003 pour normaliser ces enquêtes au niveau des différentes autorités concernées (douanes, préfecture maritime, marine et gendarmerie nationale etc.) avec des procédures type, des constatations type, des

procès verbaux et POLREP, alertes et auditions type. Le conférencier a ensuite décrit toute la chaîne des actions possibles et enquêtes qui peuvent être menées à partir de la transmission d'un dossier par un officier de police judiciaire au Procureur de la République, à savoir l'immobilisation du navire le cas échéant, son éventuel déroutement vers un port français, la saisine du service d'enquête (gendarmerie maritime), la levée de l'immobilisation contre versement d'une caution en vue du procès. Lorsqu'il n'est pas possible de retenir les éléments de preuve dans le temps imparti à l'enquête de flagrance, la procédure d'enquête préliminaire est alors activée et peut se poursuivre, notamment par une demande d'entraide internationale.

- **L'appréciation de la preuve par le juge** a été présentée par Madame la juge Bancal, reprenant la parole pour décrire le système français en la matière. Ce système se définit par le principe de la liberté de la preuve et par le principe de l'intime conviction du juge. Elle a passé en revue les différents moyens de preuve habituellement présentés devant les tribunaux français, c'est à dire le procès verbal de constatation, qui fait foi jusqu'à preuve contraire, les photographies confortant le procès verbal et leur interprétation par un homme de l'art à l'aide du Code d'apparence de l'Accord de Bonn, les compte rendus de visites techniques du navire, peu utilisées par les magistrats, les documents de bord, et les prélèvements sur site lesquels, depuis un arrêt du TGI de Marseille du 6 septembre 2004, ne sont plus indispensables, et la description de la nappe polluée sur la base du Code d'apparence de l'accord de Bonn, y compris dans d'autres zones que celle de cet accord qui concerne la mer du Nord, est suffisante. Ainsi, le principe de la liberté de la preuve a été réaffirmé en 2007 dans deux arrêts de la Cour de cassation (chambre criminelle 13 mars 2007), laquelle décide que « *les juges du fonds peuvent fonder leur conviction sur un faisceau d'indices tirés de l'aspect de la nappe polluée, de sa position par rapport au navire, de son interruption à la suite d'un contact radio, de l'absence de navire à proximité, ainsi que des discordances entre les indications du journal de bord et les constatations opérées dans les cales* ». Madame la Juge a également insisté sur l'importance des éléments recueillis lors des débats à l'audience.

Débat et conclusions de la session 4

De nombreuses questions ont suivi les exposés de cette session, provenant surtout des magistrats, dont certains ont pris la parole pour donner des informations sur leur système national et les difficultés rencontrées, notamment au niveau de la coordination avec d'autres services en charge du recueil des preuves.

En conclusion, il est apparu qu'une bonne coordination était essentielle au niveau national, mais aussi au niveau interétatique dans le cadre du contrôle par l'État du port et entre les magistrats de différents pays.

Visite : Dans l'après midi de la troisième journée, une visite au port autonome de Marseille était organisée. Les participants ont pu visiter la passerelle ainsi que la salle machine et le séparateur eau/hydrocarbures d'un navire roulier battant pavillon français. Par la suite, une présentation sur le système de gestion portuaire des déchets provenant des navires a été donnée par le port autonome de Marseille, dans ses locaux. Cette présentation a mis en lumière la pratique originale du port concernant l'utilisation par les navires des installations de réception pour le recueil des déchets. Le port fait en effet supporter les frais relatifs à ces installations aux navires qui ne les utilisent pas, les navires utilisant ces installations en étant exemptés.

Quatrième journée

Coopération et voies futures

Session 5: la session 5, programmée pour la quatrième et dernière journée, avait pour objectif de revenir sur la coopération régionale en matière de pollution illicite des navires. Cette question s'avère essentielle, notamment au niveau de la surveillance des eaux maritimes et de l'enquête. Certaines mers régionales, comme la mer du Nord dans le cadre de l'accord de Bonn, ont aujourd'hui une politique de coopération avancée, tant au niveau de la surveillance qu'au plan judiciaire, avec le réseaux des procureurs de la mer du Nord. Cette coopération est testée lors d'opérations de surveillance de grande ampleur. En ce qui concerne la région méditerranéenne, il n'existe pas de coopération similaire dans ces domaines. D'autre part les États côtiers méditerranéens membres de l'Union européenne peuvent bénéficier du service offert par le système européen de surveillances des eaux par satellite (CleanSeaNet) mais ce service n'est pas disponible pour les États côtiers non membres de l'Union européenne. Le REMPEC a, au cours de cette session, présenté plusieurs projets auxquels il avait participé en vue de tester les possibilités offertes par les images satellites.

- Le premier exposé sur le service CleanSeaNet de l'UE a été présenté par M Samuel Djavidnia, administrateur de projet à l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM). Pour appliquer la Directive 2005/35/CE (entrée en vigueur le 1^{er} mars 2007) sur la pollution par les navires et l'introduction de sanctions en cas de violations, l'AESM a conçu un **système européen de détection des marées noires en mer** baptisé (**CleanSeaNet**). Ce système s'appuie sur la surveillance par satellite sur demande de la Commission et de tous les États maritimes membres de l'UE et de l'AELE (Islande et Norvège). Ce système a été conçu à l'effet de:
 - développer une inspection régulière des mers européennes pour détecter tout rejet illégal;
 - apporter le soutien en cas de déversement accidentel;
 - enquêter sur des "points chauds" de pollution à des fins de compilation statistique.

Après une présentation détaillée du service CleanSeaNet et des premiers résultats qu'il a donnés, l'intervenant a réitéré, devant l'assistance, la nécessité de poursuivre l'affinement du système, notamment par l'intégration des données AIS et l'utilisation de la modélisation de déversements d'hydrocarbures et la prévision de modèles de dérive afin d'identifier le pollueur.

- M François Parthiot, responsable pour la Méditerranée au CEDRE, a présenté pour le compte de M Ronny Schallier (MUMM, Belgique) un exposé sur **la coopération en matière de surveillance aérienne et par satellite en Mer du Nord** (SuperCEPCO). L'exercice Super CEPCO (Opération coordonnée élargie de contrôle de la pollution), qui a consisté en 10 jours de surveillance continue, a été mené en 2007 et les objectifs suivants lui ont été assignés:
 - procéder à une surveillance continue de la pollution par les navires;
 - valider les détections par satellite et formuler des lignes directrices pour la surveillance utilisant ce moyen;
 - attraper les pollueurs et élaborer des procédures de suivi rapides et efficaces;
 - formuler des lignes directrices européennes sur les procédures de surveillance, de détection et de notification de cas de pollution aux hydrocarbures.

L'exercice a permis la détection de 51 nappes dont 36 d'hydrocarbures. Sur 20 images SAR, 27 détections ont été réalisées, parmi lesquelles 10 ont été vérifiées à temps par moyen aérien. Finalement, 5 navires pollueurs ont été identifiés. Suite à cet exercice, divers enseignements ont été tirés et des recommandations faites concernant la surveillance aérienne et par satellite et les suites judiciaires. Ainsi, en raison, notamment, de la forte variabilité qui caractérise les pratiques et systèmes juridiques nationaux des Parties contractantes à l'Accord de Bonn, laquelle variabilité s'est clairement manifestée lors de cet exercice, il a été établi qu'il était nécessaire de définir des procédures précises pour le transfert, d'un pays à un autre, des moyens de preuve. A la lumière de l'expérience acquise grâce à l'exercice SuperCEPCO, et compte tenu des résultats positifs obtenus, un autre exercice analogue est prévu pour 2008.

- Mlle Farchi a présenté un exposé sur **la coopération et les activités de surveillance en Méditerranée et le rôle du REMPEC**. Suite à l'adoption du Protocole « Prévention et Situation Critique » en 2002 et, en 2005, de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution du milieu marin par les navires, le REMPEC s'est investi plus avant dans des projets de surveillance aérienne et satellitaire en Méditerranée. L'intervenante a rendu compte des nombreux projets réalisés depuis 2003, en mettant en exergue les principales réalisations et les progrès accomplis dans ce domaines au cours des dernières

années. Elle a en particulier présenté aux participants le projet MARCOAST, que le REMPEC conduit actuellement avec le Maroc, l'Algérie et la Tunisie, dans le cadre de l'Accord sous-régional que ces trois pays ont signé récemment. Dans ce projet, l'accent est mis sur la participation active des utilisateurs finaux puisque les trois pays se sont engagés à vérifier, par des moyens aériens ou maritimes, les déversements d'hydrocarbures détectés par satellite dans leurs régions maritimes (eaux territoriales) et à transmettre au REMPEC un formulaire de notification de pollution. Les résultats préliminaires obtenus ont été présentés aux participants et des activités pouvant être menées dans un avenir proche ont été énumérées. Quant au projet MARCOAST, ce service pourrait être affiné pour y introduire l'utilisation de l' AIS et des modèles de prévision de déversement d'hydrocarbures afin de pouvoir mieux identifier le navire pollueur.

Débat et conclusions de la session 5

Les participants ont confirmé l'importance des projets pilotes de surveillance des déversements mis en œuvre en Méditerranée afin de s'assurer, à terme, que toutes les Parties contractantes disposent d'outils et de procédés similaires. Il était, à cet égard, important d'apprendre des expériences menées dans d'autres régions.

En conclusion, il a été recommandé de renforcer la coopération interrégionale. Le directeur du REMPEC a par ailleurs rappelé que les Parties contractantes, à travers la réunion des correspondants du Centre et la réunion des correspondants du PAM, avaient inclus dans le programme de travail du REMPEC la réalisation d'un exercice SUPERCEPCO en 2009.

II.3. CONCLUSIONS

Le directeur du REMPEC a résumé les débats qui s'étaient déroulés lors du séminaire et proposé la voie à suivre. Il a cité la nécessité **d'améliorer les dispositifs juridiques nationaux** en mettant au point un cadre juridique spécifique pour appliquer l'Annexe I de la Convention MARPOL et, au plan régional, en allant vers **un accord sur les pratiques communes en matière de recevabilité des preuves et des niveaux des contraventions**. Il a également réitéré la nécessité de lancer et/ou de renforcer diverses formes de coopération en Méditerranée susceptibles d'impulser les efforts de prévention de la pollution opérationnelle par les navires. Il a cité, entre autres, la possibilité d'un renforcement de la **coopération judiciaire** en créant un réseau méditerranéen des magistrats qui aurait pour mission de faciliter la circulation des expériences en matière de jurisprudence. La coopération parmi les États méditerranéens étant également nécessaire dans le domaine de la surveillance, il faudrait explorer les possibilités d'échanger les images satellitaires et mener des actions pilotes.

Les participants sont tombés d'accord sur deux questions, à savoir :

- **Les actions de formation:**

Plusieurs participants ont appelé le REMPEC à organiser d'autres actions de formation sur le même thème, ce qui contribuerait à asseoir une meilleure prévention, plus systématique, de la pollution par les navires en Méditerranée.

- **Le réseau méditerranéen des magistrats:**

Par ailleurs, concernant l'échange d'information et la coopération, les participants se sont déclarés favorable à l'établissement d'un réseau de magistrats en Méditerranée. Le Centre a offert son assistance dans ce domaine, dans le cadre de la diffusion et de l'échange des informations visées dans l'article 7 du protocole « Prévention et Situation Critique ».

Le séminaire a pris fin à 12h30 le 30 novembre 2007. M Hébert a exprimé les sincères remerciements du Centre à tous les conférenciers pour leurs excellents exposés et aux participants pour leur participation active au Séminaire. Il a également remercié l'Ecole de la Marine Marchande de Marseille pour son soutien et sa précieuse collaboration, ce qui avait permis d'assurer la tenue du séminaire, qui s'était déroulé dans les locaux de l'école, dans les meilleures conditions possibles.



ANNEXE I

Liste des Conférenciers

BANCAL Marie- Elisabeth (Mme)

Juge

Vice-président chargé des fonctions de Secrétaire générale de la Présidence
au Tribunal de Grande Instance de Marseille et Président
de la chambre pénale spécialisée en matière de pollution maritime
6 rue Joseph Antran
13006 Marseille
FRANCE

Tel: +33 (4) 94 02 03 76

Fax: +33 (4) 91 15 50 99

E-mail: marie-elisabeth.bancal@justice.fr

BLACHON Jean-Luc (M)

Procureur

Substitut du Procureur de la République
Près le Tribunal de Grande Instance de Marseille
6 rue Joseph Antran
13006 Marseille
FRANCE

Tel: +33 (4) 91 15 51 17

Fax: +33 (4) 91 15 53 91

E-mail: Jean-Luc.Blachon@justice.fr

CHAPUIS Laure (Mme)

Policy Officer

European Commission/DG Energy and Transport
Maritime Transport Policy: Regulatory Questions, Maritime Safety & Seafarers
Rue de Mot 28
B1049 Brussels
BELGIQUE

Tel: +32 (229) 690 57

Fax: +32 (229) 69066

E-mail: Laure.Chapuis@ec.europa.eu

EMPTOZ Luc (M)

Direction Interrégionale des Douanes de Méditerranée
Centre de renseignements douaniers et statistiques
48, avenue Robert Schumann
13224 Marseille Cedex 1
FRANCE

Tel: +33 825 308 263

Fax: +33 (4) 91 56 26 60

E-mail: --

DEVEZE Magali (Melle)

Port Autonome de Marseille
Service Environnement
23, place de la Joliette
BP 81965
13226 Marseille Cedex 02
FRANCE

Tel: +33 (4) 91 39 41 28
Fax: +33 (4) 91 39 54 42
E-mail: m.deveze@marseille-port.fr

DJAVIDNIA Samuel (M)

Project Officer
European Maritime Safety Agency (EMSA)
Av. Dom João II, Lote 1.06.2.5
1998-001 Lisbon
PORTUGAL

Tel: +351 (21) 1209 386
Fax: +351 (21) 1209 219
E-mail: Samuel.DJAVIDNIA@emsa.europa.eu

FARCHI Cristina (Melle)

Administrateur de Programme
Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle
(REMPEC)
Maritime House
Lascaris Wharf, Valletta VLT 1921
MALTE

Tel: +356 21 33 72 96 / 7 / 8
Fax: +356 21 33 99 51
E-mail: cfarchi@rempec.org

FAVE Frédéric (M)

CMA CGM
Cie Security Officer (ISPS)/ DPA CIP
4 Quai d'Arenc
13002 Marseille
FRANCE

Tel: +33 (4) 88 91 90 00
Fax: +32 (4) 88 91 90 95
E-mail: ho.ffave@cma-gm.com

GREY Catherine (Mme)

Head, External Relations and Conference
IOPC Funds
Portland House
Bressenden Place
London SW1E 5PN
GRANDE BRETAGNE

Tel: +44 (20) 7592 71 00
Fax: +44 (20) 7592 71 11
E-mail: Catherine_Grey@IOPCFund.org

KHODJET EL KHIL Lilia (Dr.)

Administrateur de Programme (Protection de l'Environnement Marin)
Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle
(REMPEC)
Maritime House
Lascaris Wharf, Valletta VLT 1921
MALTE

Tel: +356 21 33 72 96 / 7 / 8
Fax: +356 21 33 99 51
E-mail: lilia.khodjet@rempec.org

O'CONNELL David (LCDR)

U.S. Coast Guard Office of Maritime & International Law
Coast Guard Headquarters
Washington D.C.
ETATS UNIS D'AMÉRIQUE

Tel: +1 202 372 37 87
Fax: --
E-mail: David.E.Oconnell@uscg.mil

PARTHIOT François (M)

Délégué pour la Méditerranée
CEDRE
C/o IFREMER – Zone Portuaire de Bregailon
83505 La Seyne sur Mer
FRANCE

Tel: +33 (4) 94 30 48 87
+33 (4) 94 30 49 93
Fax +33 (4) 94 30 44 15
E-mail: francois-parthiot@cedre.fr

PELLETIER-DOISY Cyril (Prof.)

Ecole Nationale de la Marine Marchande de Marseille
39, rue du Corail
13285 Marseille Cedex 08
FRANCE

Tel: +33 (4) 91 76 82 82
Fax: +33 (4) 91 73 88 64
E-mail: enmm-marseille@equipement.gouv.fr

PERKOVIC Marko (M)

Head of Marine Engineering Department
University of Ljubljana
Faculty of Maritime Studies and Transportation
Pot pomorscakov 4
SI 6320 Portoroz
SLOVÉNIE

Tel: +386 (5) 6767 290
Fax: +386 (5) 6767 130
E-mail: Marko.Perkovic@fpp.uni-lj.si

SAINLOS Jean Claude (M)

Consultant
Quartier du Portaleburu
Route Napoleon
St Jean Pied de Port 64220
FRANCE

Tel: --
Fax: --
E-mail: jc.sainlos@yahoo.fr

SHEWCHUK Michael (M)

Ocean Affairs and Law of the Sea Officer
UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea
Office of Legal Affairs
United Nations (UN DOALOS)
2 United Nations Plaza, DC2-410
New York NY, 10017
ETATS UNIS D'AMÉRIQUE

Tel: +1 917 367 22 55
Fax: +1 212 963 58 47
E-mail: shewchuk@un.org

SITTS Michael (Captain)

Senior Advisor
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
27, Queen Anne's Gate
London SW 1H 9 BU
GRANDE BRETAGNE

Tel: +44 (20) 7654 1212
Fax: +44 (20) 7654 1205
E-mail: mike.sitts@ocimf.com

TOPOUZELIS Konstantinos (Dr.)

European Commission - Joint Research Centre (EC-JRC)
Institute for the Protection and Security of the Citizen
Maritime Affairs Unit
T.P. 723
21020 Ispra (VA)
ITALIE

Tel: +39 (06) 332 78 96 09
Fax: +39 (06) 332 78 54 69
E-mail: kostas.topouzelis@jrc.it

VERDEAUX Alain (M)

Commissaire général de la marine
Adjoint au préfet maritime de la Méditerranée
PREMAR Méditerranée
Boite postale 912
83 800 Toulon Armées
FRANCE

Tel: +33 (4) 94 02 03 76

Fax: +33 (4) 94 02 13 63

E-mail: alain.verdeaux@premar-mediterranee.gouv.fr

UDELL Richard (M)

Senior Trial Attorney
Environment Crimes Section
US Department of Justice
950 Pennsylvania Avenue, NW
Washington DC 20530-001
ETATS UNIS D'AMÉRIQUE

Tel: +1 202 353 15 55

Fax: --

E-mail: Richard.Udell@usdoj.gov

ANNEXE II

Liste des participants

RÉPRESENTANTS DES PARTIES CONTRACTANTES

ALBANIE

KAPIDANI Sokol (M)

Director
Ministry of Public Works, Transport and Telecommunication
Maritime Transport Policy Directorate
Skenderbeg Square Nr. 5
Tirana

Tel: +355 (4) 25 70 28
Mobile: +355 68 20 73 523
Fax: +355 (4) 25 70 28
E-mail: skapidani@gmail.com

MALOKU Arben (M)

Specialist
Ministry of Public Works, Transport and Telecommunication
Maritime Transport Policy Directorate
Skenderbeg Square Nr. 5
Tirana

Tel: +355 (4) 25 70 28
Mobile: +355 69 20 93 819
Fax: +355 (4) 25 70 28
E-mail: beni2000al@yahoo.com

ALGÉRIE

HEBADJI Dounia (Mme)

Magistrate
Ministère de la Justice
71 Bd Krim Belkacem
16000 Alger

Tel: --
Mobile: +213 072 19 15 13
Fax: --
E-mail: dounia-h@yahoo.com

BOSNIE ET HERZÉGOVINE

BOLOBAN Miralem (M)

Captain of Water Transport Captaincy
Federal Ministry of Transport and Communications
Braće Fejića, BB
Mostar 88 000

Tel: +387 (36) 550 025
+387 (36) 755 215
Mobile: +387 61 513 796
Fax: +387 (36) 550 024
+387 (36) 755 215
E-mail: kapostro@cob.net.ba

CHYPRE

AGAPIOU Michael (M)

Marine Surveyor Maritime Labour, Environment Protection, Classification Societies
Port Control and Co-ordination Division
Department of Merchant Shipping
Ministry of Communication and Works
Kyllinis Street
Mesa Geitonia
4007 Limassol

Tel: +357 (25) 848 100
+357 (25) 848 131 (direct)
Mobile: +357 (99) 53 89 16
Fax: +357 (25) 848 200
E-mail: magapiou@dms.mcw.gov.cy

KYRIACOU Lydia (Mme)

Maritime Affairs Officer, Legal and EU Harmonisation Division
Department of Merchant Shipping
Ministry of Communication and Works
Kyllinis Street
Mesa Geitonia
4007 Limassol

Tel: +357 (25) 848 100
+357 (25) 848 237 (direct)
Mobile: +357 (99) 47 40 58
Fax: +357 (25) 848 200
E-mail: lykriacou@dms.mcw.gov.cy

COMMISSION EUROPÉENNE

CHAPUIS Laure (Mme)

Policy Officer
European Commission/DG Energy and Transport
Maritime Transport Policy: Regulatory Questions, Maritime Safety & Seafarers
Rue de Mot 28
B1049 Brussels
BELGIUM

Tel: +32 (229) 690 57
Mobile: +32 477 39 39 18
Fax: +32 (229) 69066
E-mail: Laure.Chapuis@ec.europa.eu

CROATIE

GLAŽAR Darko (Capt.)

Ministry of Sea Tourism, Traffic and Development
Harbour Master's Office Rijeka
Senjsko pristanište 3
51000 Rijeka

Tel: +385 (51) 214 113
Mobile: +385 (99) 2111 247
Fax: +385 (51) 211 660
E-mail: darko.glazar@pomorstvo.hr

ÉGYPTE

OSMAN Mohamed Elsayed Abd-Alsalam (Commodore)

Head of Crisis Management Administration
Egyptian Authority for Maritime Safety
Ministry of Transport
Bab Gomrok Nr. 1
Ras El-Tin
Alexandria

Tel: +20 (3) 48 63 650
Mobile: +20 (12) 6131807
Fax: +20 (3) 48 37 627
E-mail: othman@msn.com

MOLOKHIA Maged Samir Hossam Eldin Abd-Elsalam (Dr.)

Legal Researcher
Egyptian Authority for Maritime Safety
Ministry of Transport
Bab Gomrok Nr. 1
Ras El-Tin
Alexandria

Tel: +20 (3) 48 63 650
Mobile: +20 (11) 11 80 586
Fax: +20 (3) 48 37 627
E-mail: mageds1970@yahoo.com

ESPAGNE

MARTIN PARTIDA Itziar (Melle)

Head of Co-ordination and Studies
Marine Pollution Department
Directorate General for Merchant Marine
Ministry of Transport and Public Works
Spanish Maritime Administration
Ruiz de Alarcon 1
28071 Madrid

Tel: +34 (91) 597 90 42
Mobile: --
Fax: +34 (91) 597 92 35
E-mail: imartin@fomento.es

ESPAGNE (suiv.)

BRETOS Carlos (M)

Head of Sanctioning Procedures Department
Ministry for Transport and Public Works
Directorate General for Merchant Marine
Ruiz de Alarcon, 1
28071 Madrid

Tel: +34 (91) 597 91 90
Mobile: --
Fax: +34 (91) 597 92 07
E-mail: cbretos@fomento.es

MANES Guadalupe (Mme)

Technician for the Sanctioning Procedures
Ministry for Transport and Public Works
Directorate General for Merchant Marine
Ruiz de Alarcon, 1
28071 Madrid

Tel: +34 (91) 597 90 30
Mobile: --
Fax: +34 (91) 597 92 07
E-mail: gmanes@fomento.es

RUIZ DE LOBERA Alfonso (M)

Head of International Relationship and Studies
Spanish Maritime Safety Agency (SASEMAR)
Fruea, 3
Madrid

Tel: +34 (91) 755 91 00
+34 (91) 755 91 26
Mobile: +34 648 23 99 37
Fax: +34 (91) 755 91 09
E-mail : interoper@sasemar.es

RODRIGUEZ CARBONELL Sergio (M)

Head of Marine Protection Department
Spanish Maritime Safety Agency (SASEMAR)
Fruea, 3
Madrid

Tel: +34 (91) 755 91 00
Mobile: +34 (63) 005 95 62
Fax: +34 (91) 755 91 09
E-mail: lcc@sasemar.es

FRANCE

DUFAU-RICHET Marie-Sophie (Mme)

Chargée de mission
Secrétariat Général de la Mer
16 Boulevard Raspail
75007 Paris

Tel: +33 (1) 53 63 41 50/41 53
Mobile: +33 (6) 615 39 501
Fax: +33 (1) 53 63 41 78
E-mail: marie-sophie.dufau-richet@pm.gouv.fr

GRÈCE

PREVEZANOS Dionisios (M)

Lieutenant (H.C.G.)
Hellenic Republic/ Central Port Authority of Elefsina
Port Police Department
10 Kanellopoulou
Elefsina

Tel : +30 (210) 556 55 94
Mobile: --
Fax: +30 (210) 554 79 80
E-mail: elef@yen.gr

KORONAIOS Nektarios (M.)

Lieutenant Junior Grade (H.C.G.)
Hellenic Republic
Ministry of Mercantile Marine, Aegean and Island Policy
Marine Environment Protection Directorate
10 Ipsilantou
Piraeus

Tel: +30 (210) 419 1351
Mobile: --
Fax: +30 (210) 422 04 40
E-mail: dpthap@yen.gr

ISRAEL

GERSON Alexander (Capt.)

Principal Shipping Inspector
Ministry of Transport
Administration of Shipping and Ports
Itzhak Rabin Government Complex
15A Pal-Yam Str., Building B
P.O. Box 806 , Haifa 31999

Tel: +972 (4) 863 20 80
Mobile: +972 577 251 097
Fax: +972 (4) 863 21 18
E-mail: alexg@mot.gov.il

ISRAEL

UTITZ Nimrod (M)

Deputy Director
Ministry of Environmental Protection
Marine and Coastal Environment Division
15A Pal Yam Street
P.O. Box 811
Haifa

Tel: +972 (4) 863 35 00
Mobile: +972 50 623 30 54
Fax: +972 (4) 863 35 20
E-mail: nimrodu@sviva.gov.il

SHALIT Iris (Melle)

Attorney/Legal Advisor
Ministry of Environmental Protection
Kanfei Nesharim Street. 5
Jerusalem

Tel: +972 (2) 655 37 34
Mobile: --
Fax: +972 (2) 655 37 44
E-mail: iris.shalit@sviva.gov.il

ITALIE

PELLETIER Antonio (LT)

Tenente di Vascello
Operations Department Assistant
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
Operations Department
Via dell'Arte, 16
Rome

Tel: +39 (06) 54 93 72 15
Mobile: +39 338 137 22 42
Fax: +39 (06) 59 22 737
E-mail: antonio.pelletier@tin.it

LIBAN

NASSAR Samaranda (Juge)

Judge in the Superior Court
Ministry of Justice
Criminal Law
St Maroun – Souaodan
Building 3rd Floor No. 18
Horch Tabet

Tel: +961 (1) 495 327
Mobile: +961 3 250 685
Fax: +961 (1) 495 327
E-mail: samarandanassar@yahoo.com

LIBAN (suiv.)

EL KHOURY Maroun (Capt.)

Beirut Harbour Master
Ministry of Public Works and Transport
Directorate General of Land & Maritime transport
Port of Beirut
Beirut

Tel: +961 (1) 584 446
Mobile: +961 3 223 645
Fax: +961 (1) 584 447
E-mail: ma_eIKHOURY@hotmail.com

LIBYE

EL AZHARY Omar Ahmed (M)

Expert
Environmental Governmental Agency Planning
El-Fateh University
P.O. Box 13110
Tripoli - Libya

Tel: +218 21 361 28 36
+218 21 489 48 16
Mobile: +218 92 502 4826
Fax: +218 21 361 28 36
E-mail: omarazhari@hotmail.com

MALTE

SANT Nadine (Dr.)

Lawyer
The Office of the Attorney General
The Palace
Republic Street
Valletta CMR 02

Tel: +356 22 568 31 08
Mobile: +356 79 23 11 43
Fax: +356 21 24 07 38
E-mail: nadine.sant@gov.mt

MIFSUD Mario (M)

Manager, Policy and Legislative Development
Malta Maritime Authority – Merchant Shipping Directorate
Ministry for Competitiveness and Communications
Maritime Trade Centre
Xatt l'Ghasara ta l-Gheneb
Marsa

Tel: +356 21 250 360
Mobile: +356 99 43 0008
Fax: +356 21 241 460
E-mail: mario.mifsud@mma.gov.mt

MAROC

KEFFAOUI Khadija (Mme)

Chef du Service de la prévention de la pollution marine
Ministère de l'équipement et du transport
Direction de la marine marchande
Boulevard Félix Houphouet Boigny
20000 Casablanca

Tel: + 212 (22) 43 46 19
Mobile : + 212 64 69 72 86
Fax: + 212 (22) 27 33 40
E-mail: keffaoui@yahoo.fr

QUALI ALAMI Ahmed (M)

Magistrat de grade exceptionnel détaché à la Direction
des Affaires Pénales et des grâces
Ministère de la justice
Direction des Affaires Pénales et des grâces
Place de la Mamounia
Sahat Al Mamounia
Rabat 10000

Tel: + 212 37 205 750
Mobile : + 212 61 22 85 92
+ 212 61 07 45 29
Fax: + 212 (37) 20 57 50
E-mail: anwsy2000@yahoo.fr

MONACO

HARS Jérôme (M)

Substitut général
Parquet Général de la Principauté de Monaco
Palais de Justice
5, rue Colonel Bellando de Castro
98000 Monaco

Tel: +377 98 98 88 11
Mobile: --
Fax: +377 98 98 85 89
E-mail: jhars@gouv.mc

BOUCHET Pierre (M)

Chef de Section
Direction des affaires maritimes
Département de l'équipement, de l'environnement et de l'urbanisme
Quai Jean Charles Rey
B.P. 468
MC-98012 Monaco Cedex

Tel: +377 98 98 22 80
Mobile: +377 06 07 93 17 99
Fax: +377 98 98 22 81
E-mail: pbouchet@gouv.mc

MONACO (suiv.)

BLANCHI Gilles (M)

Administrateur
Direction des affaires maritimes
Département de l'équipement, de l'environnement et de l'urbanisme
Quai Jean Charles Rey
B.P. 468
MC-98012 Monaco Cedex

Tel: +377 98 98 22 80
Mobile: --
Fax: +377 98 98 22 81
E-mail: gblanchi@gouv.mc

BETHENOD Johannes (M)

Stagiaire
Direction des affaires maritimes
Département de l'équipement, de l'environnement et de l'urbanisme
Quai Jean Charles Rey
B.P. 468
MC-98012 Monaco Cedex

Tel: +377 98 98 22 80
Mobile: +33 60 346 33 04
Fax: +377 98 98 22 81
E-mail: jbethenod@hotmail.fr

MONTÉNÉGRO

RAJKOVIĆ Anka (Melle)

Advisor for Monitoring and Implementation of International Regulations
Ministry of Maritime Affairs, Transport and Communications
Maritime Safety Department
Marsala Tita 7
P.O. Box 14
85000 Bar

Tel: +382 (85) 303 3523
Mobile: +382 (69) 406 512
Fax No: +382 (85) 303 353
E-mail: msd.intreg@cg.yu

RAKOCEVIĆ Ksenija (Melle)

Advisor for Monitoring and Implementation of International Regulations
Ministry of Maritime Affairs, Transport and Communications
Maritime Safety Department
Marsala Tita 7
P.O. Box 14
85000 Bar

Tel: +382 (85) 303 352
Mobile : +382 69019 741
Fax: +382 (85) 303 353
E-mail: ksenija@cg.yu

SLOVÉNIE

TAŠRIKENT Natasa (Mme)

Undersecretary
Ministry of Transport
Slovenian Maritime Administration
Ukmarjev trg 2
6000 Koper

Tel: +386 (5) 66 32 120
Mobile: --
Fax: +386 (5) 66 32 102
E-mail: natasa.tasrikent@gov.si

DEKLEVA Ivan (M)

Port State Control Officer
Ministry of Transport
Slovenian Maritime Administration
Ukmarjev trg 2
6000 Koper

Tel: +386 (5) 66 32 144
Mobile: --
Fax: +386 (5) 66 32 102
E-mail: ivan.dekleva@gov.si

SYRIE

AL SOLEMAN Shaka (M)

Ministry of Local Administration and Environment
General Commission for Environmental Affairs
Al Mazra'a, (Aleman Mosque)
P.O. Box 3773
Damascus

Tel: +963 (11) 446 77 774
+963 (11) 446 77 771
Mobile: +963 933 58 33 14
Fax No: +963 (11) 446 77 771
E-mail: shaka@mail.sy
shakaalsoleman@yahoo.com

DAYOUB Ali (M)

Head of Marine Anti-Pollution Department
General Directorate of Ports
Ministry of Transport
P.O. Box 505,
Al Gazair Street
Lattakia

Tel: +963 (41) 473 876
Mobile: +963 933 73 86 25
Fax: +963(41) 475 805
E-mail: dayoub.ali@gmail.com
danco@net.sy

TUNISIE

SLIM Daoud (M)

Chef de Service des Conventions Internationales
Agence Nationale de Protection de l'Environnement
Direction des Affaires Juridiques et du Contentieux
Rue 14, rue 7051 cité Essalem 2080
B.P. no 52 le Belvedere
Tunis

Tel: +216 (71) 23 36 00
Mobile: +216 (99) 99 94 03
Fax: +216 (71) 23 28 11
E-mail: Slim_zeineb@yahoo.fr

GHORBEL MOURAD (M)

Officier principal
Direction Général de la Marine Marchande
Ministère du Transport
Avenue 7 novembre près aéroport Tunis Carthage
Tunis 2035

Tel: +216 (71) 772 110
Mobile: --
Fax: +216 (71) 806 413
E-mail: ghorbelmourad@yahoo.fr

TURQUIE

KARAKURT Ozlem (Mme)

Assistant Expert
Ministry of Environment and Forestry
General Directorate of Environmental Management
Sögütözü Caddesi No 14/E
Sögütözü -Ankara

Tel: +90 (312) 207 52 69
Mobile: --
Fax: +90 (312) 207 66 95
E-mail: ozlemkarakurt82@yahoo.com

GUNEY Nuhcan (M)

Engineer
Ministry of Environment and Forestry
General Directorate of Environmental Management
Sögütözü Caddesi No 14/E
Sögütözü -Ankara

Tel: +90 (312) 20766 53
Mobile: --
Fax: +90 (312) 207 66 95
E-mail: ncanguney@gmail.com

ORGANISATIONS DES NATIONS UNIES

**PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR L'ENVIRONNEMENT/UNITÉ DE COORDINATION DU
PLAN D'ACTION POUR LA MEDITERRANEE (PNUE/PAM)**

COLASIMONE Luisa (Melle)

Information Officer
Co-ordinating Unit for the MAP (MEDU)
P.O. Box 18019
Vas. Konstantinou 48
GR 11610 Athens
GRÈCE

Tel: + 30 (210) 72 73 148
Fax: + 30 (210) 725 3196-7
E-mail: luisa.colasimone@unepmap.gr

**PARTENAIRES DU PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE /ORGANISATIONS NON-
GOUVERNEMENTALES**

**CENTRE DE DOCUMENTATION, DE RECHERCHE ET D'EXPÉRIMENTATIONS SUR LES
POLLUTIONS ACCIDENTELLES DES EAUX (CEDRE)**

PARTHIOT François (M)

Délégué pour la Méditerranée
CEDRE
C/o IFREMER – Zone Portuaire de Bregailon
83505 La Seyne sur Mer
FRANCE

Tel: +33 (4) 94 30 48 87
+33 (4) 94 30 49 93
Mobile: --
Fax: +33 (4) 94 30 44 15
E-mail: francois-parthiot@cedre.fr

UNION MONDIALE POUR LA NATURE (UICN)

OZCAYIR Z. Oya (Dr.)

C/o IUCN-CEL, Mediterranean
IUCN Centre for Mediterranean Co-operation
Parque Tecnologicu de Andalucia
Calle Marie Curie, 35
29590 Malaga Campanillas
ESPAGNE

Mobile (Turkey): +90 532 211 19 90
Mobile (UK): +44 7768 780 786
Fax: +90 232 46 37 134
E-mail: oya@lawofthesea.co.uk

LEGAMBIENTE

CALZA BINI Daniele (M)
International Policy Advisor
LEGAMBIENTE
Via Salaria 403
00199 Rome
ITALIE

Tel: +33 (06) 862 683 30
Mobile: --
Fax: +33 (06) 233 257 78
E-mail: d.calzabini@mail.legambiente.com

ACCORD RAMOGE

MARTIN Elodie (Melle)
Secrétaire technique
Accord Ramoge
9 rue Princesse Marie de Lorraine
98000 Monaco
PRINCIPAUTÉ DE MONACO

Tel: +377 (-) 98 98 42 29
Mobile : --
Fax: +377 (-) 97 77 73 22
E-mail: ramoge@ramoge.org

ORGANISATION MONDIALE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (WWF)

LECAT Camille (Melle)
Consultant on Marine Pollution
WWF (France)
6 rue des Fabres
13001 Marseille
FRANCE

Tel: +33 (4) 93 24 35 98
+33 (4) 96 11 69 48
Mobile : +33 (6) 10 95 18 87
Fax : +333 (4) 96 11 69 49
E-mail: clecat@wwf.fr

AUTRES ORGANISATIONS

SCAPEL Christian (Prof.)

Directeur
Centre de Droit Maritime et des Transports
Faculté de Droit Maritime et de Science Politique
Université Paul Cézanne
3, avenue Robert Schuman
13628 Aix-en-Provence Cedex 1
FRANCE

Tel: +33 (4) 91 13 74 74
Mobile: --
Fax: +33 (4) 91 55 61 41
E-mail: scp.scapel@barreau.com

LO PRETO Mariantonia (Melle)

Doctorante
INRETS – Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
2 avenue de Général Malleret-Joinville
94114 Arcueil
FRANCE

Tel: +33 (4) 91 13 74 74
Mobile: --
Fax: +33 (4) 91 55 61 41
E-mail: matahariswing@hotmail.com

MUTEL Vincent (M)

Port Autonome de Marseille
Service Environnement
23, place de la Joliette
BP 81965
13226 Marseille Cedex 02
FRANCE

Tel: +33 (4) 91 39 51 55
Fax: +33 (4) 91 39 40 79
E-mail: vincent.mutel@marseille-port.fr

GOYEG Alain (M)

Port Autonome de Marseille
Service Environnement
23, place de la Joliette
BP 81965
13226 Marseille Cedex 02
FRANCE

Tel: +33 (4) 91 39 51 55
Fax: +33 (4) 91 39 40 79
E-mail: pam@marseille-port.fr

BONNARD Corinne (Mme)

Coordinatrice environnement
Service Sûreté- Sécurité
CMA-CGM
4 Quai d'Arenc
13002 Marseille
FRANCE

Tel: +33 (4) 88 91 67 30
Mobile: +33 (6) 82 66 95 22
Fax: --
E-mail: ho.cbonnard@cma-cgm.com

VASSELIN Benoît (M)

Chef du Service Mer
Direction de l'Environnement, de Développement Durable et de l'Agriculture
Service Mer
Hôtel de Région
27 place Jules Guesde
13480 Marseille Cedex 20
FRANCE

Tel: +33 (4) 91 57 51 74
Mobile: --
Fax: +33 (4) 91 57 52 57
E-mail: bvasselin@regionpaca.fr

STRUCTURE D'ACCEUIL

LOUEDEC Daniel (M)

Directeur
Ecole Nationale de la Marine Marchande de Marseille
39, avenue du Corail
13285 Marseille Cedex 8
FRANCE

Tel: +33 (4) 91 76 82 90
Mobile: --
Fax: +33 (4) 91 73 88 64
E-mail: daniel.louedec@equipement.gouv.fr

BRILLAULT Alain (M)

Directeur des études
Ecole Nationale de la Marine Marchande de Marseille
39, avenue du Corail
13285 Marseille Cedex 8
FRANCE

Tel: +33 (4) 91 76 82 70
Mobile: --
Fax: +33 (4) 91 73 88 64
E-mail: alain.brillault@equipement.gouv.fr

CONSTANS Jérôme (M)

Secrétaire –Général
Ecole Nationale de la Marine Marchande de Marseille
39, avenue du Corail
13285 Marseille Cedex 8
FRANCE

Tel: +33 (4) 91 76 82 60
Mobile: --
Fax: +33 (4) 91 73 88 64
E-mail: jerome.constans@equipement.gouv.fr

INTERPRÈTES DE LA CONFÉRENCE

VOX PLURALIS

184, Avenue de Gairaut
06100 Nice
FRANCE

Tel: +33 (4) 93 52 59 00
Mobile: +33 (6) 14 18 14 94
Fax: +33 (4) 93 52 51 13
E-mail: vox.pluralis@wanadoo.fr

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

HÉBERT Frédéric (M)

Directeur

KHODJET EL KHIL Lilia (Melle)

Administrateur de Programme (Protection de l'Environnement Marin)

FARCHI Cristina (Melle)

Administrateur de Programme

BEN MOSBAH Souhaïel (M)

Gestionnaire de Project

REMPEC
Maritime House
Lascaris Wharf, Valletta VLT 1921
MALTE

Tel: +356 21 33 72 96/7/8
Fax: +356 21 33 99 51
E-mail: rempec@rempec.org

ANNEXE III
PROGRAMME

1^{ère} journée	Mardi 27 novembre 2007	
09h30 – 10h30	<i>Inscription des participants</i>	
10h30 – 11h00	Ouverture et présentation du séminaire	REMPEC
11h00 – 11h30	<i>Pause café</i>	
Session 1 – Rejets illicites, réglementation internationale applicable et situation en Méditerranée		
11h30 – 12h00	Les rejets en mer des navires : de quoi s'agit-il ?	Marine Marchande (France)
12h00 – 12h30	La convention MARPOL et la réglementation des rejets des navires	Jean-Claude SAINLOS
12h30 – 13h00	La convention MARPOL et les installations de réceptions portuaires	REMPEC
13h00 – 14h30	<i>Déjeuner</i>	
14h30 – 15h00	Une tentative de quantification de la pollution opérationnelle : le travail du GESAMP	Catherine GREY
15h00 – 15h30	La pollution opérationnelle des navires en Méditerranée: une vue d'ensemble	Commission européenne / Centre de recherche conjoint (EC/JRC)
15h30 -16h00	Typologie du trafic maritime en Méditerranée	REMPEC
16h00 – 16h30	<i>Pause café</i>	
16h30 – 17h00	Les séparateurs sont-ils fiables?	CMA-CGM (Transport Maritime de Containers)
17h00 – 17h30	<i>Questions/Discussion (session 1)</i>	

2^{ème} journée		Mercredi 28 novembre 2007
Session 2 – Mise en œuvre et application de la convention MARPOL		
09h00 – 09h45	Le droit de la mer et les pouvoirs de l'Etat du pavillon, de l'Etat du port et de l'Etat côtier	Division des NU des affaires maritimes et du droit de la mer (DOALOS)
09h45 – 10h30	La question de la juridiction en Méditerranée: la ZPE française (Zone de Protection Ecologique)	Préfecture Maritime (France)
10h30 – 11h00	<i>Pause café</i>	
11h00 – 11h45	La législation nationale mettant en œuvre la convention MARPOL: une vue d'ensemble (Etats côtiers méditerranéens non membres de l'UE)	Jean-Claude SAINLOS
11h45 – 12h30	Les pratiques des Etats côtiers méditerranéens membres de l'UE quant à la Directive européenne CE 2005/35	Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA)
12h30 – 14h00	<i>Déjeuner</i>	
Session 3 – La collecte de preuves de l'infraction		
14h00 – 14h30	Les échantillons d'hydrocarbures	Accord de la mer du Nord (Accord de Bonn)
14h30 – 15h00	Les systèmes de surveillance embarqués à bord des aéronefs	Service des Douanes (France)
15h00 – 15h30	L'apport des images satellite dans la détection de nappes d'hydrocarbures	Commission européenne / Centre de recherche conjoint (EC/JRC)
15h30 – 16h00	L'utilisation des images SIA (Système d'identification automatique) pour identifier le navire	Université de Ljubljana Faculté d'Etudes Maritime et du Transport (Slovénie)
16h00 – 16h30	<i>Pause café</i>	
16h30 – 17h00	L'exploitation des navires : la pratique des pétroliers	Forum International des compagnies pétrolières (OCIMF)
17h00 – 17h30	<i>Questions/Discussion (sessions 2 and 3)</i>	

3 ^{ème} journée		Jeudi 29 novembre 2007	
Session 4 – La poursuite des contrevenants : le rôle des magistrats			
09h00 – 09h45	La coordination entre les autorités menant l'enquête et les autorités judiciaires: l'expérience américaine	Bureau de la réglementation maritime et internationale (Garde-côtes américaine)	
09h45 – 10h30	La poursuite en cas de rejets illicites provenant d'un navire	Procureur principal (Département de la Justice américain)	
10h30 – 11h00	<i>Pause café</i>		
11h00 – 11h20	La plus value des tribunaux spécialisés: l'expérience française	Juge du TGI de Marseille (France)	
11h20 – 11h45	La politique en matière de poursuite	Procureur de Marseille (France)	
11h45 – 12.15	L'appréciation de la preuve par le juge	Juge du TGI de Marseille (France)	
12h15 – 12h30	<i>Questions/Discussion (session 4)</i>		
12h30 – 14h00	<i>Déjeuner</i>		
14h00 – 17h30	Visite (Port autonome de Marseille)		

4 ^{ème} journée		Vendredi 30 novembre 2007	
Session 5 - Coopération et voies futures			
09h00 – 09h45	La surveillance aérienne et par satellite en Europe et le service CleanSeaNet	Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA)	
09h45 – 10h30	Coopération pour la surveillance aérienne et par satellite dans la mer du Nord (SuperCepco)	Accord de la mer du Nord (Accord de Bonn)	
10h30 – 11h00	<i>Pause café</i>		
11h00 – 11h45	Coopération et activités de surveillance en Méditerranée: rôle du REMPEC	REMPEC	
11h45 – 12h00	<i>Questions/Discussion (session 5)</i>		
12h00 – 12h15	Conclusions et recommandations		
12h15 – 12h30	Clôture du séminaire	REMPEC	
12h30 – 14h00	<i>Déjeuner</i>		

