



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



UNEP-PNUE

PARTENARIAT EURO-MÉDITERRANÉEN

COOPÉRATION EUROMED SUR LA SÉCURITÉ MARITIME ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION
PROVENANT DES NAVIRES (SAFEMED)

Projet régional financé par le Fonds MEDA de l'U.E. MED 2005/109-573

Synthèse de l'évaluation de la situation quant à la mise en oeuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans les pays suivants ainsi que des recommandations d'amélioration

**Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie (pays
SAFEMED) et Albanie, Croatie et Monténégro (pays REMPEC)**

SAFEMED Tâche 3.1 P

Rapport

élaboré dans le cadre du Projet

de Coopération EUROMED sur la Sécurité Maritime
et la Prévention de la Pollution provenant des Navires

SAFEMED (MED 2005/109-573)

financé par la Commission Européenne

dans le cadre d'un contrat OMI/CE

présenté au REMPEC

par

Jean Claude Sainlos

Date: 16.06.08

Avertissement:

Le présent rapport a été élaboré dans le cadre du Projet régional financé par le Fonds MEDA de l'U.E. « Coopération Euro-méditerranéenne sur la Sécurité Maritime et la Prévention de la Pollution provenant des Navires SAFEMED » (MED 2005/109-573) sous l'égide du Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) et des activités complémentaires du REMPEC dans le domaine de la pollution opérationnelle en provenance des navires dans la région méditerranéenne.

Il est précisé que les avis exprimés dans ce rapport sont ceux du Consultant et ne peuvent en aucun cas être attribués à l'employeur de celui-ci ou à l'UE, à l'OMI, au PNUE, au PAM ou au REMPEC.

Les dénominations employées et la présentation des informations contenues dans ce rapport n'impliquent nullement l'expression d'une quelconque opinion de la part de l'UE, de l'OMI, du PNUE, du PAM et du REMPEC concernant soit le statut légal de tout État, territoire, ville ou zone, ou de ses autorités, soit la délimitation de leurs frontières ou de leurs limites géographiques.

Sommaire

1. Introduction	page 1
2. Introduction générale	page 5
3. Évaluation de la situation	page 6
Les cadres juridiques	page 8
Les structures organisationnelles	page 19
Les capacités	page 27
4. Recommandations	page 31
Cadres juridiques et institutionnels	page 31
Formation	page 33
Soutien et coopération régionaux	page 34
5. Conclusions	page 38
Annexe I: Recommandations nationales (extraits)	
Annexe II: Questionnaire	

I. Introduction

Lors de leur 14^{ème} réunion ordinaire (8-11 novembre 2005), les Parties contractantes de la Convention de Barcelone ont adopté la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution provenant des navires. La Stratégie comporte vingt-et-un objectifs à remplir pour 2015, dont l'amélioration de l'application des prescriptions de l'Annexe I de la Convention MARPOL et la poursuite des contrevenants aux règles de déversement dans la région (Objectif 4.7).

Cet objectif est partiellement atteint via la mise en œuvre par le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) (REMPEC- OMI/PNUE) d'un projet financé par le Fonds MEDA de l'Union Européenne (UE), intitulé « COOPÉRATION EUROMED SUR LA SÉCURITÉ MARITIME ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PROVENANT DES NAVIRES – SAFEMED ». Le projet SAFEMED concerne dix Pays méditerranéens partenaires Euromed, à savoir l'Algérie, l'Autorité Palestinienne, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, la Syrie, la Tunisie et la Turquie.

L'objectif premier du Projet est d'atténuer les écarts d'application de la législation maritime dans la région, qui existent actuellement entre les Partenaires méditerranéens qui ne sont pas membres de l'UE et ceux qui en sont membres, en encourageant la mise en œuvre uniforme, effective et cohérente des conventions et règles internationales pertinentes visant à une meilleure protection du milieu marin dans la région méditerranéenne.

L'Activité 3 du Projet SAFEMED porte sur la protection du milieu marin par la prévention de la pollution en provenance des navires. L'Activité 3 vise à identifier les obstacles à et les conditions de la mise en œuvre et de l'application de la Convention MARPOL en tenant compte de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution provenant des navires du REMPEC.

Le REMPEC a alloué des ressources financières supplémentaires de son Fonds d'affectation spécial pour la Méditerranée afin d'étendre ces actions aux États de la côte méditerranéenne qui ne sont pas subventionnés par le Fonds MEDA/SAFEMED et ne sont pas membres de l'UE, à savoir l'Albanie, la Bosnie Herzégovine, la Croatie et le Monténégro.

Les deux projets se concentraient sur les actions suivantes:

1. Évaluation des besoins d'assistance des pays méditerranéens pour la mise en oeuvre de la Convention MARPOL (Annexe I) en tenant compte de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution provenant des navires du REMPEC liée au Protocole de prévention et de lutte contre la pollution de la Convention de Barcelone;
2. Identification des obstacles rencontrés par les Parties contractantes du Protocole de prévention et de lutte contre la pollution de la Convention de Barcelone les empêchant de tenir leurs engagements;
3. Évaluation de la situation et des besoins des Partenaires méditerranéens au niveau de leur législation nationale pour pouvoir mettre en oeuvre les dispositions MARPOL (Annexe I) pertinentes liées à la surveillance et à la détection des déversements illégaux et à la poursuite des contrevenants;
4. Identification d'institutions/organes administratifs nationaux compétents pour surveiller les déversements illégaux et collecter des preuves;
5. Identification d'autorités/organes juridiques nationaux compétents (cours/tribunaux) pour poursuivre les contrevenants;
6. Proposition de pistes en vue d'harmoniser autant que possible les législations nationales applicables des Partenaires méditerranéens;

7. Examen des conditions d'adoption future, par les Partenaires méditerranéens, d'une législation UE similaire de mise en oeuvre de la Convention MARPOL portant sur les déversements illégaux d'hydrocarbures par les navires, en insistant sur la surveillance, l'identification au plus tôt des navires déchargeant des substances polluantes et les sanctions appropriées, et formuler des recommandations.

Pour ce faire, des consultants ont effectué des missions sur le terrain dans les pays SAFEMED partenaires (l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, la Syrie, la Tunisie et la Turquie) et dans les États de la côte méditerranéenne qui ne sont membres ni du projet SAFEMED ni de l'UE (Albanie, Croatie et Monténégro). Il n'a pas été possible, malheureusement, d'effectuer une visite en Bosnie Herzégovine.

Voici le détail des tâches de ces missions sur le terrain:

Pour l'évaluation des besoins:

1. collecte d'informations sur la politique des autorités nationales des pays visités quant à la ratification de MARPOL, y compris l'acceptation des Annexes facultatives;
2. collecte et tenue à jour d'informations sur l'état d'avancement de la transposition de MARPOL et de son Annexe I dans le droit national;
3. évaluation des moyens législatifs et de contrainte dont disposent les pays visités pour remplir leurs obligations MARPOL en qualité d'États du pavillon, d'États du port et d'États côtiers, et plus particulièrement:
 - 3.1 évaluation de la conformité aux obligations de l'Annexe I de la Convention MARPOL des conditions de délivrance de certificats, le cas échéant, ou de délégation des obligations à des Organismes Reconnus (OR), le cas échéant;

3.1 vérification de l'existence de procédures de notification des infractions à la Convention MARPOL, telles que requises par l'Article 4 (3) de la Convention, et de leur application;

3.2 vérification de l'existence d'un cadre juridique national permettant de poursuivre les contrevenants en infraction à MARPOL Annexe I pour ce qui concerne les déversements d'hydrocarbures illégaux.

Pour la formulation de recommandations:

1. adaptations nécessaires aux législations nationales; et,
2. mesures nécessaires et moyens correspondants pour remplir les obligations en vertu de l'Annexe I de la Convention MARPOL

Le consultant a préparé un questionnaire exhaustif (Annexe II) pour faciliter la collecte d'informations. Les missions sur le terrain ont eu lieu et ont abouti à des rapports. En Annexe I figure un extrait des recommandations nationales figurant dans les rapports des pays. Le présent rapport est une synthèse de l'évaluation de la situation actuelle des pays visités au regard de la mise en oeuvre et de l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL ainsi que des recommandations formulées en vue d'apporter des améliorations. Cette synthèse adopte un point de vue régional en s'appuyant sur la Stratégie régionale pour identifier, en particulier, les activités de soutien envisageables en vertu du Projet SAFEMED II et dans le cadre du programme des activités du REMPEC.

II. Introduction générale

L'intensification du transport maritime en mer Méditerranée, qui n'est pas près de s'arrêter, a de lourdes conséquences sur le milieu marin. La pollution opérationnelle des navires, à savoir le déversement illégal d'hydrocarbures et de mélanges huileux dans la mer, est l'une des principales sources de pollution marine du fait des navires. Les dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL pour la prévention de la pollution de la mer par des hydrocarbures et mélanges huileux en provenance des navires imposent le recours à des équipements, des normes techniques de fonctionnement et des conditions strictes pour le déversement de mélanges huileux dans la mer, et d'autant plus pour la mer Méditerranée reconnue comme « zone spéciale » au sens de l'Annexe I de la Convention MARPOL. Mais la protection du milieu marin de la pollution opérationnelle des navires dépendra surtout de la mise en oeuvre et de l'application réussies des dispositions de la Convention MARPOL par les pays méditerranéens en qualité d'État du pavillon, d'État du port et d'État côtier.

La Convention invite l'Administration (c'est-à-dire le gouvernement de l'État du pavillon) et l'autorité compétente d'une Partie à promulguer des lois et réglementations et à prendre toutes les mesures jugées nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet. De telles lois et réglementations doivent prévoir notamment que:

- . Les navires de la Partie devront être en possession de certificats valides et pourront être inspectés dans tout port d'une autre Partie. L'Administration devra élaborer des procédures de visite, d'inspection, de certification et de contrôle de l'État du port;
- . Chaque fois que nécessaire, les navires pourront être inspectés afin de vérifier qu'ils n'ont pas déchargé d'hydrocarbure en infraction à la Convention. Les Parties devront coopérer à la détection de situations de violation et à l'application des dispositions de la Convention;
- . Toute violation des obligations de la Convention devra être empêchée et des sanctions devront être prévues par la justice à l'encontre des navires battant le pavillon de l'État où que la violation ait eu lieu et à l'encontre des navires étrangers pour toute violation intervenue dans sa juridiction.

Chaque pays ayant ses spécificités (certains sont plus avancés que d'autres dans le développement de leur système) et compte tenu que les rapports nationaux élaborés à l'issue des missions sur le terrain contiennent une évaluation détaillée de la situation de chaque pays ainsi que des recommandations spécifiques à chacun, le présent rapport se concentrera surtout sur les caractéristiques principales communes. Pour plus d'informations, se reporter au rapport national et aux recommandations adressées aux autorités nationales compétentes chargées de les mettre en oeuvre.

L'objet de cette synthèse, sur la base des rapports, n'est donc pas de s'intéresser aux détails mais d'examiner les principaux obstacles communs empêchant ces pays de remplir leurs obligations en vertu de l'Annexe I de la Convention MARPOL et d'adopter un point de vue régional en s'appuyant sur la Stratégie régionale et les actions à entreprendre pour aider les autorités nationales à améliorer la situation.

III. Évaluation de la situation

Tous les pays visités sont des signataires de l'Annexe I de la Convention MARPOL. À titre de remarque préliminaire, il convient de noter que:

1. À l'exception d'Israël, de la Jordanie et du Monténégro, tous les autres pays figurent sur la liste noire du Mémorandum de Paris (Albanie, Syrie, Liban, Égypte et Maroc) ou sur la liste grise (Turquie, Algérie, Croatie et Tunisie) stipulant qu'un certain nombre de navires battant le pavillon de ces États ne respectent pas les conventions internationales applicables, et notamment l'Annexe I de la Convention MARPOL; et que ces États ne sont pas en règle avec leurs obligations en qualité d'État du pavillon. Cette situation devrait s'améliorer du fait qu'un nombre important de vieux navires ont été retirés du service et qu'une partie d'entre eux a été remplacée par de nouveaux navires, ce qui explique une diminution de la flotte de plusieurs pays depuis 2006; et aussi parce que les États du pavillon respectent davantage leurs obligations.

2. Nous constatons des avancées et une amélioration continue du contrôle de l'État du port dans la plupart des pays. Si la route est encore longue avant d'atteindre le degré de normalisation voulu, les efforts consentis à ce jour sont fort encourageants. Les rapports d'inspection PSC (Contrôle de l'État du port) disponibles montrent un certain nombre d'écarts d'équipements et de tenue des registres d'hydrocarbures par rapport aux obligations MARPOL (probabilité de déversements illégaux).
3. Bien qu'il soit communément admis que la pollution opérationnelle en provenance des navires est toujours un problème important en mer Méditerranée, aucun pays n'a soumis de rapport faisant état de soupçons de déversement illégal en mer. Ceci laisse entendre que la plupart des pays ne disposent toujours pas d'un système efficace pour surveiller et détecter les déversements illégaux et poursuivre les contrevenants. Pourtant, ces pays ont signalé un certain nombre de pollutions ayant entraîné des sanctions (essentiellement administratives) et s'étant produites dans des zones portuaires, généralement en provenance de bâtiments de petite taille (petits bateaux, bateaux de pêche et navires de plaisance).
4. Hormis la Croatie, aucun pays visité ne communique à l'OMI, suivant la circulaire MEPC/Circ.318, les informations exigées par les articles 8, 11 et 12 de la Convention MARPOL. Il n'existe aucune statistique fiable (ou très peu) à ce sujet.
5. La plupart des codes et des lois maritimes régissent surtout la sécurité maritime, mais ne s'intéressent quasiment pas à la prévention de la pollution du milieu marin en provenance des navires (MARPOL). Il arrive même que ces codes et lois contredisent la Convention MARPOL.
6. Les lois régissant la pollution marine et s'appliquant à la pollution par les navires sont, dans la majorité des cas, des lois environnementales de portée générale, insuffisamment adaptées aux infractions des prescriptions de déversement de la Convention MARPOL.

Nous allons examiner les principales caractéristiques communes des systèmes nationaux alors en vigueur sous les aspects suivants:

- 1) Les cadres juridiques;
- 2) Les structures organisationnelles;
- 3) Les capacités.

3-1. Les cadres juridiques

La caractéristique commune la plus importante est que les appareils juridiques nationaux ne proposent pas une base juridique suffisamment robuste pour la mise en œuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL.

Bien que les pays aient signé la Convention MARPOL et que la promulgation de celle-ci ainsi que de ses Annexes I et II en a fait des lois nationales, la plupart n'ont toujours pas adopté de lois et réglementations dédiées régissant la mise en œuvre effective de leurs exigences techniques et opérationnelles. Aucune loi n'existe qui pose les bases juridiques appropriées de l'adoption de règles et réglementations spécifiques transposant les exigences techniques de l'Annexe I de la Convention MARPOL. Dans la plupart des cas, il reste toujours à élaborer les règles et réglementations portant sur les visites et les certifications, ainsi que sur l'inspection PSC de contrôle de l'État du port au regard des obligations MARPOL. Le Tableau I synthétise la situation des pays au regard de ce cadre juridique.

Tableau I: Cadre juridique/exigences techniques et opérationnelles

	Statut Annexe I MARPOL	Statut UNCLOS	Statut du/des Protocole(s)REM PEC	Lois maritimes dédiées (capacité légale)	Règles et réglementations dédiées (visite et certification)	Procédures pour les visites, inspections et certifications	Application à des navires non conventionnels
Algérie	Accession 31/01/1989 Entrée en vigueur 01/05/1989 Promulgation 31/05/1988	Signé le 10/12/1982 Ratifié le 11/06/1996	Protocole 1976 ratifié le 11/01/1981 Protocole 2002 signé, pas encore ratifié	Code maritime 23/10/1976 et amendé le 25/06/1998 (très peu sur MARPOL, base juridique insuffisante)	Absence de règles et réglementations transposant les exigences techniques de l'Annexe I de MARPOL	Absence de règles sur les méthodes et procédures de visite, certification et inspection	Incertitude mais travaux en cours pour y répondre
Égypte	Accession 07/08/1986 Entrée en vigueur 07/11/1986	Signé le 10/12/82 Ratifié le 26/08/1983	Partie du Protocole 1976 Pas encore partie du Protocole 2002	Loi environnementale du 27/01/1994 et Décret présidentiel No399/2004	Mise en oeuvre des réglementations promulguées par les décrets du Premier Ministre de 1995 et 2005		
Israël	Accession 31/08/1983 Entrée en vigueur 02/10/1983		Partie du Protocole 1976 Pas encore partie du Protocole 2002	Réglementations israéliennes des ports et du transport maritime Chap IV (1983/1987) Réglementations des ports (1982) Chap II, V	Des règles et réglementations sont élaborées et amendées régulièrement	Les procédures existent et des orientations sont données aux inspecteurs	

	Statut Annexe I MARPOL	Statut UNCLOS	Statut du/des Protocole(s)REM PEC	Lois maritimes dédiées (capacité légale)	Règles et réglementations dédiées (visite et certification)	Procédures pour les visites, inspections et certifications	Application à des navires non conventionnels
Jordanie	Accession 02/06/2006 Entrée en vigueur 02/09/2006	Accession 27/11/1995		Un projet de loi maritime a été préparé en 2002 pour remplacer la loi maritime de 1972	Absence de réglementations dédiées	Absence de procédures	
Liban	Accession 18/07/1983 Entrée en vigueur 02/10/1083	Signé le 07/12/84 Ratifié le 05/01/1995	Partie du Protocole 1976 Pas encore partie du Protocole 2002	Absence de lois dédiées transposant les dispositions MARPOL	Absence de réglementations dédiées	Absence de procédures	
Maroc	Accession 12/10/1993 Entrée en vigueur 12/01/1994	Signé le 10/12/1982 Ratifié le 31/05/2007	Partie du Protocole 1976 Pas encore partie du Protocole 2002	Projet d'adoption d'une législation intégrant les dispositions MARPOL	Absence de réglementations dédiées	Instructions et conseils fournis	
Syrie	Accession 09/11/1988 Entrée en vigueur 09/02/1989		Partie du Protocole 1976 Pas encore partie du Protocole 2002	Loi n°9 du 23 février 2006 Loi n°46 du 5 déc. 2006	Mise en oeuvre des instructions du ministère des transports via l'ordonnance n°1409 du 8 oct. 2006		

	Statut Annexe I MARPOL	Statut UNCLOS	Statut du/des Protocole(s)REM PEC	Lois maritimes dédiées (capacité légale)	Règles et réglementations dédiées (visite et certification)	Procédures pour les visites, inspections et certifications	Application à des navires non conventionnels
Tunisie	Accession 10/10/1980 Entrée en vigueur 02/10/1983	Signé le 10/12/1982 Ratifié le 24/04/1985	Partie du Protocole 1976 Pas encore partie du Protocole 2002	Absence de lois dédiées transposant les dispositions MARPOL	Absence de réglementations dédiées	Instructions et conseils fournis	
Turquie	Accession 10/10/1990 Entrée en vigueur 10/01/1991		Protocole 2002 ratifié le 04/06/2003	Projet d'adoption d'une législation intégrant les dispositions MARPOL	Réglementations préparées, en attente d'adoption	Instructions, conseils et procédures fournis	
Albanie	Accession	Accession 23/06/2003	Partie du Protocole 1976 Pas encore partie du Protocole 2002	Code maritime du 08/07/2004	Absence d'arrêtés et de réglementations transposant les exigences techniques de l'Annexe I de MARPOL	Absence de règles sur les méthodes et procédures de visite, certification et inspection	

	Statut Annexe I MARPOL	Statut UNCLOS	Statut du/des Protocole(s)REM PEC	Lois maritimes dédiées (capacité légale)	Règles et réglementations dédiées (visite et certification)	Procédures pour les visites, inspections et certifications	Application à des navires non conventionnels
Croatie	Accession Entrée en vigueur 08/10/1991	Succession 05/04/1995	Protocole 2002 ratifié le 01/10/2003	Code maritime du 08/12/2004 Loi de sept 2003 sur le domaine maritime et les ports de mer	Des arrêtés, décrets et réglementations existent	Pour les visites et les certifications, les procédures sont fournies par les OR, Pour les inspections PSC, ordonnance du 03/10/2005 sur les inspections de contrôle des navires	Le Code maritime s'applique aux bateaux et aux yachts
Monténégro	Accession 2006 Entrée en vigueur 2006	Accession 23/10/2006	Pas encore partie du Protocole 2002	Lois maritimes en cours de préparation	Préparation des décrets et réglementations Publication en mars 2007 d'une note d'information à l'attention des navigateurs du pays et étrangers	Absence de règles sur les méthodes et procédures de visite, certification et inspection	La note d'information 2007 s'applique à tous les types de navires, y compris les petits bateaux et les yachts

Concernant l'application des exigences de l'Annexe I de la Convention MARPOL, ainsi que des sanctions pour violations, les pays ont généralement une loi (droit pénal) pour la protection de l'environnement qui s'étend à la protection du milieu marin et/ou des dispositions spécifiques d'une loi maritime régissant la pollution marine. Le plus souvent, la pollution marine est décrite avec des termes généraux couvrant l'immersion et la pollution accidentelle et délibérée ; 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. Le degré et le type des pénalités varient également d'un pays à l'autre, ainsi que les procédures en justice. Le plus souvent, ceux qui ont préparé les 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. Le Tableau II synthétise le régime juridique des différents pays pour sanctionner les infractions à l'Annexe I de la Convention MARPOL.

Tableau II: Régime juridique pour sanctionner les infractions à l'Annexe I de la Convention MARPOL

	Lois applicables pour sanctionner les violations MARPOL	Portée des lois	Types de sanctions	Degrés des sanctions	Procédure de poursuite	Cour
Algérie	Le Code maritime et ses amendements du 25/06/1998 La Loi sur la protection de l'environnement du 19/07/2003	Eaux territoriales: 12 nm Zone adjacente: 24 nm Zones de pêche: 32 nm côte ouest 52 nm côte est	Sanctions pénales, dont la prison	De 6 mois à 5 ans de prison et/ou une amende de 20 000 DA à 10 000 000 DA. La sanction est doublée en cas de récidive	Les agents autorisés à recueillir des preuves et à mener les investigations sont désignés par les lois Les preuves sont transmises au ministère public qui déclenche les poursuites	La cour du port où l'infraction a eu lieu ou le port d'escale du bateau si l'infraction a eu lieu en mer
Égypte	Loi environnementale du 27/01/1994	Eaux territoriales et zone ZEE	Sanctions pénales, dont la prison	Le montant maximum des amendes est fixé à EGP 500 000 (soit 61 000 €)	L'agence égyptienne des affaires environnementales recueille les preuves et déclenche les poursuites en justice suivant le code de procédure pénale	Ministère public Cour pénale
Israël	Ordonnance sur la prévention de la pollution maritime par les hydrocarbures de 1980	Eaux territoriales	Sanctions pénales, dont la prison	Le montant maximum des amendes est fixé à 75 000 USD. Jusqu'à 1 an de prison en cas de récidive	La division MCED (environnement marin et côtier) du Ministère de l'environnement se charge de l'intégralité des poursuites, jusqu'à la cour en qualité de plaignant et de témoin	La MCED présentera le dossier à la cour de première instance

	Lois applicables pour sanctionner les violations MARPOL	Portée des lois	Types de sanctions	Degrés des sanctions	Procédure de poursuite	Cour
Jordanie	Loi de la Zone économique spéciale d'Aqaba 2000 et réglementation ASEZ n°21 (2001) [proposition de loi maritime en attente d'adoption]	Eaux territoriales	Sanctions administratives et pénales, dont la prison	Le montant maximum des amendes est fixé à 9,5 millions USD et/ou 3 ans de prison	Suivant le code de procédure pénale	Cour de première instance d'Aqaba
Liban	ordonnance de réglementation des ports n°31 du 26/01/1966 Loi du Code de protection de l'environnement n°444 du 29/07/2002	Zones portuaires Eaux territoriales	Sanctions administratives Sanctions pénales, dont la prison	Le montant maximum des amendes est fixé à 4 600 € et/ou 1 an de prison	La garde côtière et le Ministère de l'environnement peuvent faire appliquer la loi	
Maroc	Pas de loi pénale spécifique Loi du 28/04/1961 sur la police dans les zones portuaires Loi du 08/04/1981 sur ZEE	Zones portuaires ZEE	Sanctions administratives	Sanctions symboliques	La direction des ports peut infliger des sanctions administratives	
Syrie	Loi n°9 du 23/02/2006 sur la protection du milieu marin contre la pollution	Eaux territoriales et "eaux internationales adjacentes"	Sanctions administratives	Le montant maximum des amendes est fixé à 26 000 €	Poursuites devant la Commission de première instance et la Haute Commission sur la pollution	La Commission de première instance et la Haute Commission sur la pollution sont des tribunaux administratifs

	Lois applicables pour sanctionner les violations MARPOL	Portée des lois	Types de sanctions	Degrés des sanctions	Procédure de poursuite	Cour
Tunisie	Loi environnementale du 02/08/1988 amendée par la loi du 30/11/1992 Loi du 18/03/1999 sur les ports de commerce (Code des Ports)	Zones maritimes sous juridiction tunisienne Zones portuaires	Sanctions pénales Sanctions pénales, dont la prison	Amendes comprises entre 100 et 50 000 Dinars Amendes comprises entre 10 000 et 50 000 Dinars et/ou de 3 à 6 mois de prison	Les "Experts contrôleurs" désignés de "l'Agence Nationale Pour l'Environnement" sont habilités à recueillir des preuves Les preuves sont transmises au ministère public. L'ANPE est légalement autorisée à trouver une entente avec le pollueur pour suspendre les poursuites. Le "Code des Ports" désigne les agents légalement autorisés à recueillir des preuves. Les preuves sont transmises au ministère public qui déclenche les poursuites. L'Autorité Portuaire est légalement autorisée à trouver une entente avec le pollueur pour suspendre les poursuites	Cour de première instance du lieu de la pollution Cour de première instance du lieu de la pollution

	Lois applicables pour sanctionner les violations MARPOL	Portée des lois	Types de sanctions	Degrés des sanctions	Procédure de poursuite	Cour
Turquie	Loi environnementale n°2872 du 9/8/1983 et ses amendements en 1986 et 2006 Arrêté du 3/4/2007 sur la détermination des cas de violation et la perception des amendes administratives infligées en vertu de la loi environnementale	Zones maritimes sous juridiction turque	La loi autorise les sanctions administratives. Faute d'informations, ou si celles-ci sont trompeuses ou fausses, des poursuites peuvent être engagées en vertu de la loi pénale turque	Amendes administratives Des sanctions pénales sont envisageables, y compris entre 6 mois et 1 an de prison	Le Ministère de l'environnement a délégué au sous-secrétaire aux affaires maritimes, aux gardes-côte et aux 4 municipalités le soin d'enquêter sur les violations de la loi et d'infliger des amendes administratives aux contrevenants. Les réglementations donnent des conseils quant à la collecte de preuves et stipulent les procédures à suivre pour infliger des amendes.	Rares sont les cas donnant lieu à des poursuites en justice
Albanie	Code maritime du 08/07/2004 Loi de 2003 sur la protection du milieu marin contre la pollution et ses amendements de 2006	Zones portuaires, eaux territoriales et intérieures	Sanctions pénales	Le montant maximum des amendes prévues par le code est fixé à 2005 € Le montant maximum des amendes prévues par la loi environnementale est fixé à 8000 €	Dans la juridiction des ports, l'officier de port peut faire appliquer la loi. Dans les eaux territoriales, ce sont les officiers de la garde côtière qui peuvent faire appliquer la loi. Les preuves sont transmises au ministère public qui déclenche les poursuites.	Cour de justice du lieu de la pollution

	Lois applicables pour sanctionner les violations MARPOL	Portée des lois	Types de sanctions	Degrés des sanctions	Procédure de poursuite	Cour
Croatie	Code maritime du 08/12/2004 et ses amendements du 23/07/2004 Loi de sept 2003 sur le domaine maritime et les ports de mer et ses amendements du 27/12/2006	Zones portuaires, eaux territoriales et intérieures et ZEE Ports de mer, eaux territoriales et intérieures	La loi autorise les sanctions administratives. idem	Amendes comprises entre 5000 et 250 000 HRK si l'inspection confirme la non conformité, Amendes comprises entre 2000 et 15 000 HRK pour les manquements dans la zone ZEE Amendes comprises entre 1000 et 15 000 HRK pour non respect des obligations légales. La loi sur le domaine maritime et les ports de mer prévoit des amendes comprises entre 50 000 et 1 000 000 HRK pour les déversements illégaux	Les inspections, contrôles et investigations dans le domaine maritime sont confiés à des inspecteurs autorisés du domaine maritime et aux inspecteurs du bureau de l'officier du port. En cas de manquement et d'infraction maritime, c'est le bureau de l'officier du port qui déclenche les poursuites, conduites par le Conseil des infractions Des incertitudes persistent quant à l'application dans la zone ZEE	Conseils des infractions dans le bureau de l'officier du port Les appels du jugement du Conseil des infractions sont jugés par la Haute Cour de justice
Monténégro	Aucune loi applicable sanctionnant les violations de la Convention MARPOL La note d'information de mars 2007 porte sur l'interdiction de déversement en mer de résidus huileux et sur les poursuites à engager en cas de violation maritime				La procédure administrative / les poursuites relèvent des bureaux de l'officier du port	

Concernant les "navires non conventionnels" (sous 400GT/150GT: *petits bateaux, bateaux de pêche et navires de plaisance*), source de pollution importante, rares sont les pays ayant déjà un régime juridique applicable, les autres étant toujours au stade de préparation voire d'envisager simplement l'instauration d'un tel cadre.

3-2. Les structures organisationnelles

Les Administrations maritimes sont responsables de mettre en œuvre et de faire appliquer l'Annexe I de la Convention MARPOL en qualité d'État du pavillon et d'État du port; en qualité d'État côtier, cette responsabilité est partagée avec d'autres Ministères.

Autre caractéristique commune très importante, 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 ayant capacité légale, publication de règles techniques et de réglementations et mise à jour aussi souvent que nécessaire). Ceci explique beaucoup des faiblesses des appareils juridiques précités.

L'organisation des administrations maritimes pour l'exécution (au niveau local) des responsabilités d'État du pavillon et d'État du port est généralement satisfaisante. Néanmoins, dans de nombreux pays, les accords et les relations avec les OR, ainsi que leurs instruments d'audit et de surveillance mériteraient d'être revus pour améliorer la performance d'État du pavillon, surtout en ce qui concerne la conformité à MARPOL. La participation au Mémoire sur le contrôle de l'État du port a nettement permis d'améliorer la performance des pays en termes d'inspection PSC des navires étrangers.

Tableau III: Structure organisationnelle pour les responsabilités d'État du pavillon et d'État du port (administrations maritimes)

	Ministère(s) responsable(s) de l'État côtier	Administrations responsables de la surveillance et de la détection	Administrations responsables de la collecte de preuves et des investigations	Magistrats et plaignants
Algérie	DMM (Direction de la Marine marchande) Les gardes-côte sont responsables du contrôle et de la répression de la pollution du milieu marin Le Ministère de l'environnement est globalement responsable de la protection du milieu marin	Les gardes-côte En coopération avec d'autres administrations: la police/protection civile, la gendarmerie, la Marine, l'Armée de l'air, les douanes	Les agents dûment autorisés de: la garde côtière, l'administration maritime, les officiers des autorités portuaires et les inspecteurs du Ministère de l'environnement. Les administrations suivantes contribuent à faire appliquer la loi: la police/protection civile, la gendarmerie, la Marine, les douanes	Implication insuffisante
Égypte	L'agence égyptienne des affaires environnementales (EEAA) est responsable de la protection du milieu marin avec un rôle de coordination. Elle coopère aussi avec l'Autorité égyptienne pour la sécurité maritime (EAFMS)	Les Forces armées égyptiennes: la Marine, l'Armée de l'air. Les gardes-côte	EEAA	Implication insuffisante
Israël	La division MCED (environnement marin et côtier) du Ministère de l'environnement est responsable du contrôle et de la répression de la pollution du milieu marin MCED coopère avec la direction des ports et du transport maritime	MCED	MCED (7 inspecteurs MARPOL)	Implication insuffisante

	Ministère(s) responsable(s) de l'État côtier	Administrations responsables de la surveillance et de la détection	Administrations responsables de la collecte de preuves et des investigations	Magistrats et plaignants
Jordanie	L'ASEZA, l'Autorité de la Zone économique spéciale d'Aqaba, est responsable de la protection du milieu marin	L'ASEZA avec le soutien de la marine royale	ASEZA	Manque de connaissance de MARPOL
Liban	Le Ministère de l'environnement	La garde côtière L'Armée libanaise	La garde côtière, le Ministère de l'environnement	Implication insuffisante
Maroc	Absence de lois et décrets définissant les responsabilités entre ministères et arrêtant les procédures	Absence de textes de loi définissant les responsabilités dans ce domaine. Devrait être de la responsabilité de la Marine royale avec accords de coordination avec l'Armée de l'air royale, la Gendarmerie et l'industrie de la pêche	Absence d'officiers désignés ayant autorité pour recueillir des preuves et procéder aux investigations	Pas d'implication
Syrie	La Direction générale des ports	La Direction générale des ports via sa Direction des affaires militaires	La Direction générale des ports et la Commission de première instance pour l'évaluation des conséquences de la pollution	Pas d'implication
Tunisie	L'Agence Nationale de Protection de l'Environnement (ANPE) est responsable des investigations et de la collecte des preuves de pollution du milieu marin	Absence de textes de loi définissant les responsabilités dans ce domaine. Le Service National de Surveillance Côtière (SNSC) et la Garde Nationale Maritime (GNM) rendent compte à l'ANPE de tout cas détecté de pollution en mer	Les "Experts contrôleurs" désignés de "l'ANPE" sont habilités à recueillir des preuves et à procéder aux investigations	Implication insuffisante

	Ministère(s) responsable(s) de l'État côtier	Administrations responsables de la surveillance et de la détection	Administrations responsables de la collecte de preuves et des investigations	Magistrats et plaignants
Turquie	Le Ministère de l'environnement est responsable de l'exécution de la loi environnementale n°2872 Concernant le contrôle, l'investigation des cas de pollution du milieu marin en provenance des navires et les sanctions, le Ministère de l'environnement délègue une partie de ses attributions: au sous-secrétaire aux affaires maritimes (UMA), aux gardes-côte et aux 4 municipalités	Les gardes-côte Les 4 municipalités L'UMA (dans les zones portuaires)	Les gardes-côte Les 4 municipalités L'UMA (dans les zones portuaires)	Implication insuffisante
Albanie	La garde-côtière d'Albanie (branche de la Marine) est l'instrument d'application de la loi englobant la pollution en provenance des navires (Loi n°8875 du 04/04/2002)	La garde-côtière d'Albanie	La garde-côtière d'Albanie	Pas d'implication
Croatie	Le Ministère des Affaires maritimes, du transport et du développement	Dans le domaine maritime: bureaux de l'officier du port avec le soutien d'autres administrations par l'intermédiaire des gardes-côte Incertitude dans la zone ZEE	Dans le domaine maritime: Inspecteurs autorisés du bureau de l'officier du port et inspecteurs du domaine maritime du Ministère Incertitude dans la zone ZEE	Implication insuffisante
Monténégro	Absence de lois et décrets définissant les responsabilités entre ministères et arrêtant les procédures; l'organe de coordination des gardes-côte de la République du Monténégro (KTOS) se charge des obligations maritimes en mer. Le KTOS représente: le département de la sécurité en mer, les bureaux de l'officier du port, la police aux frontières maritimes et le centre régional de plongée et déminage sous-marin	Devrait être le KTOS	Absence d'officiers désignés ayant autorité pour recueillir des preuves et procéder aux investigations	Pas d'implication

Concernant les responsabilités de l'État côtier, et surtout les déversements illégaux en mer, dans la plupart des cas les appareils juridiques et les accords institutionnels n'établissent pas clairement les obligations et les responsabilités des différents Ministères et administrations devant légitimement être impliqués. Les responsabilités ne sont pas toujours données aux administrations qui auraient les moyens de les assumer. Dans certains cas, le Ministère de l'environnement est responsable du contrôle de la pollution en mer alors qu'il n'a pas les moyens de s'en charger. Encore plus souvent, il n'existe pas d'accords de coordination entre Ministères ou administrations qui permettraient de mieux utiliser les moyens disponibles à l'échelle nationale. Les agents habilités à faire appliquer la loi en cas de déversements illégaux sont rarement désignés par des lois ou des décrets.

Le Ministère de la Justice, les magistrats et les plaignants sont insuffisamment impliqués dans les sanctions des déversements illégaux. Seuls de très rares cas ont été présentés aux tribunaux. Les magistrats ne connaissent pas bien la Convention MARPOL et, surtout, les prescriptions de déversement. Le Tableau IV synthétise la structure organisationnelle des responsabilités de l'État côtier dans les différents pays.

Tableau IV: Structure organisationnelle - Responsabilités de l'État côtier

	Administration centrale Mise en oeuvre et application en qualité d'État du pavillon et d'État côtier	Administration locale	Responsabilité d'État du pavillon et relation avec les OR	Responsabilité d'État du port pour le contrôle PSC
Algérie	La Direction de la Marine marchande (Ministère des transports) est l'organe de réglementation ayant toute responsabilité	L'administration maritime locale (administrateurs des affaires maritimes) travaille sous l'autorité des gardes-côte (Ministère de la défense) Responsabilités: immatriculation des navires, visite et certification, inspection et contrôle des navires, et protection du domaine public maritime et du milieu marin	Il existe des contrats avec les OR mais ils ne sont pas à jour. Il reste à organiser le contrôle et l'audit des OR	30 officiers PSC. Nécessité d'améliorer les procédures et les pratiques
Égypte	L'Autorité égyptienne pour la sécurité maritime (EAFMS)	Des bureaux dans les principaux ports égyptiens	Contrats avec 9 OR	16 officiers PSC.
Israël	La Direction des ports et du transport maritime (Ministère des transports) est l'organe de réglementation ayant toute responsabilité	3 grands ports, Haïfa, Ashdod et Eilat	14 inspecteurs/experts de l'État du pavillon Contrats avec 6 OR C'est l'administration israélienne/l'expert qui délivre le certificat IOPP	14 officiers PSC (les mêmes experts) Coopération avec la division MCED (environnement marin et côtier) du Ministère de l'environnement, inspecteurs MARPOL chargés d'inspecter la documentation MARPOL
Jordanie	L'Autorité maritime jordanienne (Ministère des transports)	Port d'Aqaba	3 experts de l'État du pavillon Contrats avec 8 OR	3+2 officiers PSC

	Administration centrale Mise en oeuvre et application en qualité d'État du pavillon et d'État côtier	Administration locale	Responsabilité d'État du pavillon et relation avec les OR	Responsabilité d'État du port pour le contrôle PSC
Liban	La Direction générale du transport maritime et terrestre - DGLMT (Ministère des travaux publics et des transports)	Bureaux de l'officier du port dans 7 régions (7 grands ports)	La DGLMT a un contrat avec le Bureau libanais de la marine marchande ainsi qu'avec plusieurs autres OR. Pas de contrôle ni de surveillance des OR C'est la DGLMT qui délivre le certificat IOPP	Nombre d'officiers PSC insuffisant
Maroc	La Direction de la Marine marchande (Ministère des transports, marine marchande) est l'organe de réglementation ayant toute responsabilité	9 quartiers maritimes se chargent de l'inspection des navires et du contrôle de l'État du pavillon et de l'État du port	21 inspecteurs/experts pour les navires marchands Contrats avec 4 OR 35 inspecteurs/experts pour les bateaux de pêche	Identique à l'État du pavillon
Syrie	La Direction générale des ports (Ministère des transports) est l'organe de réglementation ayant toute responsabilité	Départements portuaires de Latakia, Tartous, Banyas et Arwad	10 inspecteurs/experts de l'État du pavillon Contrats avec des OR Pas de contrôle ni de surveillance des OR	6 officiers PSC
Tunisie	La Direction Générale de la Marine Marchande – DGMM (Ministère des transports) est l'organe législatif et de réglementation; L'Office de la Marine Marchande et des Ports - OMMP (entreprise publique attachée au Ministère des transports) est l'organe exécutif	L'OMMP est organisé localement en 7 districts régionaux (service régional de la sécurité maritime) avec 40 inspecteurs/experts autorisés, pour la visite de l'État du pavillon et l'inspection de l'État du port	40 inspecteurs/experts autorisés Contrats avec 3 OR	Identique à l'État du pavillon

	Administration centrale Mise en oeuvre et application en qualité d'État du pavillon et d'État côtier	Administration locale	Responsabilité d'État du pavillon et relation avec les OR	Responsabilité d'État du port pour le contrôle PSC
Turquie	Le sous-secrétaire aux affaires maritimes (sous l'autorité du Premier Ministre) est l'organe législatif et de réglementation.	7 directions régionales et 71 bureaux de l'officier du port	77 experts PSC et FSI sous contrat, 189 officiers pour le contrôle de l'inspection des navires (PSC/FSI), 22 assistants aux experts maritimes et 27 experts maritimes Contrats avec 10 OR	Identique à l'État du pavillon
Albanie	La Direction générale du transport maritime (Ministère des travaux publics, des transports et des communications) 'devrait être' l'organe de réglementation	4 bureaux de l'officier du port	Les tâches de visite et de certification sont déléguées aux 4 experts du Registre des navires albanais (Albania Register of Shipping). Les navires albanais sont inspectés deux fois par an par les experts du bureau de l'officier du port	2 experts PSC qualifiés uniquement
Croatie	Le secrétariat d'état à la mer (Ministère des Affaires maritimes, du transport et du développement) est l'organe législatif et de réglementation.	8 bureaux de l'officier du port et 79 agences	Les tâches de visite et de certification sont déléguées au Registre des navires croate (Croatian Register of Shipping) dont les 30 experts sur site sont répartis dans 10 agences	2 inspecteurs PSC dans chaque bureau de l'officier du port 160 personnes autorisées à inspecter les bateaux et les yachts
Monténégro	Le département de la sécurité en mer (Ministère du Transport et des Affaires Maritimes) est l'organe législatif et de réglementation.	2 bureaux de l'officier du port à Bar et Kotor, 3 agences à Bar et 2 à Kotor. Les bureaux de l'officier du port assument les obligations administratives, d'inspection et de contrôle	8 experts pour la visite et la certification de 6 navires	4 inspecteurs PSC des bateaux conventionnels

3-3. Les capacités

Capacités à assumer les obligations d'État du pavillon et d'État côtier

Comme indiqué précédemment, la caractéristique commune réside dans le manque de personnel qualifié et expérimenté des administrations maritimes centrales pour qu'elles puissent assumer les tâches réglementaires.

Concernant les visites, les certifications, les inspections et les inspections PSC de contrôle de l'État du port, le nombre d'inspecteurs et d'inspecteurs PSC apparaît globalement suffisant. Quelques pays doivent toutefois recruter des inspecteurs supplémentaires. Les difficultés résident essentiellement dans la nature des accords et des relations avec les organismes reconnus (OR) qu'il convient de revoir pour améliorer la performance de l'État du pavillon; ainsi que dans la nécessité d'amélioration des pratiques et des méthodes standard d'inspection et d'inspection PSC de contrôle de l'État du port, notamment par l'élaboration de directives et de cours de formation spécialisée des inspecteurs aux exigences MARPOL.

Capacités à assumer les obligations d'État côtier

Comme indiqué précédemment, il n'est pas toujours évident de savoir quel(s) ministères ou administration(s) sont responsables de la surveillance, la détection et la collecte de preuves de déversements illégaux en mer. Les conséquences d'une telle situation sont que les ressources et capacités disponibles dans les pays ne sont pas pleinement utilisées, surtout les ressources (vaisseaux, avions et hélicoptères) des administrations qui effectuent déjà diverses missions en mer.

En présence d'un garde-côte, et s'il lui revient officiellement de contrôler la pollution du milieu marin, celui-ci doit avoir un rôle de coordination avec la possibilité d'obtenir l'assistance et les moyens des autres administrations qui effectuent diverses missions en mer (la marine, l'armée de l'air, les douanes, la police des frontières). Malheureusement, c'est rarement le cas.

Dans la plupart des pays, il reste encore à développer des accords et programmes favorisant une plus grande mobilisation et le recours aux ressources existantes. Il convient de considérer ces accords et programmes dans le contexte plus global de la police de la mer. À ce jour, la plupart des pays ne disposent pas à bord des navires et des avions des équipements dédiés spécialisés dans la détection de la pollution (quelques-uns ont des caméras et appareils photo, peu ont des radars, des systèmes infrarouges...). Par contre, les centres régionaux de coordination (maritime), les centres de surveillance du trafic maritime (VTS) ou stations côtières de tous les pays sont équipés de systèmes d'identification automatique AIS, de radars, etc. qui pourraient servir à recueillir des informations.

Autre caractéristique commune importante, le personnel qui se charge (ou devrait se charger) de la surveillance, de la détection et de la collecte des preuves n'a pas été (en tout cas pas suffisamment) formé pour ce travail et ne considère pas ces obligations comme prioritaires sur ses autres attributions.

La question des capacités à assumer les obligations d'État côtier n'est pas tant une question de ressources, mais plutôt de volonté politique et d'organisation, y compris la définition claire des responsabilités des administrations devant participer et la coordination des moyens disponibles via des programmes adaptés. L'acquisition d'équipements de détection spécialisés devra être posée, mais dans un second temps.

Les poursuites en justice manquent d'efficacité en raison du manque de solidité des régimes juridiques et du défaut de clarté de l'attribution des responsabilités. L'implication insuffisante du Ministère de la Justice et le défaut de connaissance des exigences MARPOL des plaignants et des magistrats ne permettent pas aux systèmes de justice d'infliger les sanctions et d'assumer le rôle dissuasif que l'on est en droit d'attendre d'eux.

Maintien et renforcement des capacités

Formation

Les administrations maritimes des pays visités ont reconnu que, pour assurer le maintien et le renforcement de leurs capacités, il leur faudrait former toutes les catégories de personnel. Toutes posent cette condition comme une nécessité. Voici les catégories de personnel devant recevoir une formation à la mise en œuvre et à l'application des exigences MARPOL:

- 1) Juristes des services juridiques des administrations centrales (à recruter dans de nombreux pays);
- 2) Experts, inspecteurs, officiers PSC (contrôle de l'État du port) devant recevoir une formation aux exigences MARPOL. Inspecteurs PSC devant être formés et familiarisés aux procédures et pratiques du Mémorandum de Paris;
- 3) Certains officiers des garde-côtes, officiers de marine, officiers de l'armée de l'air, officiers des douanes, officiers de la police maritime aux frontières et inspecteurs du bureau du port devant être formés aux techniques de surveillance et de détection des déversements;
- 4) Agents autorisés à faire appliquer la loi devant être formés à la détection des déversements, la collecte de preuves, les investigations, aux comptes rendus et au déclenchement de poursuites.

Les administrations maritimes et, quand il a été consulté, le Ministère de la Justice ont reconnu que familiariser les magistrats à la Convention MARPOL permettrait de rendre le système de sanction plus efficace et dissuasif. Pour ce faire, les magistrats devraient assister à des séminaires et suivre des formations spécialisées.

Coopération régionale

Les administrations maritimes ont également reconnu que la coopération régionale est un bon moyen de perfectionner et de renforcer les capacités en vue de l'application de la Convention MARPOL et d'apporter une réponse adéquate au problème des déversements illégaux en provenance des navires en mer Méditerranée.

- Les pays sont déjà engagés et oeuvrent pour mettre à jour, améliorer et harmoniser les procédures et les pratiques liées au contrôle de l'État du port et à l'inspection des prescriptions de déversement, ainsi qu'à l'échange d'informations dans le cadre du Mémorandum de Paris pour le contrôle de l'État du port.
- Les pays reconnaissent que le Protocole REMPEC et la Stratégie régionale adoptée récemment constituent le cadre idéal d'une coopération régionale à la mise en œuvre et à l'application de la Convention MARPOL. Ils se disent très intéressés par une coopération régionale via le REMPEC sur: l'échange d'informations; la surveillance; et l'harmonisation des mesures d'application.
- La plupart des pays reconnaissent que la coopération avec les pays voisins, au travers de l'échange d'information et de la mise en commun des ressources, et la coordination de l'utilisation de leurs capacités respectives seraient un bon moyen d'améliorer et de renforcer leur aptitude individuelle et collective à trouver une réponse économique au problème des déversements illégaux au large de leurs côtes. Ils se disent prêts à étudier la possibilité d'accords sous-régionaux à cet égard.

IV. Recommandations

Comme indiqué en introduction à la présente synthèse, le détail des recommandations pour chaque pays se trouve dans les rapports des pays. Les recommandations suivantes portent sur des activités visant à aider les autorités nationales concernées à mettre en œuvre les recommandations formulées pour leur pays, ainsi que sur des activités régionales ayant vocation à renforcer les systèmes nationaux et régionaux en vue de la mise en œuvre et de l'application réussies de l'Annexe I de la Convention MARPOL, l'accent étant mis sur les déversements illégaux en mer. Sans perdre de vue la Stratégie régionale, les recommandations sont surtout axées sur les principaux obstacles communs décrits précédemment et sont réparties entre les activités vouées à résoudre des problèmes strictement nationaux (cadres juridique et institutionnel), les activités de renforcement des capacités par le biais de la formation et celles qui s'inscrivent dans un contexte régional en tant que soutien individuel et collectif.

Pour remplir les objectifs de la Stratégie régionale, à savoir l'établissement, dans la région méditerranéenne, de systèmes nationaux et régionaux favorisant la mise en œuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL, la priorité absolue des pays est de s'assurer qu'ils ont un cadre juridique et institutionnel adapté et suffisamment robuste. Ceci est une condition absolue dont dépendent toutes les autres activités. L'accent doit donc être mis sur le développement et le renforcement des cadres juridiques et institutionnels.

4-1. Cadres juridique et institutionnel

La plupart des pays sont dans l'obligation d'améliorer et de renforcer leurs cadres juridique et institutionnel: mettre en place un système juridique complet pour la mise en œuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL et établir une structure organisationnelle définissant clairement la répartition des responsabilités de contrôle de la pollution en mer entre les administrations concernées. Pour y parvenir, les pays devront pouvoir demander de l'aide.

À cet égard, il convient de noter que plusieurs pays (Turquie, Croatie, Monténégro et Albanie), dans le cadre du processus de préparation pour l'accèsion à l'UE, oeuvrent déjà, avec l'aide de la Commission Européenne, à mettre leur système juridique au niveau de celui de l'UE. D'autres pays (Maroc, Égypte, Algérie et Tunisie) bénéficient ou ont déjà bénéficié de l'aide de l'UE, dans le cadre de projets de jumelage par exemple.

C'est donc dans ce contexte qu'il faut considérer les demandes d'aide. La Commission Européenne, en coopération avec le REMPEC et sur la base des rapports nationaux, devrait intégrer cette activité spécifique dans ses programmes d'aide. Le REMPEC devrait envisager la possibilité que le Programme de coopération technique de l'OMI finance les activités que le REMPEC pourrait mettre en œuvre dans les pays qui ne peuvent prétendre à l'aide de l'UE.

L'expertise requise pour bénéficier de cette aide réside dans la rédaction de propositions de lois et de réglementations portant sur:

- a) les questions techniques (transposition des exigences techniques dans le système juridique);
- b) les infractions et les sanctions administratives et pénales (droit pénal); et
- c) les structures organisationnelles et les accords institutionnels (ce qui implique une bonne connaissance et l'expérience de la coordination de missions en mer).

Les autorités devraient également renforcer les capacités (recruter du personnel) de l'administration maritime centrale pour mener à bien les tâches réglementaires, avec une aide externe.

4-2. Formation

La formation est une condition préalable au développement et au maintien des capacités de mise en œuvre et d'application.

Les cours de formation peuvent être organisés au niveau national avec ou sans aide externe, et au niveau régional par les instruments existants: REMPEC, CE/EMSA et Mémorandum de Paris.

Juristes des services juridiques des administrations centrales

Une des priorités de formation est la formation du personnel (de l'administration centrale) qui est ou sera en charge des tâches réglementaires (voir plus haut). Comme ce fut le cas sous SAFEMED I et comme ce sera probablement le cas sous SAFEMED II, les candidats issus des administrations maritimes centrales devraient obtenir des bourses pour suivre les formations de l'Université Maritime Internationale ou de l'Institut international de droit maritime. Ces bourses devraient être réservées aux candidats issus de pays partenaires du SAFEMED; il convient donc d'explorer la faisabilité d'autres sources de financement. Le programme des cours de formation devrait faire la part belle à la mise en œuvre et l'application de MARPOL. Sinon, il serait judicieux d'organiser un programme spécialisé (sur mesure) de cours de formation pour une session à court terme.

Experts, inspecteurs, inspecteurs PSC (contrôle de l'État du port)

Il convient de former régulièrement les experts, inspecteurs et inspecteurs PSC (contrôle de l'État du port) afin d'améliorer leurs méthodes et pratiques d'inspection pour les aligner sur les normes édictées par le Mémorandum de Paris, surtout concernant la mise en œuvre et l'application des exigences MARPOL. Chaque fois que possible, il faudra organiser des cours nationaux, avec ou sans aide externe. Autant que possible, les inspecteurs devraient suivre des cours de formation spécialisée pour les inspecteurs PSC (contrôle de l'État du port), organisés régulièrement dans le cadre du Mémorandum de Paris (MOU) ou de l'UE par l'EMSA. Il conviendra d'examiner la possibilité de financement d'une telle participation et d'insister dans ces cours sur les questions de mise en conformité et d'application de

MARPOL. Le REMPEC, dans la limite de ses ressources et avec le soutien de l'OMI, devrait organiser des cours de formation à l'inspection PSC au niveau régional, spécialement dédiés à l'Annexe I de la Convention MARPOL, avec pour objectif le renforcement de la coopération régionale à l'application des exigences MARPOL.

Formation à la surveillance et la détection des déversements, la collecte de preuves, aux investigations et aux comptes rendus

Des cours de formation nationaux et régionaux devraient être organisés pour les officiers chargés de détecter des déversements illégaux en mer, issus des gardes-côte, de la marine, de l'armée de l'air, des douanes, de la police aux frontières, et pour les agents habilités à faire appliquer la loi (autorisés à consigner les preuves). Le REMPEC devrait apporter son soutien à ces cours nationaux et, dans la limite de ses ressources, organiser les cours régionaux.

Familiarisation des magistrats

Les magistrats et le ministère public ne connaissent pas bien la Convention MARPOL et, surtout, les prescriptions de déversement. Il est possible d'y remédier au moyen de séminaires nationaux et régionaux. Le REMPEC devrait apporter son soutien à ces séminaires nationaux et, dans la limite de ses ressources, organiser les régionaux.

Des séminaires communs aux magistrats et officiers chargés de la détection de la pollution et aux agents chargés de faire appliquer la loi devraient être organisés aux niveaux national et régional. Une session spéciale d'un mois pour la formation des magistrats pourra être envisagée. Il conviendra d'examiner le lieu d'organisation, ainsi que le financement.

4-3. Soutien et coopération régionaux

L'Article 6 de la Convention MARPOL exige des Parties qu'elles coopèrent à la détection des infractions et à l'application des dispositions de la Convention, au moyen de toutes les mesures possibles et appropriées de détection et de surveillance de l'environnement et de procédures adéquates de compte rendu et de consignation de preuves.

Les activités régionales suivantes devraient permettre de renforcer les systèmes nationaux et de stimuler la coopération régionale en vue de l'application réussie de l'Annexe I de la Convention MARPOL en insistant sur les déversements illégaux en mer.

Le Mémorandum de Paris sur le contrôle de l'État du port (PSC)

La coopération régionale en vue de l'application réussie de la Convention MARPOL via le contrôle de l'État du port (PSC) doit être renforcée dans le cadre des Mémorandums suivants sur le contrôle de l'État du port: le Mémorandum méditerranéen (MED/MOU), le Mémorandum ESCWA/MOU (pays du Machrek Égypte, Jordanie, Liban, [Palestine] et Syrie) et le Mémorandum de Paris. Les efforts doivent porter, dans ces cadres, sur la mise à niveau, l'amélioration et l'harmonisation des procédures et pratiques de contrôle de l'État du port et d'inspection des prescriptions de déversement, ainsi que sur la promotion de l'échange d'informations. Il convient également d'encourager la coopération entre mémorandums à cet égard, dans une perspective régionale.

Le REMPEC devrait être invité à siéger aux réunions de ces mémorandums pour faire le lien et assurer la coordination avec les activités menées dans d'autres cadres sur le même sujet (faisant déjà partie de la Stratégie régionale).

Le Protocole REMPEC et la Stratégie régionale

Le REMPEC est le cadre approprié pour la promotion de la coopération régionale à l'application de la Convention MARPOL.

Le REMPEC devrait promouvoir la coopération des pays méditerranéens sur: l'échange d'informations; la surveillance; et l'harmonisation des mesures d'application. Ceci peut avoir lieu lors de séminaires et d'atelier régionaux, qui auraient notamment pour objectifs: le développement de procédures et d'accords d'échange d'informations et de surveillance des déversements illégaux en mer; l'harmonisation autant que possible des différents processus de poursuite en justice et des régimes de sanction et la coopération dans la poursuite des contrevenants.

Le séminaire MEDEXPOL 2007 était un premier pas dans cette direction. Il a notamment abouti à la proposition d'établir un réseau de magistrats sélectionnés pour leur intérêt pour la question. Deux pays seulement ont désigné un magistrat. Les pays qui souhaitent profiter d'une coopération régionale doivent s'impliquer activement, sans quoi les choses n'avanceront pas.

De tels séminaires et ateliers devraient être complétés par des activités pilotes, à l'image de celles prévues dans le cadre de la stratégie régionale:

- Lancement de campagnes de surveillance par les airs entre pays voisins;
- Expérimentation avec d'autres partenaires (EMSA....) de mécanismes de coordination pour détecter les déversements illégaux en mer en s'appuyant sur diverses sources d'information, comme les images satellite, les systèmes d'identification automatique (AIS), etc.

Pour aider les pays à résoudre des points plus spécifiques, le REMPEC, selon les besoins et sur demande des pays, devrait développer des documents d'orientation technique. Par exemple, les directives élaborées récemment par le REMPEC sur la navigation de plaisance seraient un bon document de travail pour aider les pays à traiter la question de la prévention et du contrôle de la pollution en mer par les navires de plaisance.

Il convient également de préparer un manuel pour guider les pays dans la transposition de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans leurs lois et réglementations nationales.

Coopération sous-régionale

Compte tenu de la géographie méditerranéenne et du trafic maritime (voies de navigation) dans cette mer fermée, on comprend aisément que les pays autour de la mer Adriatique et ceux de la partie occidentale de la mer Méditerranée, par exemple, aient tendance à vouloir coopérer avec les pays voisins pour résoudre le problème des déversements illégaux en provenance des navires au large de leurs côtes.

Il existe déjà des accords sous-régionaux de coopération en cas de pollution accidentelle entre la Croatie, l'Italie et la Slovénie dans la zone Adriatique; entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie dans la partie occidentale de la mer Méditerranée; et entre Chypre, l'Égypte et Israël dans la partie orientale de la mer Méditerranée. De tels accords peuvent constituer un point de départ pour en conclure de nouveaux en faveur d'une coopération sous-régionale pour le contrôle des déversements illégaux en mer. Mais d'autres possibilités existent.

À la demande des pays, le REMPEC devrait proposer son aide à l'examen des différentes possibilités de développement d'une coopération sous-régionale pour le contrôle des déversements illégaux en mer et faciliter la négociation de tels accords. Il serait judicieux de commencer par la région Adriatique si les pays de l'Adriatique confirment leurs souhaits. Viendrait ensuite la partie occidentale de la mer Méditerranée.

Collecte et consignation des données

Pour obtenir la vue la plus juste possible des violations de la Convention MARPOL et des poursuites des contrevenants à la Convention, le REMPEC pourra demander aux pays et ceux-ci pourront accepter de transmettre au REMPEC la partie du rapport obligatoire (MEPC/Circ.318) qu'ils doivent adresser à l'OMI concernant les violations de l'Annexe I de la Convention MARPOL.

V. Conclusions

Ce compte rendu avait pour ambition de présenter une synthèse de la situation dans les pays visités quant à la mise en œuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL, en expliquant quels sont les principaux obstacles et besoins de ces pays. Les recommandations formulées visent à aider les pays à dépasser lesdits obstacles et à satisfaire les besoins exprimés. Ces recommandations, davantage présentées comme un plan d'action régional, sont jugées réalistes et devraient permettre d'améliorer les systèmes nationaux et d'instaurer une coopération régionale solide en vue de réduire considérablement les déversements illégaux en mer Méditerranée.

Annexe I: Recommandations nationales (*extrait*)

Algérie

Actions à entreprendre à l'échelle nationale

1 Optimiser le cadre juridique existant pour prévenir et contrôler la pollution opérationnelle des navires:

1-1 La Direction de la marine marchande (DMM) du Ministère des transports devrait:

- a) réviser et amender le Code maritime afin d'y inclure des dispositions relatives à la Convention MARPOL;
- b) élaborer des règles et réglementations pour transposer dans le système juridique les exigences techniques de la Convention MARPOL, notamment au sujet des visites, des certifications et des inspections PSC de contrôle de l'État du port;
- c) revoir les règles d'autorisation et de délégation des tâches à des organismes reconnus et actualiser les contrats existants;
- d) garantir la prise en compte des exigences de la Convention MARPOL dans le traitement des navires non conventionnels.

1-2 Le Ministère de l'environnement, en coopération avec la DMM du Ministère des transports, devrait modifier la loi de 2003 afin qu'elle fasse explicitement référence à la Convention MARPOL et à ses prescriptions de déversement.

Pour ce faire, le Ministère des transports et le Ministère de l'environnement pourront solliciter l'assistance et le soutien du REMPEC dans le cadre du projet SAFEMED II et de la Stratégie régionale méditerranéenne.

2 Renforcer les capacités de mise en œuvre et d'application

2-1 Le Ministère des transports devrait tout mettre en œuvre pour recruter de nouveaux membres au sein de la DMM afin d'assurer la bonne exécution de toutes les obligations de l'administration centrale liées aux responsabilités nationales et internationales du Ministère.

2-2 Concernant les capacités de l'État côtier à assumer ses responsabilités, en particulier pour l'application des prescriptions de déversement, les garde-côtes, en coopération avec la DMM, devraient améliorer le système par:

- a) l'adoption d'un programme et de plans visant à mieux exploiter les moyens à la disposition de la garde côtière et d'autres administrations pour surveiller, contrôler et détecter les déversements illégaux;
- b) la mise en place d'un mécanisme de coordination permettant d'exploiter plusieurs sources d'informations pour optimiser le contrôle et la détection des déversements illégaux;
- c) l'organisation d'une étude en prévision de l'acquisition d'équipements dédiés spécialisés dans la détection.

2-3 La formation du personnel étant indispensable au développement et au maintien des capacités de mise en œuvre et d'application, le Ministère des transports et les garde-côtes devraient s'assurer que, par le biais de formations nationales dispensées par l'Institut supérieur maritime ou de formations régionales, les salariés des catégories suivantes bénéficieront d'une formation adaptée:

- a) juristes des services juridiques des administrations centrales;
- b) experts, inspecteurs, officiers PSC (contrôle de l'État du port) devant recevoir une formation aux exigences MARPOL;
- c) certains officiers des garde-côtes, officiers de marine, officiers de l'armée de l'air, officiers des douanes et officiers de port devant être formés aux techniques de surveillance et de détection des déversements;
- d) agents habilités à faire appliquer la loi devant être formés à la détection des déversements, la collecte de preuves, aux investigations, aux comptes rendus et à l'engagement de poursuites.

3 Renforcer le système de poursuite

3-1 Les magistrats devraient se familiariser à la Convention MARPOL par le biais de formations spécialisées et de séminaires, organisés à l'échelle régionale comme nationale. L'Institut supérieur maritime

devrait organiser, comme il l'a fait précédemment, des sessions de formation spécialisée à l'attention des magistrats.

- 3-2 Des réunions devraient être organisées régulièrement entre magistrats et agents des diverses administrations habilités à faire appliquer la loi pour renforcer le système d'application des lois et de poursuite.

Égypte

Actions à entreprendre à l'échelle nationale

1 Développer un cadre juridique pour prévenir et contrôler la pollution opérationnelle des navires

- 1-1 encourager et aider, lorsque cela s'avère nécessaire, l'Égypte à optimiser ses directives d'application de la Loi environnementale en instaurant des sanctions administratives et pénales/criminelles adéquates, en alignant les taux des amendes sur ceux préconisés par la législation de l'UE, ainsi qu'en prévoyant de nouvelles sanctions, comme l'interdiction d'exercer une activité professionnelle;
- 1-2 actualiser les références à la nouvelle Annexe I de la Convention MARPOL dans la Loi environnementale et lever toute imprécision ou ambiguïté.

2 Renforcer les capacités de mise en œuvre et d'application

- 2-1 dispenser des formations sur les aspects techniques, juridiques et administratifs de la mise en œuvre et de l'application des dispositions de la Convention MARPOL aux agences gouvernementales, y compris à l'Armée égyptienne;
- 2-2 envisager toutes les possibilités pour fournir à l'Égypte, en particulier aux régions les plus retirées de la zone maritime égyptienne et de la côte de la Mer rouge, au sud de Safaga, les technologies modernes et équipements nécessaires aux activités de contrôle et de détection de la pollution;
- 2-3 identifier et évaluer les ressources disponibles en Égypte, puis identifier les opportunités de rassembler ces ressources pour poursuivre les objectifs de la Convention MARPOL.

3 Renforcer le système de poursuite:

- 3-1 envisager toutes les possibilités pour fournir à l'Égypte les technologies modernes et équipements nécessaires
- 3-2 tenir compte des besoins de recrutement de personnel au fait des objectifs techniques de la Convention MARPOL pour conseiller la justice;
- 3-3 sensibiliser le ministère public, les juges et juristes aux problèmes environnementaux d'ordre marin et aux spécificités techniques, juridiques et

administratives de la Convention MARPOL et les former à faire face à ces problèmes.

Israël

Actions à entreprendre à l'échelle nationale

1 Renforcer les capacités de mise en œuvre et d'application

- 1-1 Concernant les moyens à la disposition des autorités pour assumer leurs responsabilités de contrôle de l'État du pavillon et du port, les performances s'avèrent pleinement satisfaisantes; toutefois, la pénurie de personnel spécialiste de ces tâches au sein de la Direction des ports et du transport maritime posera bientôt un problème qu'il conviendra de résoudre.
- 1-2 Concernant les moyens à la disposition de l'État côtier pour assumer ses responsabilités, il est nécessaire de revoir le système actuel afin de confirmer la politique en place, à la portée géographiquement restreinte, ou de mettre en place une politique plus exhaustive qui régirait toutes les zones maritimes relevant de la juridiction israélienne. Il faudrait étudier de près les considérations budgétaires et les changements institutionnels qu'impliquent ces deux options.
- 1-3 La formation du personnel étant indispensable au développement et au maintien à jour des ressources de mise en œuvre et d'application, la Direction des ports et du transport maritime ainsi que la division MCED (environnement marin et côtier) du Ministère de l'environnement doivent s'assurer que les salariés entrant dans les catégories suivantes bénéficieront d'une formation nationale ou régionale adaptée:
 - a) juristes employés par les administrations centrales;
 - b) enquêteurs et inspecteurs, en particulier les inspecteurs de l'État du port (formation axée sur la Convention MARPOL);
 - c) inspecteurs de la division MCED spécialistes de la Convention MARPOL (formation au contrôle et à la détection des déversements, à la collecte de preuves, aux enquêtes, au reporting et à l'engagement des poursuites).

2 Optimiser le cadre juridique existant pour contrôler et sanctionner la pollution opérationnelle des navires

Une fois achevée la révision du système en place, il conviendrait de revoir le régime juridique existant pour le moderniser et qu'il reflète, si nécessaire, les décisions des autorités politiques.

3 Renforcer le système de poursuite

3-1 Les magistrats devraient se familiariser avec la Convention MARPOL par le biais de formations ciblées et de séminaires, organisés à l'échelle régionale comme nationale.

3-2 Il faudrait envisager de créer des tribunaux compétents pour statuer sur les litiges relatifs à la Convention MARPOL.

3-3 Des réunions devraient être organisées entre des magistrats spécialisés et le ministère public (cabinets juridiques impliqués dans le processus de poursuite) d'une part et les inspecteurs de la division MCED spécialistes de la Convention MARPOL, les juristes du Ministère de l'environnement et de la Direction du port, le Directeur adjoint de la division MCED, les autorités portuaires et enfin les inspecteurs PSC (contrôle de l'État du port) pour renforcer le système de poursuite.

Jordanie

Actions à entreprendre à l'échelle nationale

1 Développer un cadre juridique pour prévenir et contrôler la pollution opérationnelle des navires

- 1-1 Aider la Jordanie, lorsque nécessaire, à adopter la réforme de la législation maritime suggérée par Aref Fakhry (Report on a Revised Maritime Law for Jordan, IMO, PR338 « Technical Advisory Services », décembre 2002), tout en s'assurant du durcissement des amendes et sanctions décrites dans le projet de loi maritime afin qu'elles atteignent au moins les niveaux recommandés par la loi ASEZ;
- 1-2 Aider la Jordanie à mettre en place des directives nationales sur la collecte et la présentation de preuves;
- 1-3 Aider la Jordanie à remédier aux failles de la législation disciplinaire nationale des gens de mer afin d'assurer la transposition complète de la Convention MARPOL dans la législation nationale;
- 1-4 Fournir aux autorités nationales compétentes toute l'aide nécessaire à la mise en place de nouvelles réglementations et politiques.

2 Renforcer les capacités de mise en œuvre et d'application

- 2-1 Accroître le nombre de juristes, assistants administratifs et experts qualifiés à disposition de l'Autorité maritime jordanienne (JMA).
- 2-2 Envisager toutes les possibilités pour fournir à la Jordanie les technologies modernes et équipements nécessaires aux activités de contrôle et de détection.
- 2-3 Dispenser des formations couvrant tous les aspects de la mise en œuvre et de l'application des dispositions de la Convention MARPOL, en particulier les aspects juridiques, de contrôle et d'inspection des navires, aux agences gouvernementales, au Ministère de la justice et aux tribunaux, à la Marine royale et à l'Armée de l'air royale de Jordanie.

3 Renforcer le système de poursuite

Envisager toutes les possibilités pour fournir à la Jordanie les technologies modernes et équipements nécessaires aux activités de collecte de données;

sensibiliser le ministère public et les juges aux problèmes d'ordre marin et aux spécificités de la Convention MARPOL.

Liban

Actions à entreprendre à l'échelle nationale

1 Développer un cadre juridique pour prévenir et contrôler la pollution opérationnelle des navires

- 1-1* Adopter en urgence la législation requise pour mettre en place la Convention MARPOL en tenant compte des recommandations du rapport « Report on Lebanese Maritime Legislation, IMO, PR227 TC04 RAB/97/201 1151 » de novembre 2001 rédigé par Aref Fakhry, et abroger les éléments de législation obsolètes ou archaïques.
- 1-2 Adopter une législation ayant capacité légale pour faire appliquer la loi de protection du milieu marin contre la pollution causée par les substances et déchets dangereux (loi n° 64 du 12 août 1988), le Code de protection de l'environnement promulgué par la loi n° 444 du 29 juillet 2002, ainsi que la loi établissant les responsabilités du Ministère de l'environnement (loi n° 690 du 26 août 2005).
- 1-3 Nonobstant ce qui précède, faire jouer les pouvoirs exécutifs du Ministère de l'environnement sur la base des Articles 4(7) et 6(7) de la loi établissant les responsabilités du Ministère de l'environnement.

2 Renforcer les capacités de mise en œuvre et d'application

- 2-1 Renforcer la main d'œuvre et les qualifications du personnel, en particulier juridique et administratif, du conseil de direction des agences compétentes.
- 2-2 Dispenser aux agences gouvernementales concernées des formations sur les aspects techniques, juridiques et administratifs de la mise en œuvre et de l'application des dispositions de la Convention MARPOL.
- 2-3 Envisager toutes les possibilités pour fournir au Liban les technologies modernes et équipements nécessaires aux activités de contrôle et de détection de la pollution.
- 2-4 Identifier et évaluer les ressources disponibles au Liban, y compris les laboratoires d'analyse des échantillons pollués, puis identifier les opportunités de rassembler et de renforcer ces ressources afin de poursuivre les objectifs de la Convention MARPOL.

3 Renforcer le système de poursuite

- 3-1 Envisager toutes les possibilités pour fournir au Liban les technologies modernes et équipements nécessaires aux activités de collecte de données.
- 3-2 Tenir compte des besoins de recrutement par le ministère public en matière de personnel spécialiste de la poursuite des objectifs techniques de la Convention MARPOL.
- 3-3 Sensibiliser les magistrats, juges et juristes aux problèmes d'ordre marin et aux spécificités techniques, juridiques et administratives de la Convention MARPOL et les former à faire face à ces problèmes.

Maroc

Actions à entreprendre à l'échelle nationale

1 Développer un cadre juridique exhaustif pour prévenir et contrôler la pollution opérationnelle des navires.

En tirant parti du travail accompli dans le cadre du Projet de jumelage et en se basant sur la proposition de développement d'une nouvelle législation, la Direction de la marine marchande assurant la supervision de cette entreprise devrait:

- 1-1 préparer et finaliser, en coordination avec les autres ministères concernés, un projet de loi pénale facilitant la mise en application de la Convention MARPOL;
- 1-2 évaluer les besoins, en coopération avec d'autres ministères concernés, et suggérer, lorsque nécessaire, la préparation par l'autorité compétente de projets de loi et de décrets établissant les responsabilités de chacun;
- 1-3 évaluer les besoins de préparation et d'adoption de lois et réglementations pour transposer les exigences de la Convention MARPOL dans le système national.

Pour ce faire, la Direction de la marine marchande devrait solliciter l'assistance et le soutien de la Communauté européenne dans la continuité du projet de jumelage et/ou du REMPEC dans le cadre du projet SAFEMED II et de la Stratégie régionale pour la Méditerranée.

2 Renforcer les capacités de mise en œuvre et d'application.

- 2-1 Concernant les moyens à la disposition des autorités pour assumer leurs responsabilités de contrôle de l'État du pavillon et du port, les autorités marocaines devraient, aussi tôt que possible, accroître le personnel de la Division de la navigation maritime en vue de déléguer plus efficacement toutes les tâches d'administration centrale relatives à ce problème, en particulier les tâches réglementaires et celles mentionnées ci-avant.
- 2-2 Concernant les moyens à la disposition de l'État côtier pour assumer ses responsabilités, en particulier de respect des prescriptions de déversement, il convient d'évaluer les ressources disponibles en tenant compte des responsabilités du Maroc au regard des activités maritimes dans les zones relevant de sa juridiction.

Un plan et un programme pour l'utilisation des ressources existantes devraient être adoptés pour optimiser l'utilisation des ressources disponibles. Des études doivent être menées en prévision de l'éventuelle acquisition de nouveaux équipements et d'équipements spécialisés.

2-3 La formation du personnel étant indispensable au développement et au maintien à jour des ressources de mise en œuvre et d'application, les autorités marocaines devraient s'assurer que les salariés entrant dans les catégories suivantes bénéficieront d'une formation nationale ou régionale adaptée:

- a) juristes employés par les administrations centrales;
- b) enquêteurs et inspecteurs, en particulier les inspecteurs PSC de contrôle de l'État du port (formation axée sur la Convention MARPOL);
- c) certains officiers de la Marine, officiers de l'Armée de l'air, officiers de gendarmerie, officiers de port et inspecteurs de la pêche (formation au contrôle et à la détection des déversements, à la collecte de preuves, aux enquêtes, au reporting et à l'engagement des poursuites).

3 Renforcer le système de poursuite

- 3-1 Des instructions concernant la collecte de preuves, les enquêtes et les poursuites devraient être développées par le biais d'un mécanisme de coordination interministériel.
- 3-2 Les magistrats devraient se familiariser avec la Convention MARPOL par le biais de formations ciblées et de séminaires, organisés à l'échelle régionale comme nationale.
- 3-3 Il faudrait envisager de créer des tribunaux compétents pour statuer sur les infractions à la Convention MARPOL.
- 3-4 Des réunions devraient être organisées entre magistrats spécialisés et officiers de la Marine, officiers de l'Armée de l'air, officiers de gendarmerie, officiers de port, inspecteurs de la pêche et inspecteurs de contrôle de l'État du port pour renforcer le système de poursuite.

Syrie

Actions à entreprendre à l'échelle nationale

- 1 **Développer un cadre juridique pour prévenir et contrôler la pollution opérationnelle des navires**
 - 1-1 Effectuer, au moyen du Questionnaire, une révision minutieuse et complète de la loi n°9/2006, de ses instructions de mise en œuvre et de tout instrument législatif national applicable pour assurer que les dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL sont appliquées en Syrie conformément aux plus hauts standards possibles, tels que ceux spécifiés dans certaines législations similaires de l'Union Européenne.
 - 1-2 Instaurer un mécanisme régi par la loi nationale qui permettrait de mettre en œuvre automatiquement les amendements de l'Annexe I de la Convention MARPOL adoptés via la « procédure d'acceptation tacite » dès leur publication dans le Journal Officiel.
 - 1-3 Garantir, conformément aux lois et procédures nationales, que seuls les fonctionnaires sur le terrain ont le pouvoir de rapporter les cas d'infraction aux dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL, sans en référer à leur administration respective.
 - 1-4 Majorer les amendes prévues par la loi n°9/2006 et proposer des sanctions supplémentaires, notamment l'emprisonnement et l'interdiction d'exercer une activité professionnelle, en cas d'infraction aux dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL.
 - 1-5 Clarifier les instructions de mise en œuvre ou le statut juridique de la Commission de première instance pour l'évaluation des conséquences de la pollution et de la Haute Commission sur la pollution de la loi n°9/2006 via des amendements précisant, par exemple, si de telles autorités constituent des organes administratifs, quasi-judiciaires ou judiciaires, et assurer l'applicabilité des lois aux problèmes procéduraux.
 - 1-6 Assurer la transparence et l'impartialité de la procédure et des décisions de la Commission de première instance pour l'évaluation des conséquences de la pollution et de la Haute Commission sur la pollution, notamment en publiant les décisions de ces autorités.
 - 1-7 Réviser la loi n°167/1960 pour s'assurer que les infractions aux dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL sont correctement sanctionnées, conformément aux règles et procédures de discipline en vigueur à bord des navires syriens.

2 Renforcer les capacités de mise en œuvre et d'application

- 2-1 Créer, au sein de la Direction générale des ports, un service juridique central chargé du suivi des infractions à l'Annexe I de la Convention MARPOL et aux autres conventions maritimes internationales applicables, qui assisterait toutes les branches et tous les départements de la Direction générale des ports et d'autres services administratifs et ministères dans la mise en œuvre et l'application des dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL.
- 2-2 Évaluer le degré de préparation et les besoins d'autres ministères et services gouvernementaux susceptibles de se joindre à la Direction générale des ports pour mettre en œuvre et faire appliquer les dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL.
- 2-3** Dispenser des formations couvrant tous les aspects de la mise en œuvre et de l'application des dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL à tous les membres du personnel de la Direction générale des ports concernés, notamment les experts, inspecteurs, administrateurs et juristes, les membres de la Commission de première instance pour l'évaluation des conséquences de la pollution et de la Haute Commission sur la pollution, ainsi que les membres concernés du personnel des services gouvernementaux et ministères ayant un rôle à jouer dans la mise en œuvre et l'application des dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL.
- 2-4 Dispenser des formations ciblées de haut niveau au personnel de la Direction générale des ports sur les aspects administratifs et d'encadrement de la mise en œuvre et de l'exploitation d'un système efficace de contrôle de l'État du port.
- 2-5 Envisager toutes les possibilités pour fournir à la Syrie les technologies modernes et équipements nécessaires aux activités de contrôle et de détection de la pollution.
- 2-6 Inviter la Direction générale des ports à actualiser les dispositions sur les installations de réception des résidus pétroliers et autres déchets rejetés par les navires dans les ports de Syrie et envisager, au besoin, un service d'assistance à cette fin.

3 Renforcer le système de poursuite

- 3-1 Vérifier l'existence de sanctions pénales/criminelles clairement définies, en plus des sanctions administratives existantes, applicables aux contrevenants aux dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL.

- 3-2 Évaluer le degré de préparation et les besoins des autorités de poursuite et judiciaires afin d'assurer la poursuite efficace des contrevenants aux dispositions de l'Annexe I de la Convention MARPOL.
- 3-3 Sensibiliser le ministère public et les juges aux spécificités de l'Annexe I de la Convention MARPOL et les former à les maîtriser.

Tunisie

Actions à entreprendre à l'échelle nationale

1 Optimiser le cadre juridique existant pour prévenir et contrôler la pollution opérationnelle des navires:

1-1 La Direction générale de la marine marchande (DGMM) devrait évaluer les besoins de préparation et d'adoption de lois et réglementations pour transposer les exigences de la Convention MARPOL dans le système national.

1-2 Le Ministère des transports (DGMM), le Ministère de l'environnement (ANPE), le Ministère de la justice et le Ministère de la défense (Marine) devraient collaborer à l'examen du régime pénal en place pour sanctionner les infractions aux dispositions de la Convention MARPOL, y compris les procédures de poursuite, et si nécessaire, préparer une loi spécifique d'application des dispositions de la Convention MARPOL.

1-3 Selon les résultats dudit examen, il sera nécessaire de clarifier par le biais de décrets ministériels les responsabilités de collecte de preuves, de rapport des preuves des infractions soupçonnées et d'enquête.

Pour ce faire, la DGMM devra pouvoir solliciter l'assistance et le soutien du REMPEC dans le cadre du projet SAFEMED II et de la stratégie régionale pour la Méditerranée.

2 Renforcer les capacités de mise en œuvre et d'application

2-1 Concernant les moyens à la disposition des autorités pour assumer leurs responsabilités de contrôle de l'État du pavillon et du port, les mesures et ressources en place semblent satisfaisantes et largement suffisantes. Des efforts devraient toutefois être faits, en particulier par l'Office de la Marine Marchande et des Ports (OMMP), pour renforcer les moyens et ressources dédiés au contrôle de l'État du port (la nécessité dans ce domaine étant l'optimisation constante) et pour faire appliquer efficacement la loi du 18 mars 1999 (Code des ports maritimes de commerce) concernant les déversements illégaux.

2-2 Concernant les moyens à la disposition de l'État côtier pour assumer ses responsabilités, en particulier de respect des exigences de déversement, la « Commission Consultative des Activités Maritimes » devrait décider la mobilisation des ressources en place et leur utilisation aux fins de détection et de collecte des preuves de violation (immobilisation des navires incluse) dans le cadre des activités maritimes dans les zones relevant de la juridiction tunisienne. Un plan

et un programme pour l'utilisation des ressources existantes devraient être adoptés pour optimiser les ressources déjà disponibles. Des études devraient être menées quant à l'éventuelle acquisition de nouveaux équipements et d'équipements spécialisés.

2-3 La formation du personnel étant indispensable au développement et au maintien à jour des ressources de mise en œuvre et d'application, les autorités tunisiennes (les divers ministères concernés sous la coordination de la DGMM) devraient s'assurer que les salariés entrant dans les catégories suivantes bénéficieront d'une formation nationale ou régionale adaptée:

a) juristes employés par les administrations centrales (DGMM, OMMP et ANPE);

b) enquêteurs et inspecteurs, en particulier les inspecteurs PSC de contrôle de l'État du port (formation axée sur la Convention MARPOL);

c) experts contrôleurs de l'ANPE, certains officiers de la Marine, officiers de l'Armée de l'air, officiers de gendarmerie, officiers de port et agents du Ministère des transports habilités (formation au contrôle et à la détection des déversements, à la collecte de preuves, aux enquêtes, au reporting et à l'engagement des poursuites).

3 Renforcer le système de poursuite

3-1 Des instructions concernant la collecte de preuves, les enquêtes et les poursuites devraient être développées et harmonisées via la coordination interministérielle.

3-2 Les magistrats devraient se familiariser à la Convention MARPOL par le biais de formations spécialisées et de séminaires, organisés à l'échelle régionale comme nationale.

3-3 Il faudrait envisager de créer des tribunaux compétents pour statuer sur les litiges relatifs à la Convention MARPOL.

3-4 Des réunions devraient être organisées entre magistrats spécialisés et experts du contrôle de l'ANPE, officiers de la Marine, officiers de l'Armée de l'air, officiers de gendarmerie, officiers de port (autorités portuaires), inspecteurs de la pêche et inspecteurs de l'État du port pour renforcer le système de poursuite.

Turquie

Actions à entreprendre à l'échelle nationale

1 Optimiser le cadre juridique existant pour prévenir et contrôler la pollution opérationnelle des navires:

1-1 Le sous-secrétaire des transports maritimes (UMA) devrait veiller à ce que des lois et réglementations soient préparées, adoptées et actualisées pour assurer la transposition des exigences de la Convention MARPOL.

1-2 Le Ministère de l'environnement, en vertu de ses responsabilités d'encadrement, devrait, en coopération avec le sous-secrétaire des affaires maritimes, la direction des gardes-côte, les municipalités et le Ministère de la justice, mener une enquête approfondie sur le régime en place pour sanctionner les infractions aux dispositions de la Convention MARPOL. Si nécessaire, une loi spécifique (ou des lois et décrets) pour l'application des dispositions de la Convention MARPOL devrait être préparée et adoptée.

1-3 Si les résultats de l'enquête précitée le justifient, les changements et ajustements nécessaires devraient être apportés à la structure organisationnelle et à la répartition des responsabilités.

Pour ce faire, le sous-secrétaire des transports maritimes et le Ministère de l'environnement devraient solliciter l'assistance et le soutien du REMPEC dans le cadre du projet SAFEMED II et de la stratégie régionale pour la Méditerranée.

2 Renforcer les capacités de mise en œuvre et d'application

2-1 Concernant les moyens à la disposition des autorités pour respecter leurs responsabilités de contrôle de l'État du pavillon et du port, les mesures et ressources en place semblent satisfaisantes et suffisantes grâce à la politique récemment mise en place; toutefois, l'UMA devrait rester prioritaire et bénéficier des allocations budgétaires nécessaires pour recruter durablement des fonctionnaires hautement qualifiés pour les tâches d'administration et d'inspection (FSI, PSCO).

2-2 Concernant les moyens à la disposition de l'État côtier pour assumer ses responsabilités, en particulier de respect des exigences de déversement, l'amélioration consistera à ajuster les structures organisationnelles et à répartir les responsabilités, en particulier en confirmant les attributions des gardes-côte.

2-3 La formation du personnel étant indispensable au développement et au maintien à jour des ressources de mise en œuvre et d'application, l'UMA et la garde côtière devraient s'assurer que les salariés entrant dans les catégories suivantes bénéficieront d'une formation nationale ou régionale adaptée:

- a) juristes employés par les administrations centrales;
- b) enquêteurs et inspecteurs, en particulier les inspecteurs PSC de contrôle de l'État du port (formation axée sur la Convention MARPOL);
- (c) certains officiers de la Marine, officiers de l'Armée de l'air, officiers de port et membres de l'équipe de contrôle de l'environnement (formation au contrôle et à la détection des déversements, à la collecte de preuves, aux enquêtes, au reporting et à l'engagement des poursuites).

3 Renforcer le système de poursuite

- 3-1 Les magistrats devraient se familiariser à la Convention MARPOL par le biais de formations spécialisées et de séminaires, organisés à l'échelle régionale comme nationale.
- 3-2 Il faudrait envisager de créer des tribunaux compétents pour statuer sur les litiges relatifs à la Convention MARPOL.
- 3-3 Des réunions devraient être organisées entre magistrats spécialisés et le ministère public d'une part, et les officiers de la Marine, officiers de l'Armée de l'air, officiers de port (autorités portuaires) et inspecteurs de contrôle de l'État du port pour renforcer le système de poursuite.

Albanie

Actions à entreprendre à l'échelle nationale

Les priorités absolues, également conditions préalables aux actions proposées pour assurer la mise en œuvre efficace des dispositions de la Convention MARPOL, sont la restructuration de l'administration maritime et le maintien du budget de dotation de cette administration en personnel qualifié et suffisant en nombre.

1 Développer un cadre juridique complet pour prévenir et contrôler la pollution opérationnelle des navires:

Avec l'assistance du REMPEC et de la Commission européenne, la Direction de l'administration maritime devrait:

1-1 revoir le Code maritime afin d'y apporter les ajustements nécessaires pour assurer la mise en œuvre et l'application efficaces des dispositions de la Convention MARPOL, notamment:

- a) poser les bases juridiques nécessaires à l'adoption et à l'actualisation des réglementations techniques;
- b) poser les bases juridiques nécessaires aux études, certifications et inspections, notamment pour les sanctions en cas de carence;
- c) redéfinir la notion d'infraction aux prescriptions de la Convention MARPOL;
- d) mettre en place un régime pénal dont le niveau de sévérité serait suffisant pour décourager les contrevenants;
- e) désigner le personnel habilité à collecter des preuves, à mener des enquêtes et à rapporter les infractions soupçonnées, ainsi que le tribunal compétent pour les juger.

1-2 préparer et adopter des décrets (par arrêtés), réglementations et instructions visant à:

- a) transposer et actualiser au besoin les exigences techniques;
- b) déléguer aux organismes reconnus les responsabilités des études et certifications;
- c) autoriser les inspecteurs de contrôle de l'État du port à contrôler et inspecter les navires étrangers;
- d) fournir des instructions et recommandations sur le contrôle et l'inspection de l'État du port;

- e) fournir des instructions et recommandations sur la détection, la collecte de preuves et les enquêtes en cas d'infraction aux dispositions sur les déversements.

2 Renforcer les capacités de mise en œuvre et d'application

2-1 Dans le cadre du processus de restructuration de l'administration maritime, il est urgent de recruter du personnel dans les catégories suivantes:

- a) personnel qualifié pour prendre en charge les responsabilités de l'administration centrale, notamment réglementaires (la proposition déjà soumise semble raisonnable);
- b) inspecteurs pour le contrôle de l'État du port, en particulier pour le port de Durres.

2-2 La Direction des transports maritimes, en coopération avec la garde côtière d'Albanie, devrait encourager l'adoption d'un programme de contrôle des déversements illégaux dans les zones maritimes relevant de la juridiction de l'Albanie aux fins suivantes:

- a) garantir que, dans le cadre des missions de la garde côtière, la priorité est donnée au contrôle des déversements illégaux;
- b) assigner cette mission aux meilleurs gardes-côte formés à cet effet;
- c) adopter un plan/programme de surveillance pour optimiser l'utilisation des moyens disponibles, notamment ceux d'autres administrations (douanes, police aux frontières);
- d) envisager l'acquisition d'équipements de détection et de prélèvement d'échantillons;
- e) conclure des accords avec des laboratoires pour l'analyse des échantillons.

2-3 La formation du personnel étant indispensable au développement et au maintien à jour des ressources de mise en œuvre et d'application, la direction des transports maritimes et la garde côtière devraient s'assurer que les salariés entrant dans les catégories suivantes bénéficieront d'une formation nationale ou régionale adaptée:

- a) juristes employés par les administrations centrales (à recruter), envisager sérieusement de détacher cette catégorie de personnel à l'université IMLI de Malte ou à l'Université Maritime Internationale de Malmö pour qu'ils suivent une formation courte et ciblée;
- b) enquêteurs et inspecteurs, en particulier les inspecteurs PSC de contrôle de l'État du port (formation axée sur la Convention MARPOL);
- c) certains gardes-côte, officiers de la police aux frontières, officiers de l'Armée de l'air et officiers de port (formation au contrôle et à la détection des déversements, à la collecte de preuves, aux enquêtes, au reporting et au déclenchement des poursuites).

3 Renforcer le système de poursuite

- 3-1 Les magistrats devraient se familiariser à la Convention MARPOL par le biais de formations spécialisées et de séminaires, organisés à l'échelle régionale comme nationale.
- 3-2 Des réunions doivent être organisées entre des magistrats spécialisés et le ministère public d'une part et des officiers des garde-côtes, de la police aux frontières, de l'Armée de l'air, des ports et les inspecteurs de l'État du port d'autre part pour renforcer le système de poursuite.
- 3-3 Des instructions concernant les processus de poursuite doivent être établies, y compris concernant le format des rapports d'infractions soupçonnées.

Croatie

Actions à entreprendre à l'échelle nationale

1 Optimiser le système juridique.

Le Ministère des affaires maritimes et du transport devrait préparer et adopter les règles et réglementations exigées par le Code maritime, notamment:

- 1) les réglementations sur la protection du milieu marin de la zone ZEE contre la pollution des navires (article 1023);
- 2) les réglementations relatives aux organismes reconnus (article 1019);
- 3) les réglementations techniques de l'article 77,
- 4) l'application par les garde-côtes de la loi (article 1029) établissant les activités et tâches de la garde côtière sur la base du Code maritime et la garantie que ses ordonnances couvrent le contrôle des infractions et les enquêtes, en particulier dans la zone ZEE et
- 5) les actions nécessaires pour ajuster le niveau de sévérité du régime de sanctions afin qu'il décourage les contrevenants.

2 Renforcer les capacités de mise en œuvre et d'application

2-1 Le Ministère des Affaires maritimes et du transport devrait continuer d'accorder une priorité élevée aux tâches de contrôle de l'État du pavillon et de l'État côtier et garantir l'allocation du budget nécessaire au recrutement durable de fonctionnaires hautement qualifiés pour les tâches d'administration et d'inspection (FSI, PSCO).

Le Ministère devrait:

- a) tout mettre en œuvre pour recruter des inspecteurs de contrôle de l'État du port supplémentaires (aux postes vacants);
- b) accroître le nombre d'inspecteurs habilités des navires et yachts.

2-2 Concernant les moyens à la disposition de l'État côtier pour assumer ses responsabilités, en particulier de respect des exigences de déversement, l'amélioration devrait consister en:

- a) la clarification des responsabilités dans la zone ZEE pour contrôler le respect des dispositions convenues;

- b) l'adoption d'un programme et de plans visant à optimiser l'utilisation des moyens à la disposition de la garde côtière;
- c) la mise en place d'un mécanisme de coordination permettant le contrôle et la détection des déversements illégaux (suivi du projet Croatie / Norvège en cours);
- d) l'organisation d'une étude en prévision de l'acquisition d'équipements dédiés à la détection.

2-3 La formation du personnel étant indispensable au développement et au maintien à jour des ressources de mise en œuvre et d'application, le Ministère des Affaires maritimes, du transport et ses partenaires de la garde côtière devraient s'assurer que les salariés entrant dans les catégories suivantes bénéficieront d'une formation nationale ou régionale adaptée:

- a) experts, inspecteurs, officiers PSC (contrôle de l'État du port) devant recevoir une formation aux exigences MARPOL;
- b) juristes du département juridique des bureaux de l'officier du port, en particulier les membres du conseil de gestion des infractions (séminaires et formations ciblées);
- c) inspecteurs habilités à faire appliquer la loi (formation au contrôle et à la détection des déversements, à la collecte de preuves, aux enquêtes, au reporting et à l'engagement des poursuites); certains officiers de la Marine et officiers de l'Armée de l'air (formation sur ces sujets).

3 Renforcer le système de poursuite

3-1 Les magistrats devraient se familiariser à la Convention MARPOL par le biais de formations spécialisées et de séminaires, organisés à l'échelle régionale comme nationale.

3-2 Des réunions devraient être organisées entre magistrats spécialisés et le ministère public d'une part, et les bureaux de l'officier du port, les officiers de la Marine, officiers de l'Armée de l'air, officiers de port (autorités portuaires) et inspecteurs de contrôle de l'État du port pour renforcer l'application et le système de poursuite.

4 Informer la population

Une campagne de sensibilisation du public à la prévention de la pollution du milieu marin par les navires de plaisance devrait être organisée pour informer et éduquer la population en général et les plaisanciers en particulier (croates et étrangers).

Monténégro

Actions à entreprendre à l'échelle nationale

1 Développer un cadre juridique pour prévenir et contrôler la pollution opérationnelle des navires:

1-1 le département de la sécurité en mer, dans le cadre de sa mission permanente de préparation de nouvelles lois sur la sûreté et la sécurité en mer, ainsi que sur la protection du milieu marin, devrait préparer une loi (ou deux lois, l'une sur les aspects techniques et l'autre sur l'aspect pénal) spécifique à la mise en œuvre et l'application des dispositions de la Convention MARPOL par le biais de décrets, d'instructions et de recommandations. Pour ce faire, le département de la sécurité en mer devrait:

- a) solliciter des conseils et une assistance;
- b) recruter, si possible, du personnel supplémentaire disposant d'une expertise juridique et d'une expérience maritime;
- c) s'appuyer sur les dispositions de la directive 2005/35 de l'UE (relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions) et d'autres législations nationales applicables;
- d) impliquer dans ce processus le Ministère de la justice, ainsi que les autres ministères concernés.

1-2 Les lois et décrets à adopter devraient également couvrir les structures organisationnelles, préciser les responsabilités des administrations impliquées et fournir au personnel adéquat les habilitations juridiques nécessaires.

Pour ce faire, le département de la sécurité en mer doit solliciter l'assistance et le soutien du REMPEC et de la Commission Européenne.

2 Renforcer les capacités de mise en œuvre et d'application

2-1 Concernant les moyens à la disposition des autorités pour assumer leurs responsabilités de contrôle de l'État du pavillon et du port pour les navires de plus de 500 GT, les accords et ressources en place

semblent satisfaisants et suffisants. Toutefois, le département de la sécurité en mer devrait prendre les mesures nécessaires pour optimiser les standards et procédures de contrôle de l'État du port.

Les ressources requises pour l'étude, la certification, l'inspection et le contrôle des petits bateaux et navires de plaisance devraient être étudiées et justifier des recrutements si nécessaire.

Le département de la sécurité en mer devrait obtenir le budget nécessaire au recrutement durable de fonctionnaires hautement qualifiés pour les tâches d'administration et d'inspection (FSI, PSCO).

2-2 Concernant les moyens à la disposition de l'État côtier pour assumer ses responsabilités, en particulier de respect des exigences de déversement, l'amélioration consistera en l'adoption d'un nouveau cadre juridique, ainsi qu'en la confirmation des responsabilités et tâches des administrations concernées et en l'ajustement des structures organisationnelles inhérentes. L'amélioration consistera également en l'évaluation des ressources requises, y compris des équipements spécialisés, et en l'adoption d'un programme pour leur déploiement.

2-3 La formation du personnel étant indispensable au développement et au maintien à jour des ressources de mise en œuvre et d'application, le département de la sécurité en mer et la police aux frontières maritimes devraient s'assurer que les salariés entrant dans les catégories suivantes bénéficieront d'une formation nationale ou régionale adaptée:

- a) juristes employés par les administrations centrales, envisager sérieusement de détacher cette catégorie de personnel à l'université IMLI de Malte ou à l'Université Maritime Internationale de Malmö pour qu'ils suivent une formation courte et ciblée;
- b) enquêteurs et inspecteurs, en particulier les inspecteurs PSC de contrôle de l'État du port (formation axée sur la Convention MARPOL);
- (c) certains gardes-côte, officiers de la police aux frontières, officiers de l'Armée de l'air et officiers de port (formation au contrôle et à la détection des déversements, à la collecte de preuves, aux enquêtes, au reporting et à l'engagement des poursuites).

3 Renforcer le système de poursuite

3-1 Les magistrats devraient se familiariser à la Convention MARPOL par le biais de formations spécialisées et de séminaires, organisés à l'échelle régionale comme nationale.

- 3-2 Il faudrait envisager de créer des tribunaux compétents pour statuer sur les litiges relatifs à la Convention MARPOL.
- 3-3 Des réunions doivent être organisées entre des magistrats spécialisés et le ministère public d'une part et des officiers des garde-côtes, de la police aux frontières, de l'Armée de l'air, des ports et les inspecteurs de l'État du port d'autre part pour renforcer le système de poursuite.

Annex II: Questionnaire on prevention and control of operational oil pollution from ships (MARPOL Annex I)

I Organizational structures

Provide general information on the following governmental authorities including an organization chart illustrating the national setup and an indication of the number of employees for each relevant category.

1. Maritime Administration

Administrative authorities responsible for the implementation and enforcement of MARPOL Annex I:

- Legislation/regulations (enabling legislation)
- Implementation of regulations
- Surveys (instructions to surveyors, delegation of surveys)
- Issue of certificates/records of ship certification
Survey reports/equipment approval
- Port State control (instructions to port State control officers)
- Compliance monitoring /inspections/investigations/detection
Violation reports/prosecution of offenders
(compiling of evidence and preparation of cases for prosecution)
- International co-operation on MARPOL enforcement
- Reporting (to IMO) and collection of statistics

2. Legal Administration (*Justice, regulatory bodies and legal authorities from central administration within relevant Ministries*)

Competent authorities, in particular legal authorities, involved in the enforcement and prosecution process:

- Preparation of Laws and regulations, technical requirements, as:
 - flag State
 - port State
 - coastal State
- Enforcement legislation, i.e. Laws establishing the constituting elements of violations and (administrative and criminal) sanctions as:
 - flag State
 - port State
 - coastal State
- Prosecution process:
 - competent authority to whom to report offences
 - competent authority responsible for collating all relevant evidence for a prosecution
 - competent authority responsible for assessing the evidence and carrying out prosecution in court
 - type of court where the alleged offences are tried
 - competent authority responsible for enforcing penalties
 - competent authority responsible for informing other government departments

II Legal framework

1. Status of transposition of MARPOL Annex I into national laws (see Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments, Res. A.973(24)) (*Maritime Administration*)

Describe or provide your State's relevant national legislation relating to the implementation of MARPOL Annex I.

- Obligations of Contracting Government/Party:
 - Art. 4 (violations and sanctions)
 - Art. 5 (issue and acceptance of certificates and special rules on inspection of ships)
 - Art. 6 (detection of violations and enforcement of the Convention)
 - Art. 7 (undue delay to ships)
 - Art. 11 (communication of information to IMO, in particular annual statistical reports of penalties actually imposed for infringement of the Convention)
 - Art. 17 (promotion of technical co-operation)
 - Annex I Reg. 8 (issue or endorsement of a certificate by another Government)
 - Annex I Reg. 15.7 (control of discharge of oil, investigations (machinery space))
 - Annex I Reg. 34.7 (control of discharge of oil, investigations (cargo area))
- Flag State obligations:
 - Art. 4 (1) and (3) (violations and sanctions)
 - Art. 6 (4) (detection of violations and enforcement of the Convention, investigations)
 - Annex I Reg. 6 (surveys)
 - Annex I Reg. 7 (issue or endorsement of certificate (IOPP Certificate))
 - Annex I Reg. 9 (form of certificate)
 - Annex I Reg. 10 (duration and validity of certificate)
 - Annex I Reg. 12 (oil fuel tank protection – approval of design and construction)
 - Annex I Reg. 14 (oil filtering equipment – approval)
 - Annex I Reg. 15 (control of discharge of oil – design approval)
 - Annex I Reg. 29.2.1 (slop tanks – approval)
 - Annex I Reg. 30.6.5.2 (pumping, piping and discharge arrangements – establishment of Annex I requirements)
 - Annex I Reg. 30.7 (pumping, piping and discharge arrangements – positive means of loading, transporting or discharging cargo)
 - Annex I Reg. 31.2 and .4 (oil discharge monitoring and control system – approval)
 - Annex I Reg. 32 (oil/water interface detector – approval)
 - Annex I Reg. 36.9 (Oil Record Book, Part II – development of oil record book for ships of less than 150 gross tonnage)
 - Annex I Reg. 38.8 (reception facilities – notification on alleged inadequacies of port reception facilities)
 - Annex I Reg. 39.2.2 (special requirements for fixed or floating platforms – approval of record form)

- Port State obligations:
 - Art. 4(2) (violations and sanctions)
 - Art. 5 (inspection of certificates)
 - Art. 6 (inspection to detect violations of the discharge standards)
 - Art. 7 (undue delay to ships)
 - Annex I Reg. 11 (port State control on operational requirements)
 - Annex I Reg. 17.7 (Oil Record Book, Part I – inspection without undue delay)
 - Annex I Reg. 36.8 (Oil Record Book, Part II – inspection without undue delay)
 - Annex I Reg. 38.4 and .5 (reception facilities within special area)
 - Annex I Reg. 38.6 (reception facilities within special area – notification to IMO (Red Sea))

- Coastal State obligations and rights:
 - **MARPOL** Art. 4 (any violations within the jurisdiction of a coastal State Party to the Convention must be an offence under the law of that Coastal State and sanctions must be imposed under that law)
 - **UNCLOS** (*Maritime Administration / Foreign Affairs / Justice / Environment*)
 - Art. 211(5) (coastal States may in their exclusive economic zone or an established equivalent marine area such as a pollution zone adopt laws and regulations for the prevention, reduction and control of pollution from vessels conforming to and giving effect to MARPOL)
 - Art. 220 (enforcement by coastal States)
 - Art. 226 (investigation of foreign vessels)
 - Art. 111 (right of hot pursuit)
 - Art. 223 (measures to facilitate proceedings)
 - Art. 231 (notification to the flag State and other States concerned)
 - Art. 228 (suspension and restrictions on the institution of proceedings)

2. Legal system/enforcement regime (*Maritime Administration, Environment and Justice*)

Describe or provide your State's relevant legislation relating to the enforcement of MARPOL Annex I discharges requirements.

- National laws establishing the elements of violations together with clear objective evidence
 - Requirements for the control of operational pollution
 - Place where the law applies:
 - Internal waters including ports
 - Territorial sea
 - Strait used for international navigation
 - Exclusive economic zone or equivalent maritime zone
 - High seas

- The regime of sanctions
 - The nature of sanctions imposed:
 - Administrative penalties

- Civil penalties
 - Penal or criminal penalties
 - Type of penalties and level:
 - Monetary penalties/level of the fines (minimum and maximum)
 - Disqualification from performing a specific activity
 - Imprisonment/duration (if such is the case, under which circumstances?)
 - To whom the penalties apply:
 - The master of the ship
 - The ship owner
 - The owner of the cargo
 - Any other implicated person
3. Prosecution process (*Justice*)
- Securing a conviction
 - Are there any guidelines or instructions relating to the collection and assessment of evidence?
 - Prosecuting offences
 - Are there any guidelines or instructions relating to the presentation of evidence in court?
 - Type of court where the alleged offence will be tried
 - Magistrate level
 - Civil court
 - Criminal court
 - Means of proof

III Implementation and enforcement capabilities

Does your Administration (Maritime, Navy, Environment and Legal) have the necessary legal authority (clear definition of responsibilities) and resources (human and material) to regulate, administer, ensure compliance with and enforce the MARPOL pollution prevention requirements as flag State, port State and coastal State?

1. Capabilities to carry out flag State duties (own ships) (*Maritime Administration*)
 - a) Sufficient qualified administration and legal staff
 - b) Sufficient qualified and experimented surveyors and inspectors
 - c) Delegation of duties to recognized organizations
2. Capabilities to carry out port State duties (port State control on foreign ships) (*Maritime Administration*)
 - a) Sufficient qualified and experimented port State inspectors
 - b) Sufficient qualified investigation and prosecution staff
 - c) Designated authority responsible for communicating with flag State and port State Administration
3. Capabilities to carry out coastal State responsibilities (*Maritime Administration and others: coast guard, Defence—including Navy, air force—, customs, environment...*)
 - a) Monitoring/observation/detection capabilities:

Does your State have the necessary monitoring, observation and detection capabilities? Which are the governmental entities in charge of those responsibilities?

- Dedicated vessel (coast guard, Navy vessel)
 - Dedicated aircraft (coast guard, Navy, air force, customs)
 - Remote sensing and radar technology
 - Access to satellite images
- b) Are there designated officials having authority to draw up a statement of a violation or of findings (*procès-verbal*)?
- c) Ability of gathering evidence using the following techniques:
- Photographs
 - Video
 - SLAR (side looking airborne radar)
 - Infra red
 - UV
 - FLIR (forward looking infra red camera)
 - Positioning system
 - Oil samples analyses
 - Darkness identification
 - Satellite
 - Use of colour code
 - Radio recording
 - Computer modelling
 - Port inspection report
- d) Are there permanent instructions (procedures) on gathering and presenting evidence (compiling a dossier for prosecution purposes) according to the requirements of the national prosecution procedures?
- e) Are there sufficient qualified competent authorities responsible for compiling a prosecution dossier?
- f) Are prosecutors and magistrates aware and familiar with MARPOL violations and enforcement? (*Justice*)
4. Training of personnel (*Maritime administration and others*)
- a) Does a training programme exist?
 - b) Does your country have Training capabilities?
 - c) Are national seminars and courses regularly organized?
 - d) What are the training needs?

IV Co-operation on MARPOL enforcement

MARPOL calls for co-operation and interchange as a mutual effort of enforcement among States Parties. Such co-operation may take several forms: Memoranda of Understanding on port State control and arrangements in respect of monitoring, surveillance, investigation, gathering of evidence and prosecution.

1. Paris MOU (*Maritime Administration*)
Provide information on the use and benefit of the network of the port State control MOU in respect of MARPOL enforcement.
- a) Percentage of foreign ships entering your ports that were inspected
 - b) Exchange of information on detection of deficiencies
 - c) Requests for inspection or specific investigation

2. Co-operation with neighbouring countries/regional co-operation (*Maritime Administration and others*)
Co-operation on information exchange and pooling of resources on monitoring, surveillance, gathering of evidence as well as harmonization of procedures and joint training activities will be beneficial for a more effective MARPOL enforcement.
- a) Does your country have experience in such co-operation?
 - b) Does your Administration consider the development of such co-operation as a good way to improve the performance of the Mediterranean countries individually and collectively in MARPOL enforcement?
 - c) Is your Administration aware of the Regional Strategy for Prevention of and Response to Marine Pollution from Ships developed by REMPEC and adopted in November 2005 by the Mediterranean countries?

V Reporting (to IMO) and compiling of statistics

MEPC/Circ.318 provides the format for a mandatory reporting system under MARPOL with a view to facilitate communication to the Organization of information called for by Articles 8, 11 and 12 and Regulation 38 of Annex I. The data from these reports are useful to assess the effectiveness of the application of the convention and for statistical purposes. Parties are requested to submit their annual reports by 30 September of the following year.

The following is the MEPC/Circ.318 questionnaire.

- Annual enforcement report on alleged discharge violations (*Maritime Administration and Justice*)
 1. Date of incident
 2. Name and IMO No. of the ship
 3. Flag State to whom alleged violation was referred and date
 4. Name of port or location of incident
 5. Type of substance spilled and estimated quantity
 6. Summary of alleged offence, evidence; other action taken by coastal State
 7. Party responding to alleged violation and date
 8. Action taken by flag State including official proceedings
 9. Concluding comments by coastal State including those on official proceedings
- Annual statistics reports (*Maritime Administration*)

Section 1: Report by the port State under its port State control

 1. Number of ships boarded during report period
 2. IOPP Certification discrepancies:
 - a) No certificate or equivalency
 - b) Certificate or equivalency discrepancy
 - c) Compliance rate
 3. Oil Record Book discrepancies:
 - a) No record book or equivalency
 - b) Oil record book or equivalency discrepancy
 - c) Compliance rate
 4. MARPOL equipment discrepancies:
 - a) Required equipment not on board
 - b) Required equipment not functioning
 - c) Compliance rate
 5. Number of ships detained in port or denied entry

Section 2: Port State report about violations resulting in detention or denial of entry

1. Name and IMO No. of the ship
2. Violation description
3. Action taken

Section 3: (1) Report by port State on penalties imposed

Type of violation; Fines (maximum, minimum, average);
Imprisonment

1. Illegal discharges
2. Oil Record Book
3. IOPP Certificate
4. Other

Section 3: (2) Report by flag State on penalties imposed

1. Illegal discharges
2. Oil Record Book
3. IOPP Certificate
4. Other

VI Improvements (*Maritime Administration and others*)

1. Please describe the difficulties experienced:
 - a) In exercising flag State responsibilities (survey and certification)
 - b) In exercising port State control (inspection)
 - c) In the detection, prosecution and sanctioning of violations
2. Please indicate needs for improvement, if any, as regards:
 - a) Increasing resource capabilities (qualified personnel, better use of existing equipment available within the country, pooling resources with neighbouring countries...)
 - b) Training of personnel (surveyors, inspectors, investigators)
 - c) Raising awareness amongst prosecutors and magistrates and familiarizing them with MARPOL requirements
 - d) Organizing meetings between professionals and magistrates
3. Consider actions to be taken at the national and regional levels with a view to improving the capability of countries of the Mediterranean region and of the whole region to effectively implement and enforce MARPOL.