



INTERPOL

INTERPOL MANUEL À L'USAGE DES ENQUÊTEURS

Rejets illicites de déchets par les navires



Janvier 2018

Remerciements

INTERPOL tient à exprimer sa sincère gratitude aux personnes ci-après et à leurs organisations pour leur précieuse contribution à la rédaction du présent manuel, dont le contenu est le fruit de leur savoir et de leur expertise. C'est parce qu'elles ont bien voulu consacrer du temps et des efforts considérables à sa préparation que cet ouvrage a vu le jour.

Australie

Annaliese CASTON
Manager, Nautical and Regulation
Navigation Safety and International Relations
Australian Maritime Safety Authority

Belgique

Frans GEYSELS
Commissaire divisionnaire
Chef du service Environnement
Police fédérale

Bulgarie

Veneta GEORGIEVA
Inspecteur principal
Protection et contrôle de l'environnement marin
Service Recherches et sauvetage
Direction de l'administration maritime, Varna

Suède

Kent EDLUND
Administrateur, enquêtes criminelles
Service Suivi et application de la loi (Brottsbekämpningsenheten)
Quartier général des gardes-côtes

Pays-Bas

Ron FABER
Inspecteur principal, inspection et contrôle
Unité de la police maritime
Police nationale

Gerrit NUIS
Spécialiste des affaires environnementales
Service des enquêtes, police portuaire de Rotterdam
Police nationale

États-Unis

Joseph A. POUX, Jr.
Deputy Chief
Environmental Crimes Section
Environment and Natural Resources Division
Département de la Justice des États-Unis



Avant-propos

Nous pensons depuis des siècles que les océans étaient indestructibles, quel que soit le traitement que nous leur faisons subir. Avec le temps, nous nous sommes rendu compte que c'était faux. Toutefois, si le danger que représentent les rejets illicites d'hydrocarbures par les navires est connu depuis longtemps, ce n'est qu'il y a peu que nous avons commencé à prendre conscience de la menace que constituent les rejets illicites de déchets en mer, en particulier le plastique.

Des tonnes de déchets plastiques envahissent aujourd'hui les océans de la planète. Selon le Programme des Nations Unies pour l'environnement, 5 millions de déchets sont rejetés chaque jour par les navires parcourant les océans et les mers du monde ; or ces déchets détruisent la vie marine et pénètrent dans la chaîne alimentaire humaine. On estime que d'ici à 2050, il y aura dans les mers plus de plastique que de poisson. Il faudra peut-être des décennies avant que ces déchets ne soient éliminés par le milieu marin.

Les déchets plastiques blessent et tuent, à la fois les poissons, les oiseaux et les mammifères marins. Une étude a montré qu'au moins 267 espèces mondiales étaient touchées par la pollution marine due au plastique, dont 86 % des espèces de tortues de mer, 44 % de celles d'oiseaux marins et 43 % de celles de mammifères marins. Les conséquences sont la mort par ingestion, inanition, suffocation, infection, noyade et paralysie.

Dans son Annexe V, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) interdit tout rejet de matières plastiques en quelque endroit de la mer que ce soit et limite strictement l'évacuation des autres types d'ordures par les navires. Bien que cet instrument soit entré en vigueur en décembre 1988, il a été difficile à mettre en application car les rejets illicites peuvent se produire très loin des côtes, les témoins sont rares, et la traçabilité des déchets par rapport aux navires responsables n'est pas toujours facile.

Si l'éducation et la sensibilisation sont utiles, toute volonté sérieuse de protéger nos océans doit passer notamment par une application plus stricte des réglementations antipollution telles que l'Annexe V de la Convention MARPOL.

Que vous soyez un enquêteur chevronné spécialisé dans les affaires de pollution marine ou un fonctionnaire chargé du contrôle des navires par l'État du port procédant à sa première vérification du respect de la Convention MARPOL, le présent manuel vous sera d'une très grande aide. Vous y trouverez notamment des informations sur les textes régissant le domaine maritime, les termes et les acronymes relatifs aux navires, une explication du cadre réglementaire de l'Annexe V de la Convention MARPOL, ainsi que des exemples et des conseils pour conduire les enquêtes.

Ce manuel est le fruit des travaux assidus menés par le Comité « Mers propres » du Groupe de travail d'INTERPOL sur la criminalité liée à la pollution. Des remerciements particuliers sont adressés aux membres de ce comité – Annaliese Caston, Ron Faber, Gerrit Nuis, Kent Edlund, Frans Geysels et Veneta Georgieva –, qui ont tous pris de leur temps libre pour rédiger ce manuel et sans lesquels cet ouvrage n'aurait pas vu le jour.

Je vous encourage à utiliser ce précieux outil et à le faire connaître aux autorités responsables des enquêtes et des poursuites dans votre pays, et vous remercie par avance de vos efforts pour la protection de nos océans.

Joseph POUX

Président

Groupe de travail d'INTERPOL sur la criminalité liée à la pollution

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	9
1.1	Le problème mondial des déchets	10
1.2	Les effets des déchets sur le milieu marin	11
2	LES CONVENTIONS INTERNATIONALES SUR LES ORDURES ET LES DÉCHETS	13
2.1	La Convention MARPOL	13
2.1.1	Historique de la réglementation de la pollution par les ordures au titre de la Convention MARPOL	15
2.2	La Convention de Londres	16
2.3	La Convention de Bâle	17
2.4	Les ordures des bateaux de pêche	18
3	LES INFRACTIONS ET LEUR DÉTECTION	19
3.1	La détection des infractions relatives aux déchets	19
3.2	L'inspection ou l'enquête	20
3.3	La collecte de preuves	21
4	ACTIONS EN JUSTICE RÉUSSIES	22
4.1	Exemple 1 : États-Unis contre Target Ship Management et Prastana Taohim	23
4.2	Exemple 2 : Australian Maritime Safety Authority contre Dynamic Ocean SAEjemplo	
4.3	Exemple 3 : États-Unis contre Ronald Cook (Dunes Marina Resort and Casino, Inc)	24
5	INFORMATIONS TECHNIQUES SUR LES DÉCHETS DES NAVIRES	25
5.1	Les types d'ordures	25
5.2	Les déchets produits à bord des navires	29
5.2.1	Les déchets produits à bord des navires de différents types et de différentes	29
6	LES DISPOSITIONS DE L'ANNEXE V DE LA CONVENTION MARPOL CONCERNANT LES REJETS D'ORDURES À LA MER	31
6.1	Les zones maritimes (hors zones spéciales)	31
6.1.1	Déchets alimentaires	31
6.1.2	Résidus de cargaison	31
6.1.3	Agents ou additifs de nettoyage	33
6.1.4	Carcasses d'animaux	33
6.2	Les zones spéciales	34
6.2.1	Déchets alimentaires	34
6.2.2	Résidus de cargaison contenus dans les eaux de lavage de la cale	35
6.2.3	Agents ou additifs de nettoyage	35
6.3	Les plates-formes fixes ou flottantes	36
6.3.1	Déchets alimentaires	36
6.4	Les déchets mixtes	36
6.5	Les exceptions générales à l'Annexe V de la Convention MARPOL	37

7	DOCUMENTS REQUIS PAR L'ANNEXE V DE LA CONVENTION MARPOL	38
7.1	Le registre des ordures et les différentes catégories d'ordures	38
7.1.1	Le plan de gestion des ordures	39
7.1.2	Les affiche	43
8	L'ENQUÊTE À BORD	44
8.1	Préparatifs de l'enquête	44
8.2	Liste des points à vérifier	44
8.3	Documentation du navire	44
8.4	Certificat/Déclaration de conformité du navire	44
8.5	Plan de gestion des ordures	45
8.6	Registre des ordures	45
8.7	Affiches	45
8.7.1	Dépôt d'ordures/Pont du navire	45
8.8	Enquête sur l'utilisation de l'incinérateur et autres équipements	47
8.9	Gestion internationale de la sécurité	47
9	LES SUITES DE L'ENQUÊTE	48
10	NOTIFICATION DE DÉPÔT DE DÉCHETS	49
10.1	Documents relatifs à l'installation de réception portuaire	49
10.1.1	Directives concernant les installations de réception portuaires	49
10.1.2	Formulaires de notification de dépôt de déchets	49
11	INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES	51
11.1	L'Ecomessage	51
12	CONCLUSION	52
13	ANNEXES	53
13.1	Terminologie, acronymes et références	53
13.2	Options de traitement et d'évacuation des ordures de navires	56
13.3	Exemple de formulaire des points à vérifier lors d'une enquête concernant le respect de l'Annexe V de la Convention MARPOL	57
13.4	Exemple de notification au port d'escale suivant – Rapport de prévention de la pollution	59
13.5	Formulaire Ecomessage d'INTERPOL	61
13.6	Enlaces de intérêt	64

1 INTRODUCTION

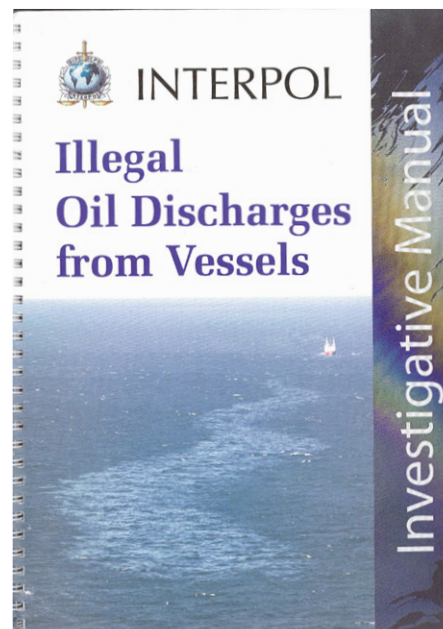
Le présent manuel s'adresse aux enquêteurs travaillant sur les rejets illicites de déchets et le traitement de ces déchets par les bateaux de toutes tailles. L'objectif est de fournir des informations permettant de faciliter le travail des fonctionnaires chargés de l'application de la loi – débutants ou expérimentés – lors de leurs enquêtes sur la pollution maritime.

Cet ouvrage, qui est un complément au Manuel d'INTERPOL à l'usage des enquêteurs sur les rejets illicites d'hydrocarbures par les navires¹ (appelé ci-après « manuel sur les hydrocarbures »), contribue à faire respecter les lois d'application de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL).

Le manuel sur les hydrocarbures contient des informations de base sur les textes régissant le domaine maritime, les obligations des Parties à la Convention MARPOL, ainsi que les systèmes d'identification et de suivi des navires utilisables pour toute enquête portant sur des navires. Il présente également des techniques d'audition, des termes de navigation et les éléments de preuve à communiquer à l'État du pavillon en vue de poursuites. À eux deux, le manuel sur les hydrocarbures et le manuel sur les déchets facilitent les enquêtes et les poursuites relatives à ces types d'infractions, ainsi que les activités de répression. Les deux manuels peuvent aussi être utiles aux fonctionnaires chargés du contrôle des navires par l'État du port, dont les inspections visent à vérifier que les navires respectent bien les conventions internationales.

Tous les pays sont encouragés à utiliser ces deux manuels pour aider à faire respecter leurs lois nationales relatives aux déchets des navires. Il convient de noter que les termes « ordures » et « déchets » employés dans ce manuel à l'intention des services chargés de l'application de la loi sont conformes à la Convention MARPOL².

Les navires produisent une très grande variété de déchets solides et liquides, tels que : résidus d'hydrocarbures provenant de la salle des machines, eaux noires, eaux grises, eaux de cale, déchets secs, déchets alimentaires et de cuisine, etc. Toutes ces ordures doivent faire l'objet d'un traitement, dans un premier temps à bord puis à terre. Le traitement des déchets conformément aux réglementations locales et internationales doit être facile à réaliser par l'équipage, avec des procédures claires pour trier et séparer les déchets, ainsi que des solutions simples pour réduire leur volume à bord. Tous ces aspects font l'objet de nombreuses initiatives d'éducation et de formation aux niveaux international et local ; ils sont également intégrés dans les séances d'entraînement à bord et les systèmes de gestion de la sécurité des navires. Les exploitants de petits bateaux sont eux aussi soumis aux exigences légales relatives aux déchets.



1 Manuel d'INTERPOL à l'usage des enquêteurs sur les rejets illicites d'hydrocarbures par les navires, 2007
2 Autres termes employés : détrit, débris et rebuts.

1.1 Le problème mondial des déchets

Les ordures rejetées dans les océans et le long des côtes représentent un problème écologique, économique, sanitaire et esthétique. C'est aussi un problème mondial.

L'expression « déchets marins » désigne généralement les déchets ou les ordures que l'on trouve dans les océans. Cela inclut les matériaux solides et durables – manufacturés ou transformés – qui, n'étant plus nécessaires, sont rejetés dans l'eau ou sur les côtes. Le composant le plus courant des déchets marins est le plastique, qui est aussi le plus dangereux en raison de sa persistance dans le milieu marin pendant plusieurs centaines d'années. Les courants et les vents marins peuvent déplacer les déchets sur de longues distances et les faire s'accumuler dans des lieux isolés, en mer ou sur les plages.

De nombreux ouvrages ont été consacrés au problème mondial des déchets marins et de leur origine³. En règle générale, on distingue les déchets d'origine terrestre et ceux provenant des activités maritimes. On estime que :

- **80 % des déchets marins sont d'origine terrestre ;**
- **20 % proviennent des activités maritimes.**

Le détail de ces deux catégories est le suivant :

Origine terrestre

- Tourisme et activités de loisirs : déchets laissés sur les plages (nourriture et emballages, cigarettes, plastique, etc.).
- Eaux usées : déchets provenant des égouts pluviaux, déchets urbains, débordement des égouts, écoulements dans la mer ou les cours d'eau lors de fortes pluies.

Origine maritime

- Activités du secteur de la pêche : lignes, filets, casiers et bandes de fixation des boîtes d'appât perdus accidentellement ou volontairement abandonnés par les bateaux de pêche.
- Bateaux, navires et structures marines : déchets perdus accidentellement ou rejetés illicitement en mer.

Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a effectué en 2005 une nouvelle estimation des déchets présents dans les océans du monde entier, et a indiqué :

« [...] Quelque 8 millions de débris sont rejetés quotidiennement en mer ou dans les océans, dont 5 millions environ (des déchets solides) sont jetés par-dessus bord ou perdus par les navires. On estime aussi qu'aujourd'hui, plus de 13 000 morceaux de plastique flottent sur chaque kilomètre carré d'océan. »⁴



³ Voir le site documentaire du Programme des Nations Unies pour l'environnement, où l'on trouve diverses publications : <http://wedocs.unep.org/discover?scope=%2F&query=marine+litter&submit=>

⁴ Voir le rapport 2005 du PNUE, intitulé « Marine litter: An analytical overview » : <http://www.cep.unep.org/publications-and-resources/databases/document-database/unep/marine-litter-an-analytical-overview-unep-gpa.pdf/view>

Selon une étude réalisée en 2015, entre 4,8 et 12,7 millions de tonnes de déchets plastiques se retrouvent chaque année dans les océans⁵. La plupart de ces déchets se dégradent lentement, et la situation est rendue d'autant plus difficile par l'apport continu de nouveaux débris (d'origine terrestre et maritime). Le problème de l'accumulation de déchets marins empire, et une action concertée est nécessaire pour réduire la détérioration du milieu marin. Les insuffisances en matière d'application et de respect des accords régionaux et internationaux relatifs à l'environnement, ainsi que des réglementations et normes nationales, loin de réduire le problème, contribuent à son aggravation⁶. Un autre facteur aggravant est l'absence d'infrastructure terrestre pour recevoir les déchets produits par les navires et les bateaux de pêche. Les coûts de déchargement de ces déchets dans les installations portuaires contribuent également à leurs rejets illicites potentiels par les navires⁷.

Un large éventail d'instruments juridiques est disponible, et des actions sont engagées aux niveaux régional et mondial. De nombreux pays ont pris des mesures pour traiter le problème des déchets marins : adoption de lois, application des accords internationaux, éducation, programmes de sensibilisation du public, mise à disposition d'installations pour réceptionner les déchets produits par les navires, amélioration des pratiques de gestion des déchets terrestres et financement d'opérations de nettoyage des plages.

1.2 Les effets des déchets sur le milieu marin

Les matériaux non dégradables (comme le plastique) sont les plus dangereux pour le milieu marin. L'enchevêtrement dans des matières plastiques ou leur ingestion peut causer des blessures chez les oiseaux marins et la faune marine, et entraîner leur mort. La diversité biologique du milieu marin est également menacée par la présence de déchets flottants, qui peuvent transporter des espèces envahissantes d'une mer à une autre. Les débris qui flottent à la surface ou juste en dessous peuvent en outre faire obstacle à la navigation et représenter un danger pour la vie et la sécurité des êtres humains.

Les matières plastiques se décomposent en petites particules appelées microplastiques, qui persistent dans le milieu marin pendant des centaines d'années et sont ingérées par les animaux et les oiseaux vivant dans cet environnement. Les déchets de produits médicaux ou sanitaires représentent une menace pour la santé car ils peuvent causer de graves lésions chez les nageurs ou les personnes sur les plages. Les dégâts causés par les déchets marins peuvent être à la fois coûteux économiquement et préjudiciables en termes



5 Voir le rapport Plastic waste inputs from land into the ocean (2015), American Association for the Advancement of Science. <http://science.sciencemag.org/content/347/6223/768>

6 Rapport 2005 du PNUÉ.

7 La plupart des ports du monde facturent le déchargement des déchets, certains en intégrant ce service dans les charges portuaires générales. Quelques ports assurent ce service gratuitement.

de pertes humaines, matérielles et financières. De manière générale, les débris abîment, salissent et détruisent la beauté des espaces maritimes et côtiers dont nous voulons tous profiter.

Les grandes quantités de déchets plastiques qui flottent à la surface des océans – ou juste en dessous – représentent un problème mondial de grande ampleur. Cette accumulation de débris est particulièrement notable à l'emplacement des gyres océaniques. Les gyres sont des tourbillons naturels d'eau océanique formés par les vents et les courants marins ; ils tournent dans le sens des aiguilles d'une montre dans l'hémisphère Nord et dans le sens inverse dans l'hémisphère Sud⁸. La taille de ces gyres alerte le monde sur les conséquences préjudiciables des déchets marins. Cinq gyres de grande taille contiendraient des quantités énormes de plastiques et de polluants organiques persistants. Ils sont situés dans l'océan Indien, l'océan Pacifique Nord et Sud (la « Grande plaque de déchets du Pacifique »), ainsi que l'océan Atlantique Nord et Sud⁹

Les conséquences de ces déchets sur le milieu marin peuvent être illustrées à l'aide d'images de débris et de débris causant la dégradation esthétique de cet environnement. Les autopsies réalisées sur des cadavres d'animaux marins révèlent également les effets létaux du plastique. Ces images et ces informations peuvent être utilisées dans les affaires de pollution marine par les navires pour apporter la preuve des atteintes à l'environnement qui sont causées.



Source: Australian Maritime Safety Authority

Note à l'intention des enquêteurs et procureurs:

Toute information relative aux effets des déchets sur le milieu marin a son utilité dans le dossier transmis au tribunal ou au jury. Elle permet de prouver ou de montrer les atteintes – réelles ou potentielles – qui sont causées à l'environnement. Elle peut aussi influencer sur la sanction prononcée par le tribunal.

8 Voir le site <http://www.gyrecleanup.org/what-is-the-gyre/>

9 Source : International Pacific Research Center ; voir à l'adresse <http://iprc.soest.hawaii.edu/> des comptes rendus d'études de 2008 et autres informations.

2 LES CONVENTIONS INTERNATIONALES SUR LES ORDURES ET LES DÉCHETS

Les principales conventions internationales concernant les déchets marins et les rejets d'ordures par les navires sont les suivantes :

- La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, modifiée par les protocoles de 1978 et 1997 (MARPOL) ;
- La Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets de 1972, modifiée par le Protocole de Londres de 1996 (Convention de Londres) ;
- La Convention internationale sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle).

Ces conventions ont été rédigées par des institutions spécialisées des Nations Unies ; la mise en œuvre et le respect de leurs dispositions sont assurés par l'intermédiaire du droit national et interne des États membres qui sont Parties à ces conventions. Il convient de noter que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) concerne la pollution du milieu marin par les navires¹⁰.

2.1 La Convention MARPOL

Avec la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (appelée Convention MARPOL), l'Organisation maritime internationale a conçu le plus important traité mondial visant à prévenir la pollution par les navires.

Les prescriptions de cette convention se rapportant aux rejets s'appliquent aux navires de toutes tailles. Les autres dispositions définissent les normes de conception et de construction des navires – en indiquant quels équipements doivent être installés à bord et faire l'objet d'une maintenance – et établissent un système de certification et d'inspections. La Convention MARPOL prévoit aussi l'obligation pour les pays qui sont Parties à cet instrument de mettre en place dans les ports des installations de réception des déchets produits par les navires. Elle prévoit en outre des exigences spécifiques à l'intention des navires, notamment en ce qui concerne la tenue d'un registre, l'établissement de plans de gestion des ordures et le respect des procédures par les membres d'équipage.

La Convention MARPOL couvre tous les aspects techniques de la pollution causée par les navires qui rentre dans le cadre du fonctionnement normal des bâtiments exploités en milieu marin. Le principal objectif de cet instrument est de parvenir à l'élimination totale de toute pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et d'autres substances nuisibles, et de réduire au maximum les rejets accidentels de ces substances par les navires.

La Convention MARPOL 73 contient des articles généraux abordant les thèmes suivants : définitions des termes courants, obligations, infractions, certificats et inspections, coopération dans la mise en évidence des infractions et rapports sur les événements en question. Elle renferme également des dispositions techniques et des exigences spécifiques concernant certains types de pollutions causées par les navires¹¹.

10 Pour en savoir plus, se reporter au Manuel d'INTERPOL à l'usage des enquêteurs sur les rejets illicites d'hydrocarbures par les navires.

11 Voir le site de l'OMI à l'adresse : <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Garbage/Pages/Default.aspx>

Ces dispositions figurent dans six annexes :

MARPOL 73, MARPOL Protocole de 1978, Protocole I, Protocole II, Protocole de 1997.	
Annexe I	Hydrocarbures
Annexe II	Substances liquides nocives transportées en vrac
Annexe III	Substances nuisibles transportées par mer en colis
Annexe IV	Eaux usées
Annexe V	Ordures
Annexe VI	Pollution de l'atmosphère

Chaque annexe technique contient des règles et des définitions se rapportant au type de pollution concerné ; elle précise en outre les interdictions, les rejets autorisés ainsi que d'autres prescriptions. Les Parties à l'Annexe V de la Convention MARPOL sont tenues de mettre en place des installations de réception des ordures dans les ports et les terminaux.

À la date du 19 janvier 2018, le statut de la Convention MARPOL et de ses annexes s'établissait comme suit :

Instrument de l'OMI	Date d'entrée en vigueur à l'échelle internationale	Nombre de pays membres	Pourcentage du transport maritime mondial
MARPOL 73/78 (Annexes I/II)	2 octobre 1983	155	99,14
MARPOL 73/78 (Annexe III)	1 ^{er} juillet 1992	147	98,54
MARPOL 73/78 (Annexe IV)	27 septembre 2003	141	96,28
MARPOL 73/78 (Annexe V)	31 décembre 1988	152	98,72
MARPOL Protocol 1997 (Annexe VI)	19 mai 2005	89	96,18

Voir le site de l'OMI à l'adresse: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

Les pays qui sont Parties à la Convention MARPOL s'engagent à faire appliquer ses dispositions ainsi que celles de ses annexes. Il convient de noter que les annexes I et II sont obligatoires et entrent automatiquement en vigueur dans tout pays ayant ratifié la Convention. Les annexes III, IV, V et VI peuvent être ratifiées séparément. Les dispositions de la Convention MARPOL sont mises en œuvre par l'intermédiaire du droit national et local des pays qui ont ratifié l'instrument. Tout navire immatriculé dans un pays qui est Partie à la Convention doit respecter l'intégralité de ses dispositions.

Définition du navire dans la Convention MARPOL

« Bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit, [qui] englobe les hydroptères, les aéroglesseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes. »

2.1.1 Historique de la réglementation de la pollution par les ordures au titre de la Convention MARPOL

Jusqu'en 1988, aucun instrument international ne réglementait la prévention de la pollution par les ordures des navires. Certains pays disposaient de lois, mais qui ne s'appliquaient qu'à leurs eaux territoriales.

Cette lacune a été comblée lorsque les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont rédigé l'Annexe V de la Convention MARPOL. Cette annexe, dont l'entrée en vigueur à l'échelle internationale date du 31 décembre 1988, interdisait tout rejet de matières plastiques par les navires. Pour d'autres types d'ordures, les rejets en mer étaient autorisés sous certaines conditions (selon le type d'ordure et à une certaine distance par rapport à la terre la plus proche). Bien que les types d'ordures fussent définis et décrits dans l'Annexe V et les directives y afférentes, lorsqu'un type d'ordure n'y figurait pas, les auteurs présumés d'une infraction pouvaient invoquer que rien n'interdisait le rejet de cette ordure dans la mer. Dans ce type de cas, certains pays Parties à l'Annexe V ont pu avoir des difficultés à engager des poursuites contre les auteurs d'infractions.

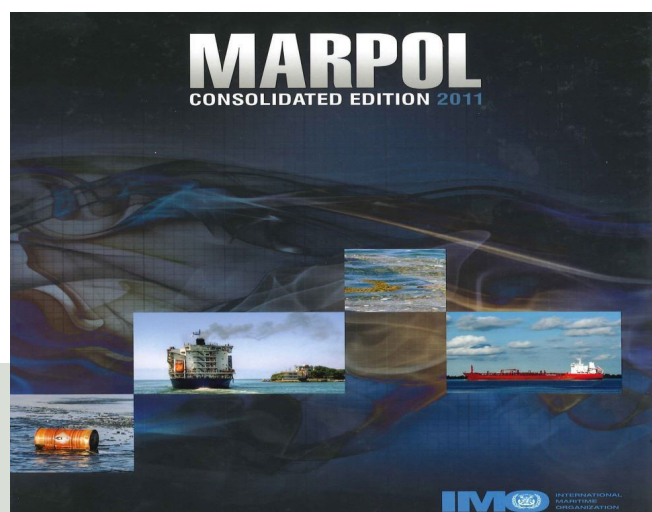
Un certain nombre de modifications ont été apportées à l'Annexe V en 1993, avec l'obligation pour les navires d'avoir à bord certains documents :

- Un registre des ordures pour les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 400 tonneaux ou autorisés à transporter 15 personnes ou plus, et pour toute plate-forme fixe ou flottante ;
- Un plan de gestion des ordures pour les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 100 tonneaux ou autorisés à transporter 15 personnes ou plus, et pour toute plate-forme fixe ou flottante ;
- Des affiches disposées à différents endroits sur les navires de 12 mètres de longueur ou plus, et sur toute plate-forme fixe ou flottante.

En 2011-2012, l'Annexe V a fait l'objet d'une profonde révision, qui a donné lieu à une nouvelle version, entrée en vigueur à l'échelle internationale le 1er janvier 2013. La différence la plus importante entre l'ancien texte et la version révisée est l'interdiction générale de rejeter à la mer toutes sortes d'ordures, sauf de rares exceptions. Cela signifie qu'aucune ordure ni aucun déchet ne peut être rejeté à la mer, sauf mention contraire de l'Annexe V spécifiant le type de rejet autorisé. Pour plus de clarté, de nouvelles définitions ont été ajoutées à la version révisée de l'annexe, et la liste des catégories d'ordures à inscrire dans le registre a été étendue.

Des critiques se sont fait entendre au sein de la communauté internationale, certaines voix appelant à l'absence totale de rejets en mer par les navires. Or, pour parvenir à ce résultat,

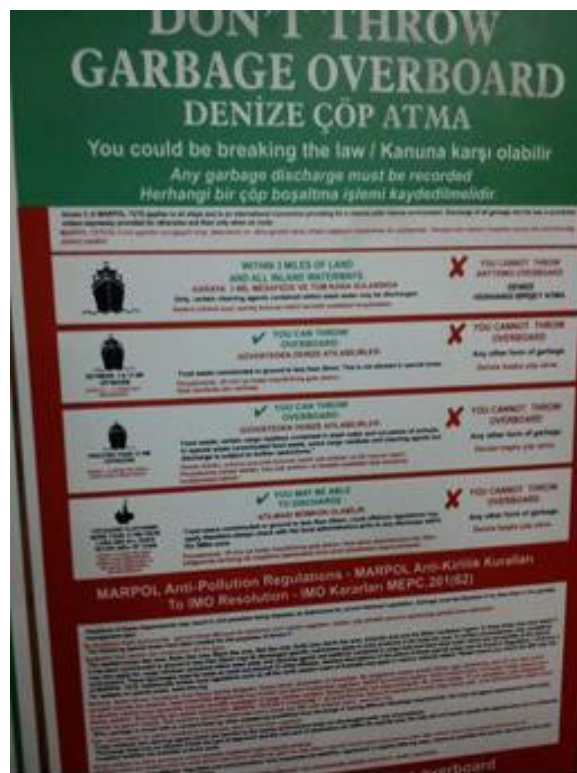
Les dispositions de l'Annexe V de la Convention MARPOL s'appliquent aux navires de toutes tailles, y compris les bateaux de pêche et de plaisance, ainsi que les plates-formes fixes ou flottantes.



il faudrait accroître considérablement le nombre d'installations de réception portuaires, développer des équipements de gestion des ordures innovants, et modifier en profondeur les comportements humains.

Le traitement des déchets à bord des navires est clairement réglementé par l'Annexe V de la Convention MARPOL. Les États membres de l'OMI ont accepté les normes internationales en vigueur et ont défini des zones spéciales.

Il est rappelé aux enquêteurs que certains pays ou groupes de pays peuvent avoir leurs propres réglementations. On citera par exemple l'Environment Protection Agency des États-Unis, la Helsinki Commission (HELCOM) et l'Union européenne (UE). Lorsqu'il s'agit de zones côtières et de cours d'eau hautement sensibles, les réglementations locales ont pu mettre en place une interdiction totale des rejets de déchets. Par ailleurs, outre les réglementations locales et internationales, chaque port peut avoir sa propre réglementation.



2.2 La Convention de Londres

La Convention de l'OMI sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets de 1972 (Convention de Londres) est en vigueur depuis 1975. Le Protocole de 1996 (Protocole de Londres) est entré en vigueur en mars 2006.

L'immersion désigne le rejet délibéré en mer de déchets et autres substances par des navires, des aéronefs et d'autres structures, ce rejet pouvant concerner les navires eux-mêmes. Une immersion ne peut avoir lieu sans la délivrance d'un permis par l'État partie concerné. Cela signifie généralement qu'une grande quantité de déchets est chargée à bord d'un navire pour être déversée en mer à un certain endroit. Conformément à la Convention de Londres, un navire qui est en fin de vie et qui n'est plus utilisable peut être immergé en mer, après que l'on en ait retiré les polluants et les structures mobiles ; le navire est alors remorqué en mer et immergé à un endroit où il peut devenir un récif artificiel ou servir de ponton pour la plongée récréative.

La Convention de Londres interdit l'immersion de matières plastiques non dégradables et autres matériaux synthétique du même type tels que les filets et les cordages, qui peuvent flotter ou rester en suspension sur l'eau. L'objectif de la Convention est de : « Protéger et préserver le milieu marin contre toutes les sources de pollution, et prendre des mesures efficaces pour prévenir, réduire et, le cas échéant, éliminer la pollution causée par l'immersion ou l'incinération en mer de déchets et autres substances ». Un navire affrété pour une activité d'immersion légale doit détenir un permis délivré par l'autorité compétente (Partie à la Convention), et les autorités doivent être informées de la date et de l'heure auxquelles cette activité aura lieu.

2.3 La Convention de Bâle

La Convention des Nations Unies sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle) est entrée en vigueur en 1992. Ce texte a pour but de réduire les mouvements de déchets dangereux entre les pays, et en particulier leur transfert des pays développés vers les pays en développement. La Convention a également pour objectif de limiter la quantité et la toxicité des déchets produits, d'assurer leur gestion écologiquement rationnelle le plus près possible du lieu où ils ont été produits, et d'aider les pays moins développés à en faire de même pour la gestion des déchets – dangereux et autres – qu'ils produisent.

L'objectif central est de protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets nocifs des déchets dangereux. La Convention de Bâle concerne un large éventail de déchets dits « dangereux » en fonction de leur origine et/ou de leur composition et de leurs caractéristiques, ainsi que deux types « d'autres déchets », dont les déchets ménagers et les cendres provenant de l'incinération. Le texte ne s'applique pas aux mouvements de déchets radioactifs.

Les grands objectifs de cette convention sont les suivants :

- Réduction de la production de déchets dangereux et promotion d'une gestion écologiquement rationnelle de ces déchets, quel que soit le lieu où ils sont évacués ;
- Limitation des mouvements transfrontières de déchets dangereux, sauf lorsque les principes d'une gestion écologiquement rationnelle sont apparemment respectés ;
- Mise en place d'un système réglementaire pour les cas où les mouvements transfrontières sont permis.



Appareils de pêche retrouvés en mer.

Source : Australian Maritime Safety Authority

Les navires utilisés pour transporter des déchets par la mer sont soumis à la Convention de Bâle. Un navire transportant des déchets dangereux doit être en possession des documents (d'importation et d'exportation) délivrés par le pays (Partie à la Convention) qui autorise de tels mouvements. Les chargements peuvent être vérifiés par les services des douanes ou les agences de protection de l'environnement.

2.4 Les ordures des bateaux de pêche

Les bateaux de pêche doivent, le cas échéant, respecter les dispositions de l'Annexe V de la Convention MARPOL. Le traitement des déchets à bord de ces bateaux fait également l'objet de dispositions spécifiques.

Les traités de pêche internationaux¹³ et les accords ou partenariats sur la conservation des ressources halieutiques pouvant être conclus par les organisations régionales de gestion de la pêche peuvent également imposer des restrictions qui viennent s'ajouter aux exigences de la Convention MARPOL en matière de rejet des ordures. Des restrictions particulières axées sur la conservation peuvent être appliquées à la capture de ressources halieutiques, et d'autres exigences peuvent aussi être imposées en ce qui concerne le suivi, le marquage et l'identification des navires, ainsi que leur obligation de notification.

Les exploitants de bateaux de pêche doivent connaître et respecter à la fois la Convention MARPOL et les mesures de conservation des ressources halieutiques. Les enquêteurs doivent avoir connaissance des problématiques de la pêche avant de mener une enquête sur d'éventuelles infractions commises par un bateau de pêche, et consulter les fonctionnaires de l'autorité de la pêche compétente.

La Convention sur la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR) limite par exemple les rejets d'abats et de captures non souhaitées. La CCAMLR établit en outre qu'un filet maillant installé dans l'Antarctique peut constituer un engin illicite et nuisible à l'environnement.

Note à l'intention des enquêteurs:

Les enquêteurs et les procureurs doivent avoir connaissance des conventions internationales et des instruments régionaux qui s'appliquent dans la zone maritime sur laquelle ils ont compétence. Les zones spéciales définies par l'OMI dans l'Annexe V de la Convention MARPOL font l'objet de restrictions supplémentaires en matière de rejets d'ordures.

13 Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), à l'adresse: www.fao.org/

3 LES INFRACTIONS ET LEUR DÉTECTION

Les enquêteurs doivent avoir une bonne connaissance du droit local ou national applicable et des infractions aux règles de l'Annexe V de la Convention MARPOL – ainsi que d'autres infractions pouvant être jugées recevables. La présente section répertorie les principales infractions commises par les navires en matière de rejets illicites de déchets.

Les infractions suivantes peuvent présenter des similitudes juridiques dans la plupart des pays :

- Rejets illicites de déchets ;
- Absence de registre des ordures ;
- Absence de plan de gestion des ordures ;
- Absence d'affiches ;
- Saisie manquante ou erronée dans le registre des ordures ;
- Escroquerie et dissimulation ;
- Non-déchargement des déchets dans une installation de réception (comme prescrit ou demandé).

La difficulté pour les enquêteurs est de détecter les infractions puis de déterminer quels éléments recueillir pour en établir la preuve.

3.1 La détection des infractions relatives aux déchets



Trainées de rejets de résidus d'hydrocarbures dans le sillage d'un navire.

Source : Australian Maritime Safety Authority

Des individus ayant observé des faits peuvent prendre contact avec les autorités ou leur relater ce qu'ils ont vu. Les observations et témoignages éventuels peuvent provenir:

- D'un ou de plusieurs membre(s) de l'équipage du navire qui a rejeté des déchets (dénonciation);
- D'individus présents sur d'autres navires qui ont vu un navire rejeter des déchets;
- Des membres d'équipage d'un avion (de commerce ou de tourisme) qui ont vu un navire rejeter des déchets;
- Des opérations de surveillance effectuées par les autorités nationales (par avion ou par bateau), où l'on voit un navire rejeter des déchets;
- D'individus qui trouvent des déchets sur la plage ou dans l'eau (avec éventuellement le nom du navire);
- D'images satellite ou à infrarouges;

- Des images de surveillance pouvant laisser penser qu'il y a une infraction :
- Des déchets sont présents sur le pont d'un navire puis, lorsque ce dernier arrive au port suivant, les déchets ont disparu. (Dans un cas comme celui-ci, le navire, suspecté d'être le pollueur, peut faire l'objet d'une enquête dans le port d'escale suivant, où les informations sont transmises préalablement.)¹⁴
- Du refus d'un navire de décharger ses déchets au port avant de partir, ou de l'absence de déchargement de déchets après un long voyage.
- Dans ce cas de figure, les autorités du port suivant où le navire va ensuite faire escale doivent être alertées, afin de pouvoir procéder à une enquête.

3.2 L'inspection ou l'enquête

Dans de nombreux pays, les fonctionnaires chargés du contrôle des navires par l'État du port procèdent à des inspections de routine pour vérifier que les navires disposent des certificats, des plans, des registres et des procédures requis, et que les membres de l'équipage connaissent et respectent les règles fixées par les conventions internationales (notamment la Convention MARPOL). Des inspections ciblées peuvent aussi avoir lieu sur la base de renseignements.

Une enquête est diligentée lorsqu'une infraction a été commise ou qu'il existe une violation présumée des lois nationales mettant en œuvre la Convention MARPOL ou d'autres instruments internationaux. Il est alors très important de recueillir des preuves, notamment en interrogeant le capitaine et les membres d'équipage du navire.

La coopération entre les fonctionnaires chargés du contrôle des navires par l'État du port, les enquêteurs ou d'autres représentants des services chargés de l'application de la loi peut faciliter la collecte de preuves et la familiarisation avec les activités et les opérations ayant lieu à bord des navires. Dans certains pays, les mêmes autorités sont habilitées à procéder aux enquêtes ainsi qu'aux inspections au titre du contrôle des navires par l'État du port ; dans d'autres pays, au contraire, ces deux fonctions sont dévolues à des autorités distinctes.



Source : Police nationale des Pays-Bas

¹⁴ Le Rapport de prévention de la pollution élaboré par les Pays-Bas et le formulaire « Ecomessage » d'INTERPOL peuvent être utilisés à cette fin.

3.3 La collecte de preuves

Les preuves qu'il convient généralement de produire en cas d'infraction aux prescriptions sur les rejets de déchets par les navires sont récapitulées dans le tableau ci-dessous:

Éléments constitutifs de l'infraction	Preuves à produire (exemples)
Le navire	Nom, identification, dimension et type de navire (certificat d'immatriculation, numéro OMI, numéro officiel)
La personne responsable	Identification de la personne responsable qui sera poursuivie pour l'infraction : capitaine, propriétaire, exploitant, membre de l'équipage. S'assurer que des informations sont recueillies pour identifier cette personne.
Le rejet	Comment les déchets se sont-ils retrouvés à la mer (déclaration de témoin ou dénonciation) ?
Les ordures	Type d'ordure (tel que défini à l'Annexe V de la Convention MARPOL ou dans le droit local).
La mer	Position du navire (en mer ou dans les eaux territoriales) au moment où la pollution s'est produite (journal de bord du navire, données du Système d'identification automatique, lieu du rejet – s'il est connu –, itinéraire de navigation, inscriptions dans le registre des ordures, photos et déclarations de témoins).
Les fausses déclarations Les inscriptions, informations ou enregistrements mensongers	Original ou copie d'un faux document ou d'informations mensongères. Éléments prouvant qu'ils sont faux. Documents du navire indiquant qu'il n'y a eu aucun rejet de déchets, alors que d'autres éléments montrent clairement qu'un rejet illicite a eu lieu.
Le registre des ordures Le plan de gestion des ordures	Absence de documentation à bord du navire ; membres d'équipage n'ayant pas connaissance de la documentation ou des procédures. Entretiens avec différents membres de l'équipage.
Les affiches	Absence d'affiches ou de panneaux aux endroits appropriés sur le navire. Membres d'équipage et passagers n'ayant pas connaissance de l'interdiction de rejeter des ordures en mer.
L'escroquerie	Collusion entre les membres de l'équipage et le propriétaire du navire ou la compagnie de navigation en vue de fournir volontairement de fausses informations et d'exécuter des actes illicites.
L'absence de déchargement des déchets dans une installation de réception (comme prescrit ou demandé)	Avis officiel demandant au navire de décharger ses déchets. Non-respect de cet avis par le capitaine.
L'atteinte à l'environnement	Preuve des dégâts produits ou note concernant les effets nocifs potentiels sur l'environnement.

4 ACTIONS EN JUSTICE RÉUSSIES

Cette section donne des exemples d'actions en justice réussies pour des affaires de violation des prescriptions relatives aux déchets. La qualité et le nombre de preuves et de déclarations de témoins requis pour prouver les faits varient selon le pays et la gravité de l'infraction.

4.1 Exemple n°1 : États-Unis contre Target Ship Management et Prastana Taohim



Prastana Taohim, capitaine du navire Gaurav Prem, a ordonné à son second et à des membres de l'équipage de jeter à la mer des centaines de gros tuyaux en plastique, puis a volontairement omis de mentionner ces rejets illicites sur le registre des ordures du navire, comme l'exige la Convention MARPOL. Les tuyaux avaient contenu des insecticides et avaient servi à désinfecter par fumigation un chargement de céréales.

Lors de l'inspection du navire – effectuée dans le cadre du contrôle par l'État du port – par les gardes-côtes de Mobile/ Alabama (États-Unis), le capitaine a présenté le registre des ordures au contenu falsifié, en violation du titre 18, section 1505, du Code des États-Unis, et de la section 1519 (pour ce qui est de la falsification).

Après comparution devant un jury, le capitaine a été condamné à un an et un jour de prison, suivi de trois ans de liberté surveillée. Le navire, la compagnie et certains membres de l'équipage ont également été reconnus coupables de rejet illicite d'hydrocarbures (contournement des dispositions de prévention de la pollution) et de fausses déclarations.

Voir l'adresse <http://www.justice.gov/opa/pr/singapore-ship-operator-and-engineers-plead-guilty-crimes-related-pollution-cargo-ship>.

4.2 Exemple n°2 : Australian Maritime Safety Authority contre Dynamic Ocean SA

En juin 2003, l'association des gardes-côtes australiens (Australian Voluntary Coast Guard) recherchait un bateau de pêche porté disparu au large de la ville d'Ulladulla en Nouvelle-Galles du Sud (Australie). Le navire Magic Wave stationnait à proximité et a ensuite quitté la zone. Les gardes-côtes ont alors découvert des déchets flottant à la surface et les ont chargés à bord de leur bateau.

Ces déchets se composaient de grands sacs en plastique contenant des restes de nourriture, des bouteilles en plastique, des canettes en aluminium, du papier et des objets divers. Les documents du navire qui se trouvaient également parmi les déchets étaient au nom du Magic Wave (un bâtiment transportant des véhicules, immatriculé au Panama).

Le Magic Wave avait quitté les eaux australiennes mais est revenu à Brisbane en septembre 2003. Les fonctionnaires de l'autorité australienne de sécurité maritime (Australian Maritime Safety Authority) sont alors montés à bord du navire et ont entrepris une enquête au titre de la loi de 1983 sur la protection de la mer (prévention de la pollution par les navires), qui est la transposition dans le droit australien de l'Annexe V de la Convention MARPOL.

Lors du jugement devant le tribunal de première instance de Brisbane (Queensland) en septembre 2005, l'entreprise Dynamic Ocean et le capitaine du navire ont été reconnus coupables et condamnés respectivement à des amendes de 20 000 AUD et 4 000 AUD.



4.3 Exemple n°3 : États-Unis contre Ronald Cook (Dunes Marina Resort and Casino, Inc)

Le navire Muskegon Clipper a été acquis par la société Dunes Marina Resort and Casino, Inc. (DMRCI) en vue de le transformer en casino flottant.

La DMRCI a fait remorquer le Muskegon Clipper (un vieux transbordeur) de Seattle/ Washington (États-Unis) jusqu'à un chantier naval de Mobile/ Alabama – en passant par le canal de Panama – pour le faire rénover.

Ronald Cook était le responsable de l'équipe recrutée pour effectuer les travaux de réfection à bord du navire pendant son remorquage, notamment l'élimination de l'amiante. Au cours des opérations, les employés de la DMRCI recevaient de Ronald Cook l'ordre de jeter par-dessus bord des sacs en plastique contenant de l'amiante (dans la zone qualifiée juridiquement de « haute mer »). Certains membres de l'équipage ont pris des photos des sacs en plastique jetés dans l'océan.

Après comparution devant un jury, Cook a été reconnu coupable d'escroquerie, de rejet illicite de sacs en plastique remplis d'amiante, et de défaut d'inscription de ces rejets dans le registre des ordures du navire. Il a été condamné à 24 mois de prison, ainsi que trois ans de liberté surveillée.

La DMRCI a plaidé coupable et a été condamnée à une amende de 250 000 USD.

Voir l'adresse http://www.justice.gov/archive/opa/pr/2003/August/03_enrd_467.htm



5 INFORMATIONS TECHNIQUES SUR LES DÉCHETS DES NAVIRES

Les facteurs jouant le plus grand rôle dans la production d'ordures et de déchets par les navires sont ceux qui définissent le profil de ces navires : nombre de personnes à bord, délai entre les escales, existence d'installations de réception des déchets dans les ports visités, et espace de stockage disponible à bord. Un navire qui emprunte des itinéraires réguliers avec les mêmes ports d'escale peut, plus facilement qu'un autre qui visitera des pays et des ports différents à presque chaque voyage, établir des routines de gestion des déchets. Un autre problème est lié à l'arrivée au port et au déchargement des déchets, chaque pays et chaque port présentant leurs particularités en termes d'exigences, d'installations et de structures des coûts.

La présente section s'intéresse aux activités liées au fonctionnement des navires, notamment la production d'ordures et de déchets. Les termes utilisés sont définis dans l'Annexe V de la Convention MARPOL ou les directives y afférentes établies par l'OMI (voir aussi l'annexe 13.1 du présent document).

5.1 Les types d'ordures

Les différents types d'ordures qui sont produits à bord d'un navire lors de son exploitation normale et qui doivent être éliminés (de façon continue ou régulière) sont définis dans la règle 1 de l'Annexe V de la Convention MARPOL. Les membres d'équipage et les compagnies de navigation doivent avoir une bonne connaissance de ces termes et de leurs définitions afin : de savoir quels types de déchets peuvent être rejetés à la mer et lesquels ne le peuvent pas ; d'être capables de trier ces déchets à bord pour les recycler ; et de participer au déchargement des déchets dans les installations de réception portuaires. Les enquêteurs doivent eux aussi être familiarisés avec ces différentes catégories d'ordures – afin de savoir ce qu'ils doivent chercher dans la documentation d'un navire – et connaître les procédures générales qui doivent être suivies ou respectées par les membres d'équipage.

Type d'ordure – Catégorie figurant à l'Annexe V	Définition (en italique) figurant à l'Annexe V de la Convention MARPOL et exemples
A – Matières plastiques Rejet en mer INTERDIT	<p>« Matière plastique désigne un matériau solide qui contient comme ingrédient de base un ou plusieurs polymères de masse moléculaire élevée et qui est mis en forme, soit lors de la production des polymères, soit lors de la transformation, à chaud et/ou sous pression, en un produit fini. Les matières plastiques possèdent toute une gamme de propriétés physiques allant de dures et friables à molles et élastiques. Aux fins de la présente annexe, « toutes les matières plastiques » désigne toutes les ordures qui sont ou comprennent des matières plastiques sous une forme ou sous une autre, y compris les cordages et les filets de pêche synthétiques, les sacs à ordures en matière plastique et les cendres de matières plastiques incinérées. »</p> <p>Les exemples de déchets plastiques sont nombreux car un grand nombre de produits contiennent des polymères. Les déchets plastiques peuvent être produits dans le cadre de n'importe quelle activité exercée à bord d'un navire.</p>

<p>B – Déchets alimentaires</p>	<p>« <i>Déchets alimentaires désigne toutes substances alimentaires avariées ou intactes et comprend les fruits, légumes, produits laitiers, volaille, viande et débris alimentaires produits à bord du navire.</i> »</p> <p>Les déchets alimentaires se retrouvent généralement sur l'ensemble des navires.</p>
<p>C – Déchets domestiques</p>	<p>« <i>Déchets domestiques désigne tous les types de déchets non visés par d'autres chapitres qui sont produits dans les locaux d'habitation à bord du navire. Les déchets domestiques ne comprennent pas les eaux grises.</i> »</p> <p>Les déchets domestiques, qui sont courants sur l'ensemble des navires, sont produits lors des activités personnelles quotidiennes des membres de l'équipage, principalement dans les cabines de couchage et les lieux de vie. Ils comprennent les objets suivants : bouteilles, canettes, papier, emballages alimentaires, vaisselle et verre, morceaux de tissu, ampoules et néons, produits électroniques, piles, aérosols, cartouches d'imprimante, déchets médicaux et composants électriques. Les déchets médicaux (hors plastique) incluent également des médicaments périmés.</p> <p>Les déchets domestiques n'incluent pas les eaux grises qui sont produites lors des douches et des lessives. À noter que les rejets d'eaux noires relèvent de la catégorie « Eaux usées » décrite à l'Annexe IV de la Convention MARPOL.</p>
<p>D – Huile à friture</p>	<p>« <i>Huile à friture désigne tout type d'huile comestible ou de graisse animale utilisée ou destinée à être utilisée dans la préparation ou la cuisson des aliments, à l'exclusion des aliments eux-mêmes ainsi préparés.</i> »</p>
<p>E – Cendres d'incinération</p>	<p>« <i>Cendres d'incinération désigne les cendres et scories provenant d'incinérateurs de bord utilisés pour l'incinération des ordures.</i> »</p> <p>Normalement, ces cendres se trouvent uniquement à l'endroit du navire où est installé l'incinérateur.</p>
<p>F – Déchets d'exploitation</p>	<p>« <i>Déchets d'exploitation désigne tous les déchets solides (y compris les boues) non visés par d'autres annexes qui sont recueillis à bord pendant les opérations normales d'entretien ou autres opérations du navire ou qui sont utilisés pour arrimer et manutentionner la cargaison. Les déchets d'exploitation comprennent aussi les agents et additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage des cales à cargaison et des surfaces extérieures, mais non les eaux grises, les eaux de cale ou d'autres rejets analogues essentiels à l'exploitation d'un navire, compte tenu des directives élaborées par l'organisation.</i> »</p> <p>Les déchets d'exploitation sont produits à bord de l'ensemble des navires. Ils incluent par exemple des pièces de bois, du bois de calage, des cordes, des chiffons gras, des piles usagées, des cartouches, des balises de gaz (usagées), de la peinture, des batteries, des bidons de substances chimiques, des déchets électroniques, des pièces en fer et des filtres à huile usagés. Les déchets plastiques générés dans le cadre de l'entretien normal du navire doivent être recueillis et stockés séparément par rapport à la catégorie A.</p>

G – Résidus de cargaison	<p>« Résidus de cargaison désigne les restes de cargaisons qui ne sont pas visés par d'autres annexes de la présente Convention et qui subsistent sur le pont ou dans les cales après le chargement ou le déchargement, y compris ceux qui ont débordé ou été déversés au cours du chargement et du déchargement, qu'ils soient à l'état sec ou humide ou entraînés dans les eaux de lavage, mais à l'exclusion des poussières produites par la cargaison qui restent sur le pont après balayage ou des poussières restant sur les surfaces extérieures du navire. »</p> <p>Normalement, ces résidus se trouvent uniquement sur les navires transportant en vrac des cargaisons de matières solides et sèches.</p>
H – Carcasses d'animaux	<p>« Carcasses d'animaux désigne les corps d'animaux qui sont transportés à bord en tant que cargaison et qui meurent ou sont euthanasiés pendant le voyage. »</p> <p>Cela concerne généralement les navires spécialisés dans le transport d'animaux ou les navires pour marchandises diverses possédant des espaces clos pour les animaux.</p>
I – Appareux de pêche	<p>« Appareux de pêche désigne tout dispositif ou partie de dispositif ou toute combinaison d'objets qui peuvent être placés sur l'eau ou dans l'eau ou bien sur le fond de la mer dans le but de capturer des organismes d'eau douce ou d'eau salée ou de les maîtriser en vue de les capturer ou de les récolter par la suite. »</p> <p>Les appareux de pêche sont souvent fabriqués avec des matériaux synthétiques assimilés à du plastique. Ils concernent les bateaux de pêche et les navires-usines ou navires-mères.</p>

Lorsque les ordures sont mélangées avec – ou contaminées par – d'autres substances dont le rejet est interdit ou qui sont soumises à des prescriptions différentes en matière de rejets, ce sont les prescriptions les plus strictes qui s'appliquent (voir les règles 4.3 et 6.4 de l'Annexe V de la Convention MARPOL).

Note à l'intention des enquêteurs:

Les enquêteurs doivent avoir une bonne connaissance des catégories de déchets établies par la Convention MARPOL, afin de pouvoir vérifier les inscriptions qui doivent figurer dans la documentation du navire et les procédures qui doivent être respectées par l'équipage (dans le registre des ordures et le plan de gestion des ordures).

Les prescriptions en matière de rejets sont détaillées dans les règles 3, 4 et 5 de l'Annexe V de la Convention MARPOL. Ces prescriptions sont récapitulées dans le tableau ci-après.

Type d'ordure	Navires à l'extérieur d'une zone spéciale	Navires à l'intérieur d'une zone spéciale	Plates-formes au large et tous les navires à moins de 500 m d'une plate-forme
Déchets alimentaires broyés ou concassés	Rejet autorisé ≥ 3 milles marins de la terre la plus proche et navire en route	Rejet autorisé ≥ 12 milles marins de la terre la plus proche et navire en route	Rejet autorisé ≥ 12 milles marins de la terre la plus proche
Déchets alimentaires ni broyés ni concassés	Rejet autorisé ≥ 12 milles marins de la terre la plus proche et navire en route	Rejet interdit	Rejet interdit
Résidus de cargaison ^I non contenus dans de l'eau de lavage	Rejet autorisé ≥ 12 milles marins de la terre la plus proche et navire en route	Rejet interdit	Rejet interdit
Résidus de cargaison ^I contenus dans de l'eau de lavage		Rejet autorisé uniquement dans certaines circonstances ^{II} et ≥ 12 milles marins de la terre la plus proche et navire en route	Rejet interdit
Agents et additifs de nettoyage ^I contenus dans l'eau de lavage de la cale	Rejet autorisé	Rejet autorisé uniquement dans certaines circonstances ^{II} et ≥ 12 milles marins de la terre la plus proche et navire en route	Rejet interdit
Agents et additifs de nettoyage ^I contenus dans l'eau de lavage du pont et des surfaces externes		Rejet autorisé	Rejet interdit
Carcasses d'animaux transportés à bord comme cargaison et décédés au cours du voyage	Rejet autorisé Le plus loin possible de la terre la plus proche et navire en route	Rejet interdit	Rejet interdit
Tous les autres déchets (matières plastiques, déchets domestiques, huile à friture, cendres d'incinération, déchets d'exploitation et appareils de pêche)	Rejet interdit	Rejet interdit	Rejet interdit
Déchets mixtes	Lorsque les déchets sont mélangés avec – ou contaminés par – d'autres substances dont le rejet est interdit ou qui sont soumises à des prescriptions différentes en matière de rejets, ce sont les prescriptions les plus strictes qui s'appliquent.		

I Ces substances ne doivent pas être nuisibles pour le milieu marin.

II Conformément à la règle 6.1.2 de l'Annexe V de la Convention MARPOL, les rejets de déchets sont autorisés uniquement si : a) le port de départ et le port suivant de destination se trouvent à l'intérieur de la zone spéciale et le navire ne sortira pas de cette zone entre ces deux ports (règle 6.1.2.2) ; et b) aucune installation de réception adéquate n'est disponible dans l'un ou l'autre de ces deux ports (règle 6.1.2.3).

5.2 Les déchets produits à bord des navires

En matière de gestion des déchets, les navires et les compagnies de navigation peuvent envisager l'utilisation de systèmes modernes incluant des équipements permettant de broyer, de compacter et de déchiqueter les déchets. Ces systèmes, qui exigent de l'équipage qu'il suive des procédures pour trier les différents types de déchets, permettent aussi au navire de recycler les déchets réutilisables et de mettre en place des stratégies de réduction et de minimisation des ordures. Cette opération contribue en outre à la diminution des coûts de transport et d'élimination des déchets du fait de l'amélioration de leur prise en charge du navire vers l'installation portuaire/la station de traitement. Les directives de mise en œuvre de l'Annexe V fournissent des informations permettant d'aider les navires et les compagnies à mettre en place des stratégies de gestion des déchets à bord des navires.

Les déchets produits à bord de l'ensemble des navires, quels que soient leur type et/ou leur taille, incluent notamment les ordures liées à la nourriture (approvisionnement, préparation, stockage et consommation des aliments). Les déchets alimentaires peuvent être collectés, broyés à l'endroit où ils sont produits, et rejetés en mer à l'endroit autorisé. Cela permet de réduire les tâches de l'équipage et de garantir une certaine hygiène sur le navire, en particulier dans la cuisine. D'autres catégories d'ordures sont propres à certains types de navires.

5.2.1 Les déchets produits à bord des navires de différents types et de différentes tailles

Tous les types de navires produisent des déchets liés à la cuisine/préparation des repas, au couchage et au nettoyage. Sur certains types de navires aux activités particulières, d'autres types d'ordures sont générés.

Navires de grande taille (navires de commerce international)	<ul style="list-style-type: none">• Déchets alimentaires et emballages de produits alimentaires;• Déchets domestiques et d'exploitation;• Plastique, huile à friture, bois de calage, revêtements et matériaux d'emballage;• Cendres d'incinération (si le navire est équipé d'un incinérateur).
Navires à passagers	<ul style="list-style-type: none">• Grandes quantités de flux de déchets liquides et solides;• Grandes quantités de déchets alimentaires et d'emballages de produits alimentaires en vrac;• Déchets domestiques et d'exploitation, et quantités relativement grandes d'huile à friture, de verre, de bouteilles, de canettes et de vaisselle;• Déchets compressés;• Cendres d'incinération (si le navire est équipé d'un incinérateur). <p>Note : La quantité et le type de déchets produits dépendent du profil du navire : nombre de personnes à bord, nombre d'escales et espace de stockage disponible à bord. De nombreux navires sont équipés de systèmes intégrés de traitement des déchets et de limitation des risques en matière de sécurité (notamment d'incendies).</p>
Navires à passagers de petite taille, transbordeurs (effectuant des voyages nationaux)	<ul style="list-style-type: none">• Papier, déchets alimentaires ;• L'espace de stockage à bord est limité mais les escales sont fréquentes et permettent de décharger les déchets (alimentaires et autres).

Navires de charge	<ul style="list-style-type: none"> • Déchets alimentaires, domestiques et d'exploitation ; grosse production de déchets plastiques, de matériaux d'emballage, de cendres d'incinération et de bois de calage (pour maintenir le chargement sur le pont).
Navires de cargaison sèche en vrac	<ul style="list-style-type: none"> • Déchets alimentaires, domestiques et d'exploitation ; grosse production de déchets plastiques et de cendres d'incinération (si le navire est équipé d'un incinérateur). • Résidus résultant du chargement/déchargement de la cargaison (par exemple de minerai de fer, de charbon, d'engrais, de sable ou de quartz).
Bateaux de pêche	<ul style="list-style-type: none"> • Déchets alimentaires, domestiques et d'exploitation ; • Appareux de pêche et matières plastiques liées aux activités halieutiques. Le rejet en mer des appareux de pêche étant interdit, ces matériels (en plus des filets) doivent être conservés à bord en vue d'être déchargés dans les installations portuaires. La perte accidentelle ou le rejet des appareux de pêche représente de gros dangers pour le milieu marin et doit être signalé à l'État du pavillon ou à l'État côtier dont relève la zone où a lieu la perte ou le rejet.
Bateaux de plaisance	<ul style="list-style-type: none"> • Déchets alimentaires et déchets domestiques en petites quantités.
Yachts de grande taille	<ul style="list-style-type: none"> • Quantités variables de déchets alimentaires et domestiques ; • Les propriétaires et les affrêteurs de ces types de navires souhaitent que le traitement des déchets ait lieu proprement, sans odeur et à l'abri des regards. Des équipements sont censés être installés à bord dans ce but.
Navires de servitude pour les activités d'exploration au large	<ul style="list-style-type: none"> • Déchets alimentaires, domestiques et d'exploitation ; • Les déchets peuvent être transportés ou pris en charge à partir de la plate-forme d'exploration en vue d'être évacués à terre.
Plates-formes fixes ou flottantes	<ul style="list-style-type: none"> • Déchets alimentaires, domestiques et d'exploitation ; • La logistique de la prise en charge des déchets est différente selon les régions.

Note à l'intention des enquêteurs:

Lors de l'audition des membres d'équipage, il convient de leur demander s'ils connaissent les procédures de gestion des déchets à bord.

Les membres d'équipage sont-ils en mesure d'expliquer clairement comment ils trient les différents types de déchets et de montrer qu'ils connaissent les prescriptions de la Convention MARPOL en matière de rejets ?

6 LES DISPOSITIONS DE L'ANNEXE V DE LA CONVENTION MARPOL CONCERNANT LES REJETS D'ORDURES À LA MER

L'Annexe V de la Convention MARPOL définit les types d'ordures pouvant être rejetés en mer.

Pour mieux comprendre ce qui est autorisé ou non, il convient d'examiner séparément:

1. Les zones maritimes (qui ne sont pas des zones spéciales) ;
2. Les zones spéciales ;
3. Les plates-formes fixes ou flottantes ;
4. Les déchets mixtes.

6.1 Les zones maritimes (hors zones spéciales)

La règle 4, qui concerne les zones maritimes autres que les zones spéciales, autorise les rejets en mer des déchets décrits ci-après.

6.1.1 Déchets alimentaires

Les rejets de déchets alimentaires sont autorisés dans les conditions suivantes:

- Le navire est **en route**, ce qui signifie qu'il navigue ou se déplace.
- Pour les déchets alimentaires ayant été hachés ou broyés (c'est-à-dire pouvant passer au travers d'un tamis comportant des trous d'une largeur maximale de 25 mm), les rejets doivent avoir lieu à **3 milles marins** au moins de la terre la plus proche.
- Pour les déchets alimentaires n'ayant été ni hachés, ni broyés, les rejets doivent avoir lieu à **12 milles marins** au moins de la terre la plus proche.

L'obligation pour le navire d'être **en route** ne s'applique pas aux déchets alimentaires dont il est clair que la conservation à bord représente un risque sanitaire imminent pour les personnes se trouvant sur le navire. Un exemple est le cas des navires qui peuvent être immobilisés sur leur lieu de mouillage pendant quelque temps.

Le rejet à la mer de petites quantités d'aliments pour nourrir les poissons – dans le cadre d'activités touristiques ou de pêche – n'est pas considéré comme un rejet d'ordures aux termes de l'Annexe V.

6.1.2 Résidus de cargaison

Les résidus de cargaison sont produits lors du chargement et du déchargement de cargaisons sèches en vrac transportées par des vraquiers. Le rejet à la mer de « résidus de cargaison qui ne peuvent être récupérés à l'aide des méthodes courantes de déchargement » est autorisé à condition qu'il :



Résidus de cargaison sur le pont d'un navire.
Source : Police néerlandaise

- ait lieu à 12 milles marins au moins de la terre la plus proche ; etc.
- ne contienne aucune substance nuisible pour le milieu marin, eu égard aux directives établies par l'Organisation.

Les navires doivent tout mettre en œuvre pour que le maximum de leur cargaison soit déchargé au port. Lorsqu'ils chargent ou déchargent des cargaisons solides en vrac, leur pont peut être souillé par des résidus de ces cargaisons. Le pont doit donc être balayé et nettoyé avant que le navire reprenne la mer. Les résidus ainsi recueillis doivent être stockés à bord en toute sécurité avant d'être remis à une installation de réception portuaire.

Une fois que les cargaisons solides en vrac ont été déchargées, les cales où elles étaient stockées doivent être vidées et balayées. Les restes qui ne peuvent être déchargés doivent être conservés à bord jusqu'à ce qu'ils soient remis à terre dans une installation de réception. En règle générale, les résidus de cargaison recueillis lors du nettoyage des cales et du pont sont stockés dans des conteneurs spéciaux (des bidons en acier) placés entre les cales. Ils peuvent aussi être ensachés.

L'expression « nuisible pour le milieu marin » n'est pas définie à l'Annexe V, mais des indications sur ce qu'est une substance nuisible pour le milieu marin sont fournies dans les directives d'application de ladite annexe. Il est ainsi indiqué que les résidus de cargaison sont considérés comme nuisibles s'il s'agit de matières solides en vrac répondant aux sept critères caractérisant les substances nuisibles pour le milieu marin (section 3 des Directives concernant l'Annexe 5). Ces critères s'appuient sur la septième édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) des Nations Unies, de 2017.

Les résidus de cargaison qui sont nuisibles pour le milieu marin peuvent nécessiter un traitement particulier qui n'est habituellement pas assuré par les installations de réception. Les ports et les terminaux qui réceptionnent ce type de cargaison doivent être équipés d'installations pouvant recevoir tous les résidus en question, y compris ceux contenus dans l'eau de lavage.

Exemples d'informations sur la cargaison figurant à la section 4.2 du Code IMSBC.

Source : Administration maritime de Bulgarie.

Les cargaisons solides en vrac doivent être classifiées et accompagnées d'une déclaration de l'expéditeur indiquant si elles sont ou non nuisibles pour le milieu marin. Cette déclaration doit être jointe aux autres informations concernant la cargaison fournies par l'expéditeur, conformément au Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC, section 4.2). Ce code a été profondément modifié afin d'y inclure les prescriptions de l'Annexe V de la Convention MARPOL concernant la gestion des résidus de cargaisons solides en vrac. La troisième modification, entrée en vigueur le 1er janvier 2017, introduit l'obligation pour l'expéditeur d'indiquer expressément si la cargaison est nuisible pour le milieu marin sur le « Formulaire d'informations sur les cargaisons solides en vrac » (paragraphe 4.2.3) (voir les photos à droite).

Les matières contenues dans l'eau de cale d'une cargaison ne sauraient être considérées comme des résidus de cargaison si elles ne sont pas nuisibles pour le milieu marin et si l'eau de la cale où se trouvait la cargaison est évacuée par le système fixe d'évacuation des eaux de cale du navire (ce système d'évacuation répond à une exigence de sécurité, qui est de garantir la stabilité du navire).

6.1.3 Agents ou additifs de nettoyage

Les agents ou additifs de nettoyage qui se trouvent dans l'eau ayant servi à nettoyer la cale de chargement, le pont et les surfaces externes peuvent être rejetés à la mer **uniquement** s'ils ne sont pas nuisibles pour le milieu marin. Si ces agents et additifs sont considérés comme des « déchets d'exploitation » (ordures de catégorie F), ils peuvent être rejetés à la mer s'ils ne sont pas nuisibles pour le milieu marin.

Un agent ou additif de nettoyage est jugé non nuisible pour le milieu marin :

- S'il ne répond pas aux critères caractérisant une substance nuisible, tels que définis à l'appendice de l'Annexe III de la Convention MARPOL ; et
- S'il ne contient aucun composant réputé cancérigène, mutagène ou reprotoxique.

6.1.4 Carcasses d'animaux

Les carcasses d'animaux sont les corps d'animaux qui étaient transportés à bord d'un navire et qui sont morts ou ont été euthanasiés au cours du voyage. La plupart des navires transportant des animaux sont conçus spécialement à cet effet, mais il arrive aussi que des navires pour marchandises diverses transportent des animaux sur de courtes distances. Les rejets à la mer de carcasses d'animaux (ordures de catégorie H) sont autorisés, mais les carcasses doivent avoir été traitées pour faciliter leur immersion, et leur rejet doit avoir lieu le plus loin possible de la terre la plus proche (règle 4.1.4 de l'Annexe V de la Convention MARPOL). Il est recommandé que ces rejets s'effectuent à plus de 100 milles marins de la terre la plus proche et dans une profondeur d'eau maximale.

Il peut arriver que l'exigence de la distance ne puisse être respectée et que, dans des conditions de températures élevées et de forte humidité, la conservation à bord des carcasses constitue un danger pour la santé et la sécurité de l'équipage ou des animaux encore vivants (voir les directives de mise en œuvre de l'Annexe V, section 2.12). Si le capitaine du navire établit l'existence d'un tel danger, les rejets devront être effectués à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche. L'inscription dans le registre des ordures devra faire état de la situation.

Les carcasses d'animaux doivent être dépecées ou recevoir un autre type de traitement avant d'être jetées à la mer. Ce traitement a pour but de faciliter leur immersion ou leur dispersion. Il consiste à :

1. Entailler ou couper manuellement la carcasse afin d'ouvrir les cavités thoraciques et abdominales; ou
2. Passer la carcasse dans un appareil tel qu'un broyeur, déchiqueteur ou hachoir.

Lorsqu'un navire transportant des animaux se trouve dans une zone spéciale pendant au moins deux semaines, il peut avoir à négocier une solution temporaire avec l'État côtier et l'État du pavillon ; en cas d'urgence, un rejet peut être effectué au titre de la règle 7.1.1 de l'Annexe V de la Convention MARPOL.

6.2 Les zones spéciales

La Convention MARPOL définit les « zones spéciales » comme des zones maritimes qui, pour des raisons dues à leur situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de leur trafic, sont soumises à des prescriptions plus strictes en matière de rejets. Ces zones bénéficient d'un plus haut niveau de protection que les autres zones maritimes.

Les zones spéciales définies à l'Annexe V de la Convention MARPOL sont les suivantes :

- Zone de la mer Méditerranée
- Zones des golfes
- Zone de la mer Baltique
- Zone de la mer du Nord
- Zone de la mer Noire (pas encore en vigueur)
- Zone de l'Antarctique
- Zone de la mer Rouge Région des Caraïbes

En 2014, l'OMI a adopté le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire) puis, en 2015, les réglementations environnementales et les modifications de la Convention MARPOL. Le Recueil sur la navigation polaire contient des restrictions plus strictes en matière de rejets, qui sont entrées en vigueur à l'échelle internationale le 1er janvier 2017. Il exige notamment que pour les navires exploités dans les eaux de l'Arctique et de l'Antarctique, un Certificat pour navire polaire soit sollicité.

Les rejets d'ordures dans les zones spéciales doivent s'effectuer conformément à la règle 6 de l'annexe V de la Convention MARPOL.

6.2.1 Déchets alimentaires

- Les rejets de déchets alimentaires sont autorisés dans les conditions suivantes :
- Le navire est **en route**, ce qui signifie qu'il navigue ou se déplace.
- Les rejets doivent avoir lieu à **12 milles marins** au moins de la terre ou la plate-forme glaciaire la plus proche.
- Les déchets alimentaires ayant été hachés ou broyés doivent pouvoir passer au travers d'un tamis comportant des trous d'une largeur maximale de 25 mm (les appareils utilisés se trouvent à bord du navire).
- Si certains déchets sont en contact avec d'autres types d'ordures, c'est la réglementation la plus stricte qui doit s'appliquer.

Le rejet de produits d'origine aviaire (notamment de volailles, entières ou en morceaux) n'est pas autorisé dans l'Antarctique sauf si ces produits ont été soumis à un traitement de stérilisation. L'obligation pour le navire d'être **en route** ne s'applique pas aux déchets alimentaires dont il est clair que la conservation à bord représente un risque sanitaire imminent pour les personnes se trouvant sur le navire.

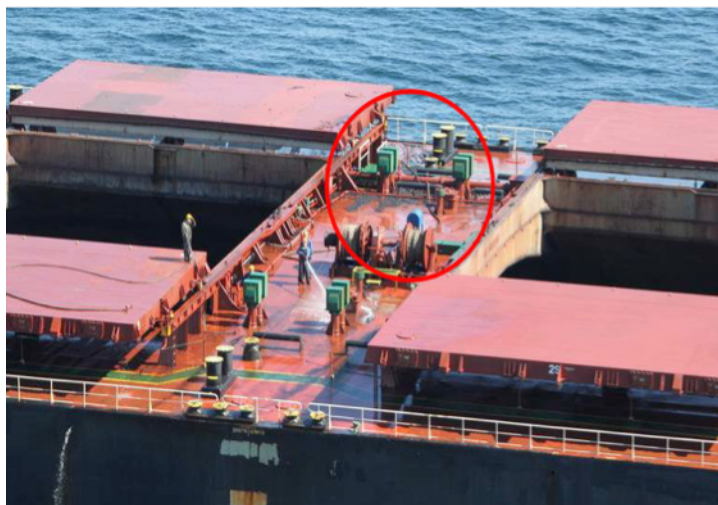
15 Règle 1.14 de l'Annexe V de la Convention MARPOL.

16 Voir l'adresse <http://www.imo.org/fr/mediacentre/hottopics/polar/pages/default.aspx>

6.2.2 Résidus de cargaison contenus dans les eaux de lavage de la cale

Le rejet en mer de **résidus de cargaison qui ne peuvent être récupérés à l'aide des méthodes courantes de déchargement** est autorisé dans les conditions suivantes :

- Les résidus de cargaison ainsi que les agents ou additifs de nettoyage contenus dans les eaux de lavage de la cale n'incluent aucune substance considérée comme nuisible pour le milieu marin.
- Le port de départ et le port de destination sont situés dans une zone spéciale, et le navire ne transitera pas, entre ces deux ports, par une autre zone.
- Aucun de ces ports n'est équipé d'une installation de réception appropriée.
- Le rejet des eaux de lavage de la cale contenant des résidus devra avoir lieu le plus loin possible de la terre ou de la plate-forme glacière la plus proche, et en aucun cas à moins de 12 milles marins.



Source : Police maritime des Pays-Bas

Lorsque le capitaine du navire établit que ni le port de départ, ni le port de destination – situés tous deux dans la même zone spéciale –, ne dispose d'une installation de réception appropriée, la condition stipulée dans la règle 6.1.2.3 de l'Annexe V de la Convention MARPOL est considérée comme satisfaite. L'obtention d'informations sur les installations de réception disponibles dans les ports peut se faire en contactant les autorités portuaires concernées et/ou en consultant la base de données de l'OMI dénommée Système mondial intégré de renseignements maritimes¹⁷.

Les dispositions de la règle 6.1.2 de l'Annexe V de la Convention MARPOL s'appliquent aussi lorsque le « port de départ » et le « port de destination » sont les mêmes. Dans ce cas de figure, les rejets doivent avoir lieu lorsque le navire est en route et à pas moins de 12 milles marins de la terre la plus proche.

6.2.3 Agents ou additifs de nettoyage

Les agents ou additifs de nettoyage qui se trouvent dans l'eau ayant servi à nettoyer la cale de chargement, le pont et les surfaces externes peuvent être rejetés à la mer **uniquement** s'ils ne sont pas nuisibles pour le milieu marin.

Note à l'intention des enquêteurs:

Si la zone maritime sur laquelle vous exercez vos compétences inclut une zone spéciale – telle que définie à l'Annexe V de la Convention MARPOL –, vous devez avoir une bonne connaissance des prescriptions plus strictes en matière de rejets qui s'appliquent à ce type de zone.

17 Voir l'adresse <https://gis.imo.org/Public/Default.aspx>

6.3 Les plates-formes fixes ou flottantes

L'industrie offshore utilise pour les activités de forage et l'hébergement de son personnel des installations et des plates-formes spécifiques. Certaines sont fixes, d'autres sont mobiles. Des navires de servitude ou des navires spéciaux peuvent aussi effectuer de courts déplacements à destination ou en provenance de la plate-forme, ou stationner pendant de nombreux mois pour des travaux de recherche.

Les plates-formes fixes ou flottantes qui explorent, exploitent ou traitent au large les ressources minérales du fond des mers et des océans (pétrole ou gaz) sont, selon les termes de la Convention MARPOL, considérées comme des navires. Comme le spécifie la règle 5 de l'Annexe V de ladite convention, l'évacuation d'ordures à côté ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes est interdite.

6.3.1 Déchets alimentaires

Lorsque la plate-forme se trouve à plus de **12 milles marins** de la terre la plus proche, l'évacuation de déchets alimentaires est autorisée dans les conditions suivantes :

- Ces déchets sont passés dans un broyeur ou un concasseur et doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm.

Les déchets alimentaires sont généralement recueillis et broyés à l'endroit même où ils sont produits. Cela permet de réduire les tâches de l'équipage et de maintenir une bonne hygiène dans la cuisine. Les déchets alimentaires qui ne peuvent être broyés doivent être acheminés à terre. Dans les zones visées par l'interdiction totale de tout rejet, ces déchets peuvent être entreposés dans une citerne de stockage.

Les responsables de la logistique de la gestion des déchets ne sont pas toujours les mêmes selon les régions ; toutefois, il s'agit généralement des propriétaires ou des exploitants des navires, voire des deux. L'industrie offshore est soumise aux réglementations nationales en matière de sécurité et d'environnement, qui incluent la gestion des déchets. Les régions soumises à des réglementations particulières sont notamment la mer du Nord, le golfe du Mexique (États-Unis, Mexique, etc.), l'Australie, le Brésil, l'Alaska et le gisement de Chtokman (Russie). Sur les plates-formes fixes, les plates-formes autoélévatrices ou semi-submersibles, les navires de forage, les plates-formes à câble de retenue, les installations flottantes de production, de stockage et de déchargement ainsi que les bateaux-hôtels, les déchets peuvent être répartis en trois catégories : ceux résultant du forage (uniquement sur les plates-formes de forage), ceux issus de la production et ceux générés dans les espaces d'habitation.

Les déchets sont généralement stockés dans des compacteurs. Une fois pleins, ces conteneurs sont transportés hors de la plate-forme pour être vidés, puis sont ramenés sur place. Sur la plate-forme ou l'installation offshore, les déchets peuvent être triés pour permettre leur recyclage, et leur volume peut être réduit en les broyant et en les compactant. Le transport des déchets depuis le navire/la plate-forme jusqu'au port/à la station de traitement peut être optimisé en plaçant les différents types de déchets dans des grands sacs.

6.4 Les déchets mixtes

Lorsque les déchets sont mélangés avec – ou contaminés par – d'autres substances dont le rejet est interdit ou qui sont soumises à des prescriptions différentes en matière de rejets, ce sont les prescriptions les plus strictes qui s'appliquent (voir les règles 4.3 et 6.4).

6.5 Les exceptions générales à l'Annexe V de la Convention MARPOL

Il existe quelques rares exceptions aux prescriptions de l'Annexe V en matière de rejets, mais un navire se trouvant dans un cas de ce type doit être en mesure de le prouver en fournissant des informations ou des documents, ou en établissant une déclaration. Un rejet peut avoir lieu en mer dans les cas suivants:

- Le rejet est nécessaire pour assurer la sécurité du navire et celle des personnes qui se trouvent à bord, ou pour sauver des vies humaines en mer; ou
- Les ordures ont été perdues accidentellement suite à une avarie survenue au navire ou à son équipement (sachant que le navire doit prendre toutes les précautions raisonnables avant et après l'avarie pour empêcher ou limiter une telle perte) ; ou
- Les appareils de pêche ont été perdus accidentellement (sachant que toutes les précautions raisonnables doivent être prises pour empêcher une telle perte) ; ou
- L'évacuation des appareils de pêche a pour but d'assurer la protection du milieu marin ou la sécurité du navire ou de son équipage.

Note à l'intention des enquêteurs:

Il incombe au navire (son capitaine ou son propriétaire) d'apporter la preuve que le rejet illicite d'ordures qui fait l'objet d'une enquête relève d'une exception. Des informations prouvant cette exception doivent se trouver à bord du navire, ayant été enregistrées sur le registre officiel ou tout autre support au moment où l'infraction présumée a eu lieu.

7 DOCUMENTS REQUIS PAR L'ANNEXE V DE LA CONVENTION MARPOL

Conformément à l'Annexe V de la Convention MARPOL, certains navires et toutes les plates-formes fixes ou flottantes doivent avoir à leur bord les documents suivants:

Registre des ordures	Certains navires (d'une jauge brute supérieure ou égale à 400 tonneaux, ou autorisés à transporter plus de 15 personnes) et toutes les plates-formes fixes ou flottantes
Plan de gestion des ordures	Certains navires (d'une jauge brute supérieure ou égale à 100 tonneaux, ou autorisés à transporter plus de 15 personnes) et toutes les plates-formes fixes ou flottantes
Affiches	Certains navires (de 12 mètres de longueur ou plus) et toutes les plates-formes fixes ou flottantes

7.1 Le registre des ordures et les différentes catégories d'ordures¹⁸

Le registre des ordures sert à consigner les évacuations de déchets (en mer et dans des installations de réception) effectuées par tous les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 400 tonneaux, ou transportant plus de 15 personnes. Chaque opération de rejet est consignée en indiquant la catégorie d'ordure concernée ainsi que l'emplacement du rejet, en mer lorsque c'est autorisé ou dans une installation de réception. Les installations de réception où sont rejetées les ordures remettent des reçus qui doivent être conservés dans le registre des ordures. Pour les rejets en mer, la position du navire au moment du rejet doit être précisée.

Le registre des ordures est un document officiel qui peut être utilisé comme preuve par les enquêteurs.

Les prescriptions sont les suivantes :

- Chaque opération de rejet – en mer ou dans une installation de réception – ou chaque incinération, lorsqu'elle est terminée, doit être consignée.
- Il y a lieu de consigner la date et l'heure de l'incinération ou du rejet, ainsi que la position du navire, la catégorie à laquelle appartiennent les ordures et une estimation de la quantité incinérée ou rejetée. Une signature doit être apposée, le jour de l'incinération ou du rejet, par la personne responsable.
- Chaque page complétée du registre est signée par le capitaine du navire.
- Les mentions sont écrites au moins en anglais, en espagnol ou en français. En cas de différend ou de divergence, les mentions qui sont écrites dans une langue officielle de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon sont celles qui font foi.
- Le registre des ordures est conservé à bord du navire ou de la plate-forme fixe ou flottante dans un endroit où il est facilement accessible aux fins d'inspection, dans un délai raisonnable.
- Le registre doit être conservé pendant une période d'au moins deux ans à compter de la dernière inscription.
- En cas de rejet ou de perte accidentel (voir la règle 7), l'incident doit être consigné dans le registre des ordures ou, s'il s'agit d'un navire d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux, dans le livre de bord réglementaire. Il convient d'indiquer le lieu de l'incident, les circonstances, les motifs, la

18 Il convient de noter que le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention de l'OMI a approuvé en novembre 2016 un projet de Directives pour l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL. Ces directives ont pour objet de « fournir des renseignements normalisés sur l'approbation des registres électroniques », « les compagnies et les propriétaires de navires s'efforçant de plus en plus d'exploiter les navires d'une manière qui respecte l'environnement et d'alléger la lourde charge des formalités grâce aux moyens électroniques ». Voir ici [une copie de la décision ayant motivé le projet](#)

description détaillée des ordures rejetées ou perdues, ainsi que les précautions raisonnables ayant été prises pour empêcher ou minimiser cette évacuation ou perte accidentelle.

Les catégories de déchets à consigner dans le registre des ordures sont les suivantes:

- A – Matières plastiques
- B – Déchets alimentaires
- C – Déchets domestiques
- D – Huile à friture
- E – Cendres d'incinération
- F – Déchets d'exploitation
- G – Résidus de cargaison
- H – Carcasses d'animaux
- I – Appareils de pêche



Source : Administration maritime de Bulgarie

Aux termes de l'Annexe V de la Convention MARPOL, ne sont PAS considérés comme des ordures:

- Les substances qui sont définies ou répertoriées dans les autres annexes de la Convention MARPOL ;
- Le poisson frais, entier ou non, résultant des activités de pêche entreprises au cours d'un voyage ou des activités aquacoles, lesquelles supposent le transport des poissons d'élevage (mollusques compris) vers une installation aquacole, puis l'acheminement des poissons récoltés (mollusques compris) jusqu'à terre pour être transformés.

7.1.1 Le plan de gestion des ordures

Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage, ainsi que les plates-formes fixes ou flottantes, doivent avoir à bord un plan de gestion des ordures. L'OMI a mis au point des directives concernant le contenu de ce plan, y compris les procédures auxquelles doit se conformer l'équipage et la façon dont le navire peut gérer ses déchets à bord. Les procédures écrites doivent être propres au navire concerné et porter sur la réduction, le ramassage, le stockage, le traitement et l'évacuation des ordures, y compris l'utilisation du matériel de bord.

Le plan de gestion des ordures doit être rédigé dans la langue de travail de l'équipage, et ce dernier doit en connaître le contenu (l'approbation du plan par l'administration de l'État du pavillon n'est pas nécessaire). Un membre de l'équipage est désigné pour mettre en œuvre le contenu du plan. Cette personne peut être assistée par un autre membre de l'équipage, afin de s'assurer que le ramassage, le tri et le traitement des ordures sont effectués efficacement dans tous les compartiments du navire, et que les procédures à bord ont lieu conformément au plan. Le second est souvent désigné comme responsable des activités antipollution à bord du navire.



19 Resolución de la OMI MEPC.220(63) Directrices de 2012 para la elaboración de planes de gestión de basuras. Véase : [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Garbage/Documents/2014%20revision/RESOLUTION%20MEPC.220\(63\)%20Guidelines%20for%20the%20Development%20of%20Garbage%20Management%20Plans.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Garbage/Documents/2014%20revision/RESOLUTION%20MEPC.220(63)%20Guidelines%20for%20the%20Development%20of%20Garbage%20Management%20Plans.pdf). Asimismo, Lloyd's Register Marine proporciona información de utilidad que ayuda a desarrollar el plan, una lista de comprobación para supervisar el plan y un listado de preguntas más frecuentes sobre el Anexo V del Convenio MARPOL. Véase <http://www.lr.org/en/marine/>

La prise en charge des ordures à bord du navire englobe le ramassage, le traitement, le stockage et l'évacuation des ordures dans les installations de réception portuaires, ou leur rejet à la mer.

Le plan de gestion des ordures doit comporter les informations suivantes:

- Les réceptacles de ramassage et de tri à utiliser doivent être spécifiés. Le tri est considéré comme une étape du processus de ramassage. Il peut avoir lieu à la source ou à un autre emplacement désigné.
- La localisation des réceptacles ainsi que des stations de ramassage et de tri doit être indiquée.
- Le mode d'acheminement des ordures depuis la source jusqu'aux stations de ramassage et de tri est précisé.
- Le matériel de traitement présent à bord du navire inclut notamment des incinérateurs, des compacteurs, des broyeurs ou autres machines du même type.
- Le processus de traitement des ordures entre la première étape du ramassage et du tri et les étapes suivantes doit être décrit au regard des aspects suivants :
 - Besoin d'installations de réception, en tenant compte des éventuels dispositifs locaux en matière de recyclage ;
 - raitement et réutilisation éventuelle des ordures à bord du navire ;
 - Stockage ; et
 - Évacuation en mer dans les rares cas où cela est autorisé.
- Les programmes d'éducation ou de formation mis en place pour faciliter le ramassage des ordures et le tri des matériaux réutilisables ou recyclables sont décrits.

Les procédures de collecte des ordures produites à bord doivent être conçues en tenant compte du fait qu'un navire est autorisé ou non à rejeter en mer alors qu'il est en route, et de la possibilité ou non de décharger un certain type de déchet dans une installation portuaire en vue d'y être recyclé ou réutilisé. Afin de réduire ou d'éviter la nécessité de trier les ordures après leur ramassage, il convient de prévoir des réceptacles distincts pour recueillir les déchets à mesure qu'ils sont produits.

Exemples de réceptacles ou de poubelles séparés à utiliser pour stocker les ordures à bord des navires :

Matières plastiques	Déchets alimentaires
Huile à friture	Déchets domestiques , déchets d'exploitation et matériaux recyclables/réutilisables. Pour chaque matériau recyclable/réutilisable, un réceptacle différent peut être utilisé.
Tissus gras et autres matériaux gras (pouvant représenter un danger pour le navire ou pour l'équipage)	Verre, bouteilles en verre
Déchets médicaux	Boîtes en aluminium
Papier	Déchets électroniques produits à bord (par exemple : cartes électroniques, gadgets, instruments, matériel, ordinateurs, cartouches d'encre, etc.).
Cendres d'incinération	Piles

Les ordures recueillies dans tous les compartiments du navire doivent être déposées à des emplacements prévus pour leur stockage ou leur traitement. Celles destinées à être déchargées dans des installations de réception portuaires doivent être entreposées jusqu'à ce qu'elles puissent être évacuées à terre en vue de leur traitement. Dans tous les cas, les ordures doivent être stockées dans un souci de préservation de la santé et de la sécurité.

Bien que le rejet en mer de certaines catégories d'ordures soit autorisé par l'Annexe V de la Convention MARPOL, la priorité doit être donnée à leur déchargement dans des installations portuaires.

Gestion correcte des ordures:



Gestion incorrecte des ordures:



Source : Police maritime des Pays-Bas / Police du port maritime de Rotterdam / Administration maritime de Varna

7.1.1.1 Matériel à bord du navire (incinérateur, broyeur, compacteur)

Il convient de noter qu'aucun texte n'oblige les navires à posséder à bord un incinérateur ou tout autre équipement nécessaire au traitement des ordures. Toutefois, les navires peuvent se doter de ce type d'équipement dans le but de réduire l'encombrement de certaines catégories de déchets. Il peut s'agir d'incinérateurs, de compacteurs, de broyeurs ou autres appareils.

L'incinérateur installé à bord d'un navire doit être conforme aux exigences de la règle 16.6 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL, qui s'appliquent aux navires construits à partir du 1er janvier 2000 ou aux incinérateurs installés sur un navire après cette date. L'incinérateur doit être conforme au **type approuvé** par la résolution de l'OMI applicable, en fonction de sa date d'installation sur le navire. Un certificat de conformité montrant que le type d'incinérateur est approuvé doit être conservé à bord du navire²⁰. L'équipage doit être formé au fonctionnement de cet équipement, et savoir notamment quelles températures doivent être atteintes pour garantir l'incinération complète du type de déchet concerné.

Dans certains pays, des lois nationales interdisent l'incinération à bord d'un navire lorsque celui-ci se trouve dans les eaux territoriales ou la zone économique exclusive du pays concerné²¹.

Il convient de noter que les nouveaux navires qui sont construits sont rarement équipés d'incinérateurs. Cela est dû au fait que les déchets s'accumulent rapidement et que l'incinération à bord est de plus en

20 Resolución de la OMI MEPC.244 (66): Especificación normalizada de 2014 para los incineradores de a bordo, que sustituye a la resolución MEPC.76(40), enmendada mediante la resolución MEPC.93(45).

21 Por ejemplo, decreto de la Administración Marítima de Suecia, que contiene normas relacionadas con la prohibición de la incineración a bordo de los residuos generados por los buques.

plus réglementée. Les conteneurs ou les bidons en métal ne sont pas approuvés et ne doivent pas être utilisés pour y incinérer des ordures sur le pont des navires.

Ce matériel n'est pas approuvé en tant qu'incinérateur et ne doit pas être utilisé.



Source : Australian Maritime Safety Authority

7.1.1.2 Compacteurs ou broyeurs

Tout matériel utilisé à bord du navire pour traiter les ordures doit être mentionné dans le plan de gestion des ordures, et s'accompagner des procédures d'utilisation. Les membres d'équipage doivent être familiarisés avec ce matériel et savoir comment l'utiliser et l'entretenir.

Lors d'une enquête, des questions doivent être posées aux membres de l'équipage concernant ce matériel.

Un certain nombre de navires sont équipés de machines permettant de broyer les déchets alimentaires. Ce matériel ne doit pas être utilisé dans les espaces portuaires, car l'Annexe V de la Convention MARPOL n'autorise les déchargements de déchets alimentaires broyés qu'à une distance de plus de 3 milles marins en dehors des zones spéciales et de plus de 12 milles marins à l'intérieur de ces zones si le navire est en route. Cet équipement doit donc être protégé contre toute utilisation dans les espaces portuaires (il peut par exemple être verrouillé et/ou scellé, et une étiquette doit avertir de l'interdiction de son utilisation dans un port).



Exemples de compacteurs. Source: Administration maritime de Bulgarie

7.1.2 Les affiche

Les affiches fournissent des informations sur l'interdiction et les restrictions applicables en matière de rejet des déchets par les navires – telles que prévues par l'Annexe V de la Convention MARPOL –, ainsi que sur les sanctions éventuelles en cas de non-respect de ces dispositions. Tout navire d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 12 m, ainsi que toute plate-forme fixe ou flottante, doit disposer à bord d'affiches informant l'équipage et les passagers des prescriptions prévues à l'Annexe V de la Convention MARPOL en matière de rejet d'ordures. Ces affiches doivent être rédigées dans la langue de travail de l'équipage ; elles peuvent aussi être écrites en anglais, en espagnol ou en français.

Les affiches doivent être bien en vue et placées sur les lieux de vie et de travail des membres de l'équipage, ainsi qu'aux emplacements des poubelles tels que : cuisine, réfectoire, vestiaire, passerelle, espaces d'habitation, pont principal et autres parties du navire, s'il y a lieu. Sur les navires de passagers ou les transbordeurs, les affiches doivent être visibles par tous les passagers, par exemple dans les cabines, les espaces récréatifs et les zones accessibles aux passagers sur le pont.



Affiche et informations sur un navire de passagers.

Source : Australian Maritime Safety Authority

Note à l'intention des enquêteurs:

Les reçus remis par les installations de réception portuaires pour les dépôts d'ordures doivent être examinés attentivement afin de vérifier qu'ils ne sont ni faux, ni falsifiés. Les enquêteurs doivent avoir une bonne connaissance des coordonnées géographiques des zones maritimes où les rejets en mer sont autorisés ou non. L'utilisation d'outils informatiques de localisation est recommandée.

8 L'ENQUÊTE À BORD

L'enquête visant à vérifier que les prescriptions de l'Annexe V de la Convention MARPOL sont bien respectées doit avoir lieu comme indiqué ci-après.

Pour en savoir plus sur l'enquête à bord, consulter le chapitre 6 du Manuel d'INTERPOL à l'usage des enquêteurs sur les rejets illicites d'hydrocarbures par les navires.

8.1 Préparatifs de l'enquête

Avant de monter sur un navire pour y enquêter sur des rejets illicites de déchets, il est important de se procurer certaines informations et de préparer à l'avance un plan de conduite afin de s'assurer que tous les éléments de preuve pertinents pourront être recueillis.

Lors de la préparation d'une enquête à bord d'un navire, il convient de se poser les questions suivantes :

1. Le navire est-il soupçonné de rejets illicites d'ordures ?
2. Dispose-t-on d'informations (de police) concernant la manipulation de déchets produits par le navire (travail de police fondé sur des renseignements) ?
3. Le navire sera-t-il inspecté par d'autres autorités ?
4. Le navire a-t-il récemment fait l'objet d'une inspection ou d'une enquête ?

Avant de démarrer l'enquête, vous souhaitez peut-être informer le capitaine du navire de l'objet de l'enquête, lui demander de mettre à disposition certains documents, et lui présenter une liste des documents dont une copie est requise. Cela dit, le fait d'informer le capitaine signifie que des preuves pourront être détruites et qu'il y aura peut-être des risques plus grands de collusion entre les membres de l'équipage.

8.2 Liste des points à vérifier

Pour les enquêtes portant sur des infractions aux règles relatives aux déchets, le formulaire des points à vérifier fourni à l'annexe 13.3 peut être utile.

L'enquêteur devra :

1. Vérifier et copier les documents requis ;
2. Inspecter les compartiments du navire où sont produits et gérés les déchets ;
3. Interroger les membres de l'équipage concernés.

8.3 Documentation du navire

La première étape de l'enquête consiste à recueillir des renseignements précis sur le navire. Il est recommandé de se procurer des **informations détaillées** sur l'identité du navire et de faire une copie des documents. Les informations à recueillir sont les suivantes : nom du navire, numéro OMI, pavillon, type de navire, jauge brute, longueur (hors tout) et certificat concernant le nombre de personnes autorisées à bord et le nombre de passagers (s'il s'agit d'un transbordeur ou d'un navire de passagers).

8.4 Certificat/Déclaration de conformité du navire

Bien qu'aucun certificat ne soit requis par l'Annexe V de la Convention MARPOL, un certain nombre de pays Parties à la convention émettent des documents montrant la conformité des navires avec ce texte

en ce qui concerne la présence à bord de matériel de traitement et les capacités de stockage des ordures. Il est conseillé aux enquêteurs de demander ce type de document au capitaine et, le cas échéant, d'en réaliser une copie authentifiée (en y apposant la signature du capitaine et le tampon du navire). Le plan de gestion des ordures doit lui aussi comporter des informations particulières sur le matériel de traitement se trouvant éventuellement à bord, ainsi que sur les espaces et les capacités de stockage du navire.

8.5 Plan de gestion des ordures

1. Y a-t-il un plan de gestion des ordures à bord ?
2. L'équipage a-t-il une bonne connaissance du plan et des procédures de gestion des ordures ?
3. Ce plan est-il rédigé dans la langue de travail de l'équipage ?
4. Contient-il des procédures concernant la réduction, le ramassage, le stockage, le traitement et l'évacuation des ordures ?
5. Fait-il mention du matériel de traitement des ordures présent à bord ?
6. Mentionne-t-il le nom de la (ou des) personne(s) chargée(s) de la mise en œuvre du plan ?
7. Fait-il mention de la formation et de l'information de l'équipage ?

8.6 Registre des ordures

Le contenu de ce registre doit être examiné afin de vérifier les opérations de gestion des ordures qui sont menées à bien sur le navire. Si le navire effectue un trajet régulier, il peut avoir l'habitude d'évacuer régulièrement des déchets.

1. Le registre des ordures se trouve-t-il à bord et est-il à jour ?
2. Mentionne-t-il des évacuations d'ordures à la mer et dans des installations de réception ?
3. Si le navire est équipé d'un incinérateur, les opérations d'incinération figurent-elles dans le registre ?
4. Les reçus des installations de réception sont-ils joints ? Sont-ils émis par une autorité digne de confiance ou ont-ils l'air faux ? Correspondent-ils aux opérations mentionnées dans le registre ?
5. Le registre fait-il mention de rejets illicites de déchets (par exemple, des rejets de déchets alimentaires non broyés dans les zones spéciales, qui pourraient attester d'une connaissance insuffisante des règles de gestion des ordures) ?
6. Chaque mention est-elle signée par l'officier de service ?
7. Chaque page complète est-elle signée par le capitaine du navire ?
8. Chaque mention est-elle conforme aux prescriptions de l'Annexe V de la Convention MARPOL ?

8.7 Affiches

Il convient de passer en revue, sur le navire, les emplacements où l'on peut s'attendre à trouver des affiches.

1. Les affiches sont-elles rédigées dans la langue de travail de l'équipage ?
2. Comportent-elles des informations pertinentes sur l'interdiction et les restrictions applicables en matière de rejet des déchets par les navires ?
3. Sont-elles disposées aux endroits appropriés ?

8.7.1 Dépôt d'ordures/Pont du navire

Il peut y avoir plusieurs endroits sur un navire où les ordures sont entreposées et triées ; ces endroits peuvent être appelés « dépôts d'ordures ». Il peut s'agir d'un local fermé, ou d'un emplacement sur le pont ou à la poupe du navire. Les ordures doivent être réparties en différentes catégories – selon les procédures du plan de gestion des ordures – et stockées dans des conteneurs appropriés (ou réceptacles

similaires). Ces conteneurs ou réceptacles peuvent être des poubelles ou des bidons en plastique/métal. Il est important qu'ils comportent un marquage et un étiquetage corrects correspondant au type d'ordure qu'ils contiennent, et qu'ils aient des couvercles pouvant être fermés hermétiquement afin d'éviter que leur contenu ne se renverse sur le sol.

Sur de nombreux navires, le tri des ordures respecte les catégories spécifiées à l'Annexe V de la Convention MARPOL. Certains navires trient les matériaux recyclables (papier, verre, métaux), et d'autres les matériaux non recyclables. Les produits spéciaux classés dans la catégorie des déchets d'exploitation sont généralement collectés et stockés dans des réceptacles séparés, placés dans des lieux sûrs à bord du navire. (En d'autres termes, là où se trouve le dépôt d'ordures sur le pont du navire, un conteneur peut être réservé aux déchets de la catégorie F. Les articles comme les piles, les cartouches et les ampoules peuvent être déposés dans des réceptacles plus petits entreposés dans un local fermé ou autre emplacement approprié à bord du navire.)

Exemples :



Source : Police maritime des Pays-Bas / Police du port maritime de Rotterdam, Pays-Bas

Lors de son travail d'investigation, l'enquêteur doit vérifier la quantité d'ordures stockées à bord du navire. Il doit ensuite la comparer avec celle figurant sur un éventuel document fourni avant l'arrivée au port/ sur le formulaire de notification préalable (des déchets). Il convient d'examiner les dernières opérations de gestion des déchets effectuées avant votre embarquement à bord (c'est-à-dire les évacuations en mer ou dans une installation de réception, ou les incinérations) en vérifiant le contenu du registre des ordures du navire.

Inspectez le pont et la cale pour vérifier s'il y a des résidus de cargaison et/ou d'autres types de déchets (il est fréquent, par exemple, d'y trouver des restes de récentes collectes de provisions).

Prenez des photos et établissez un rapport de prévention de la pollution (annexe 9.4) à transmettre, si besoin est, au port d'escale suivant.

Exemples :



Fuente: Policía Portuaria de Rotterdam, Países Bajos

8.8 Enquête sur l'utilisation de l'incinérateur et autres équipements



1. L'incinérateur est-il régulièrement utilisé
2. Examiner le certificat de conformité, la plaque des consignes ou le manuel d'utilisation du fabricant. Vérifier si des déchets solides peuvent être incinérés, de quels types et quelle est la capacité de l'incinérateur à cet égard.
3. L'incinérateur a-t-il été utilisé pour brûler des ordures ? Si oui, quand et quels types d'ordures ? Les consignes du fabricant ont-elles été respectées
4. Des cendres ont-elles été retirées de l'incinérateur
5. Comment l'équipage stocke-t-il les cendres ? (Vérifier sur le registre des ordures si des déchets de catégorie E ont été déchargés dans une installation de réception portuaire, le rejet de cendres d'incinération par-dessus bord étant interdit.)

8.9 Gestion internationale de la sécurité

Les navires d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux sont soumis aux règles de la gestion internationale de la sécurité (ISM) établies par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Ils doivent donc avoir à leur bord un document de conformité géré par le responsable ISM. Dans ce document, ce responsable – désigné par le nom et l'adresse de sa société – déclare respecter les règles de protection de la sécurité et de l'environnement. Un manuel explicitant le dispositif ISM ainsi que les responsabilités des agents à bord du navire doit être disponible sur le navire. Il peut s'agir d'un manuel spécialement consacré à ces questions, ou d'un ouvrage plus général couvrant toutes les procédures applicables sur le navire. La Convention SOLAS prévoit notamment que le système ISM soit contrôlé régulièrement.

9 LES SUITES DE L'ENQUÊTE

La décision d'engager des poursuites à l'encontre d'une compagnie/d'un propriétaire ou d'un individu pour des rejets illicites de déchets dépend du système de justice pénale, des autorités et des pratiques en matière d'application de la loi. Des informations plus détaillées concernant les suites de l'enquête et la collecte d'éléments de preuve sont fournies dans le chapitre 7 du Manuel d'INTERPOL à l'usage des enquêteurs sur les rejets illicites d'hydrocarbures par les navires.

Propriétaire du navire:

Le propriétaire du navire doit prendre des dispositions en matière d'assurance. La plupart du temps, il n'est pas l'exploitant du navire. Il convient donc de vérifier que les documents obtenus indiquent bien qui est l'affrètement ou l'exploitant du navire. Si le propriétaire du navire est aussi son exploitant, c'est lui qui est responsable des rejets illicites d'ordures.

Capitaine du navire:

Le capitaine du navire est responsable de tout ce qui touche aux activités opérationnelles à bord d'un navire. Il est aussi le représentant de la compagnie de navigation. Par conséquent, c'est lui qui est responsable des rejets illicites d'ordures.

Membres de l'équipage:

Tout membre de l'équipage peut être responsable des rejets d'ordures, avoir des raisons d'être mécontent des conditions de travail sur le navire, ou avoir reçu de ses collègues l'ordre d'exécuter une certaine action. Tout membre de l'équipage peut aussi avoir peur de perdre son emploi. Ces facteurs doivent être pris en considération lors de l'audition des membres de l'équipage ou de la découverte de preuves corroborantes auprès de l'exploitant/la compagnie de navigation.

10 NOTIFICATION DE DÉPÔT DE DÉCHETS

10.1 Documents relatifs à l'installation de réception portuaire

10.1.1 Directives concernant les installations de réception portuaires

Les Membres de l'OMI ont pris conscience que la mise à disposition d'installations de réception portuaires était primordiale pour appliquer efficacement la Convention MARPOL et protéger le milieu marin des dangers causés par les déchets. Toutes les Parties à la Convention MARPOL ont été vivement encouragées à s'acquitter de leurs obligations conventionnelles concernant la mise en place d'installations de réception appropriées. La politique de « tolérance zéro à l'égard des rejets illicites par les navires » ne peut être effective que s'il existe dans les ports des installations de réception adaptées.

Pour aider les navires, une base de données sur les installations portuaires de réception (PRFD) est accessible à partir du Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS) .

Les navires sont encouragés à signaler les éventuels problèmes rencontrés lors du déchargement des ordures dans les installations de réception portuaires, ou leur incapacité à décharger des déchets dans un port. Un formulaire a été mis au point pour leur permettre de signaler les insuffisances des installations de réception portuaires (voir la circulaire MEPC.1/Circ.834 – Annex 1) ; l'État du port auquel s'adresse ce formulaire a par ailleurs l'obligation d'envoyer une réponse au navire et à l'État du pavillon, et d'informer l'OMI des résultats.

Pour aider un peu plus les navires, l'OMI a conçu un format normalisé pour le formulaire de notification préalable (MEPC.1/Circ.834 – Annex 2) et un autre pour le reçu de transfert d'ordures (MEPC.1/Circ.834 – Annex 3).

Le Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires (MEPC.1/Circ. 834) donne des conseils et permet une consultation aisée des bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires. On y trouve également une liste des réglementations et directives applicables.

La participation des parties prenantes ainsi que l'utilisation des formats normalisés et des directives devraient améliorer les services des installations de réception.

10.1.2 Formulaires de notification de dépôt de déchets

Certains ports exigent des navires qu'ils les avertissent à l'avance des dépôts d'ordures qu'ils comptent effectuer. Un formulaire type pouvant être utilisé à cet effet par les navires a été mis au point par l'OMI (voir la section précédente).

L'Union européenne a également établi un formulaire de notification de dépôt de déchets qui doit être utilisé conformément à la directive 2000/59/CE de l'UE.

La quantité de déchets présente à bord du navire avant son arrivée au port doit être notifiée aux autorités portuaires au moins 24 heures à l'avance. Les quantités des diverses catégories d'ordures peuvent être vérifiées avant leur déchargement dans les installations de réception portuaires. Des exceptions peuvent toutefois s'appliquer selon la législation en vigueur au niveau local.

After completion to be forwarded to:
(if possible 24 hours prior to arrival)
Waste Reporting Point

Form (English):
Notification of ships' waste
and (remainders of) noxious
substances (art. 12a Wvvs)

Pursuant to the Dutch Prevention of Pollution from Ships Act (Wvvs) and
Directive 2000/59/EG, the Port Waste Plan North Sea Canal Area applies. By
calling at this port, you are agreeing to the ensuing rights and obligations, to
which general terms and conditions are applicable (please see
www.portofamsterdam.nl. The obligation to discharge applies in all the ports of
the Member States of the EU.

Name of ship _____ Lloyds number _____ ETAVETD _____ Last port of call _____ Number of crew _____
Callsign _____ Flag State _____ Engine capacity _____ N.A. _____ kW _____ Next port of call _____ Number of passengers _____

Type of waste	Name of substance or UN number	Amount of waste to be delivered	Name collector or reception facility	Anticipated berth of discharge	Date of anticipated discharge	Maximum dedicated storage capacity	Amount of waste to be retained on board	Port at which remaining waste will be delivered	Last port where waste was delivered	Date when waste was delivered	Amount of waste to be generated between notification and next port of call
1. Engine room (Marpol Annex I)											
Fuel/Oil residues (specify)		m ³				m ³	m ³				m ³
Blige water		m ³				m ³	m ³				m ³
Used engine oil		m ³				m ³	m ³				m ³
2. Accommodation (Marpol Annex IV en V)											
Sewage		m ³				m ³	m ³				m ³
Plastic		m ³				m ³	m ³				m ³
Food waste		m ³				m ³	m ³				m ³
Maintenance waste (specify)		m ³				m ³	m ³				m ³
Domestic waste		m ³				m ³	m ³				m ³
3. Cargo area (Marpol Annex I, II en V)											
Annex I Dirty ballast water		m ³				m ³	m ³				m ³
Annex I Oily tank washings including cargo residue (specify name of substance or mixture)		m ³				m ³	m ³				m ³
Annex II Tank washings noxious liquid substances including chemicals (specify : cargo residue, name of substance or mixture)		m ³				m ³	m ³				m ³
Annex II Other (specify: e.g. remainders in drums or barrels)		m ³				m ³	m ³				m ³
Annex V Dry cargo residues (specify)		m ³				m ³	m ³				m ³
Annex V Cargo-associated waste (specify: e.g. dunnage, lining)		m ³				m ³	m ³				m ³

Date of notification: 20..... Time:hours (0/24) Signature: _____
Name of shipping agent: _____ Address: _____ Area code and place name: _____

The content of this form has been translated from Dutch. In case of any dispute about this form, the Dutch text will prevail.

11 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

11.1 L'Ecomessage

L'Ecomessage est un formulaire permettant de transmettre à INTERPOL des informations détaillées sur des infractions, notamment des atteintes à l'environnement. Lorsque l'Organisation reçoit une notification d'atteinte à l'environnement via l'Ecomessage, le format normalisé de ce message permet :

1. Une saisie rapide et méthodique des informations dans un format compatible avec la base de données informatisée d'INTERPOL;
2. Des recoupements efficaces avec d'autres enregistrements de la base de données; et
3. Une extraction organisée et rationnelle des données, qui facilite des applications comme l'analyse de renseignements criminels.

L'Ecomessage est transmis au Secrétariat général d'INTERPOL par les Bureaux centraux nationaux (B.C.N.) de l'Organisation. Une fois le message reçu, les informations qu'il contient sont enregistrées dans la base de données informatisée d'INTERPOL. Ce processus présente plusieurs avantages importants :

1. Les informations sont instantanément comparées avec les autres enregistrements de la base de données.
2. Le formulaire de l'Ecomessage permet au pays déclarant de poser des questions, et favorise ainsi la coopération internationale.
3. Les spécialistes de l'analyse criminelle d'INTERPOL peuvent accéder aux informations recueillies.

Les consignes d'utilisation de l'Ecomessage sont décrites sur le site Web d'INTERPOL. Un modèle du formulaire est fourni à l'annexe 13.5 du présent manuel.

12 CONCLUSION

Les informations fournies dans le présent manuel ont pour but d'éclairer et d'aider l'enquêteur dans son travail.

Les enquêtes concernant les atteintes à l'environnement constituent une forme particulière de lutte contre la criminalité et ne représentent généralement qu'une petite partie du travail de police d'un pays. Or, les mêmes enquêtes sont menées dans le monde entier par de nombreux fonctionnaires. Grâce au Groupe de travail d'INTERPOL sur la criminalité liée à la pollution, de l'aide, des conseils ou des renseignements sur les problèmes de pollution due aux déchets – ou toute autre forme d'atteinte à l'environnement – sont prodigués dans le but d'informer et d'améliorer le niveau mondial d'expertise.

N'hésitez pas à contacter le Programme INTERPOL sur la sécurité environnementale.

13 ANNEXES

1. Terminologie, acronymes et références
2. Options de traitement et d'évacuation des ordures de navires
3. Exemple de formulaire des points à vérifier lors d'une enquête concernant le respect de l'Annexe V de la Convention MARPOL
4. Exemple de notification au port d'escale suivant - Rapport de prévention de la pollution
5. Formulaire Ecomessage d'INTERPOL
6. Liens utiles

13.1 Terminologie, acronymes et références

Autorité	Gouvernement de l'État qui exerce son autorité sur le navire.
Événement	Incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance (définition tirée de la Convention MARPOL).
Déchets	Gravats, épaves, ruines, débris et ordures, restes dispersés d'une chose jetée ou détruite ou, comme en géologie, gros morceaux de rochers laissés par la fonte des glaciers.
Rejet	Tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprenant tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange (définition tirée de la Convention MARPOL).
Déchets dangereux	Déchets industriels.
Substance nuisible	Toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente Convention (définition tirée de la Convention MARPOL).
Déchets urbains	Déchets domestiques, commerciaux et de démolition.
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973 ; modifiée par le Protocole de 1978 et le Protocole de 1997.
Déchets marins	Déchets d'origine humaine ayant été délibérément ou accidentellement rejetés dans un lac, la mer, l'océan ou un cours d'eau. Des déchets marins en flottaison ont tendance à s'accumuler au centre des gyres océaniques et le long des côtes.

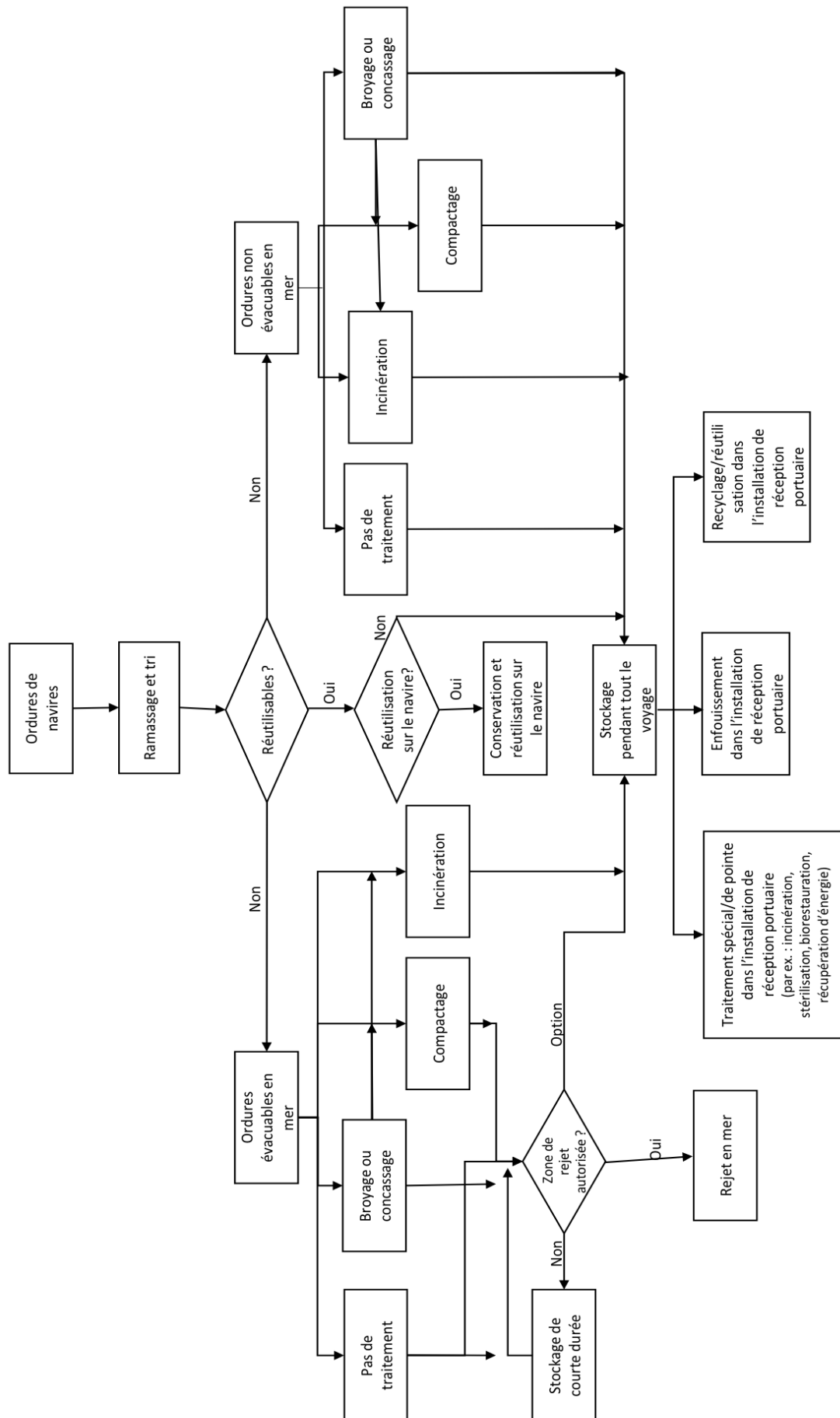
OMI	Organisation maritime internationale
MEPC	Comité de la protection du milieu marin de l'OMI
GISIS	Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI
SGH	Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques
Déchets	Substances ou objets qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national.
Déchets spéciaux dangereux	Déchets radioactifs, déchets d'explosifs et déchets électroniques.
Navire	Bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobant les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes.
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

Références:

Site Web de l'OMI	<p>www.imo.org</p> <p>L'index des résolutions de l'OMI est accessible sur le site de l'Organisation, à l'adresse: http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/Default.aspx</p> <p>Certaines informations sont en accès public, tandis que d'autres sont accessibles uniquement à l'aide d'un mot de passe délivré aux autorités maritimes.</p>
Code IMSBC	Code maritime international des cargaisons solides en vrac (dont la mise en œuvre est requise par le Chapitre VI de la Convention SOLAS)
MEPC.201(62) (et MEPC201.(62) corrigendum.1)	Annexe V révisée de la Convention MARPOL (version actuelle de l'Annexe V de la Convention MARPOL)
MEPC.219(63) modifiée par la MEPC. 239(65)	Directives de 2012 concernant la mise en œuvre de l'Annexe V
MEPC.220(63)	Directives de 2012 concernant l'élaboration du plan de gestion des ordures
MEPC.1/Circ.834	Informations utiles sur les installations de réception portuaires
MEPC.1/Circ.834 – Annex 1	Formulaire de notification des insuffisances des installations de réception portuaires
MEPC.1/Circ.834 – Annex 2	Formulaire de notification préalable de dépôt de déchets (OMI)

MEPC.1/Circ.834 – Annex 3	Reçu de transfert d'ordures
MEPC.244(66)	Spécification normalisée des incinérateurs de bord, 2014 ; remplace la MEPC.76(40) modifiée par la MEPC.93(45).
Directive 2000/59/CE de l'UE	Formulaire de notification de dépôt de déchets (CE)

13.2 Options de traitement et d'évacuation des ordures de navires



13.3 Exemple de formulaire des points à vérifier lors d'une enquête concernant le respect de l'Annexe V de la Convention MARPOL

Ce formulaire est utilisé par la Police maritime des Pays-Bas et peut servir de base à d'autres pays pour conduire une enquête.

Police maritime Unité :	
Formulaire normalisé d'inspection/d'enquête – Annexe V de la Convention MARPOL	
Date : <input type="text"/>	Heure: <input type="text"/> Navire de police : <input type="text"/>
Lieu : <input type="text"/>	N° d'immatriculation : <input type="text"/>
1. Informations sur le navire	
Nom : <input type="text"/>	Port d'immatriculation : <input type="text"/> Pavillon : <input type="text"/>
Indicatif d'appel : <input type="text"/>	TJB: <input type="text"/> N° OMI: <input type="text"/> Pose de la quille : <input type="text"/>
Partie à la Convention MARPOL : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Propriétaire/Exploitant/Intermédiaire : <input type="text"/>
Longueur du navire : > 12 m <input type="checkbox"/>	
Nombre de personnes à bord : <input type="text"/>	
Langue de travail : <input type="text"/>	
2. Plan de gestion des ordures	
Plan de gestion des ordures à bord, conformément aux directives de l'OMI :	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
• Mention du matériel de traitement, des espaces de ramassage et de tri (type, capacité, emplacement) :	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
• Personne responsable désignée explicitement :	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
• Description des programmes de formation et d'information pour l'équipage :	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
• La langue du plan :	est la langue de travail : <input type="checkbox"/>
3. Équipements/Matériel de traitement	
<input type="checkbox"/> Incinérateur : Fabricant/Type :	Capacité : <input type="text"/> (litres/h)
Conformité avec MEPC.59(33)/MEPC.76(40)/MEPC.244(66)	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
Autre matériel de réduction des ordures (par exemple : compacteur, broyeur) :	
<input type="checkbox"/> Modèle / Fabricant / Type : <input type="text"/>	Capacité : <input type="text"/> (m ³ /h)
<input type="checkbox"/> Modèle / Fabricant / Type : <input type="text"/>	Capacité : <input type="text"/> (m ³ /h)
4. Affiches / Registre des ordures	
• Affiches visibles :	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
• Registre des ordures à bord : (exception règle 9.4 0 <input type="checkbox"/>)	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
• Mentions complètes → Position, Date, Heure:	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
→ Mentions compréhensibles :	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
• Signature: → Chaque mention signée par l'officier de service :	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
→ Chaque page complète signée par le capitaine :	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
• Registres des ordures des deux dernières années à bord :	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>

5. Évacuation des ordures

Déchargement dans des **installations de réception** : Quantité
Type d'ordure :
→ Rejet de cendres d'incinération : oui non
→ Reçus des dépôts d'ordures : oui non
→ Correspondance entre les reçus et les inscriptions au registre : oui non

Rejets autorisés inscrits dans le registre des ordures :
 dans la zone spéciale de 12 milles marins (uniquement déchets alimentaires)
→ Respect de la distance par rapport à la terre la plus proche : oui non
 en dehors de la zone spéciale de : 3 milles (uniquement déchets broyés et submersibles)
 12 milles (uniquement déchets submersibles)
 25 milles (uniquement déchets flottants)
→ Respect de la distance par rapport à la terre la plus proche : oui non
 Respect des réglementations en matière de rejets (plastiques, polluants, métaux lourds): oui non

Incinération Type d'ordure : Quantité :
 Incinération de plastique : cendres conservées à bord : oui non
 Dans les eaux territoriales de la mer Baltique :
respect de l'interdiction d'incinération (HELCOM) : oui non

6. Ramassage/Tri des ordures à bord

- Tri dans des réceptacles/poubelles : oui non
→ Ordures mixtes (appliquer les réglementations les plus strictes) : oui non
- Emplacement des réceptacles/poubelles conformément au plan de gestion des ordures : oui non
- Réceptacles/poubelles couverts et fermés : oui non

7. Déchets dangereux/Résidus de cargaison

- Collecte des piles et des aérosols : oui non Déchargement à terre: oui non
- Collecte d'autres matériaux dangereux : oui non Déchargement à terre: oui non

- Production de résidus de cargaison : oui non Déchargement à terre: oui non
→ Si pas de déchargement à terre :
→ Quantité, type
→ Déclaration IMSBC disponible : oui non Nocifs pour l'environnement : oui non
→ Stockage à bord : oui non Emplacement :
→ Rejet dans une zone spéciale : oui non
→ Rejet des résidus de cargaison autorisé : oui non

8. Mesures de suivi

Des mesures de suivi ont-elles été prises ? oui non N° de référence du registre :

Notes :

Signature: _____

Present:

13.4 Exemple de notification au port d'escale suivant – Rapport de prévention de la pollution

NOTIFICATION AU PORT D'ESCALE SUIVANT

Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large d'une autre Partie est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par ladite Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par l'Annexe V de la Convention, lorsqu'il y a de bonnes raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des méthodes essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution par les ordures (règle 9, Annexe V).

Note : voir les Procédures de contrôle des navires par l'État du port, établies par la résolution A.787(19) de l'OMI, modifiée par la résolution A.882(21) ; publication payante IA650E de l'OMI.

Une autre possibilité est de transmettre une notification au port d'escale suivant en utilisant un formulaire sur le modèle du rapport ci-dessous :

Rapport de prévention de la pollution

Destinataire :

Fax :

Courriel :

1. AUTEUR DU RAPPORT : Pays

- i. Observateur - Nom de l'organisation :
Adresse de l'organisation :
Tél. + Fax + Courriel :
- ii. Nom(s) de famille du/des observateur(s) :
- iii. Courriel du/des observateur(s) :

2. DONNÉES GÉNÉRALES DE L'OBSERVATION :

- i. Date :
- ii. Heure (UTC) :
- iii. Pays :
- iv. Ville/municipalité qui a effectué l'observation :
- v. Force du vent (échelle de Beaufort) :
- vi. Direction du vent :
- vii. Position (latitude/longitude)/Nom du port :
- viii. Eaux territoriales : [] À l'intérieur [] À l'extérieur

3. CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE CONCERNÉ :

- i. Nom :
- ii. Pavillon :
- iii. Numéro OMI :
- iv. Indicatif d'appel :
- v. Port d'origine :
- vi. Itinéraire :
- vii. Vitesse (en nœuds) :

4. CARACTÉRISTIQUES DE LA DESTINATION DU NAVIRE :

- i. Pays :
- ii. Port/Poste de mouillage :

- iii. Date et heure d'arrivée à destination (estimées) :
- iv. Représentant du navire à destination

5. DESCRIPTION DES PRODUITS OBSERVÉS (CONVENTION MARPOL) :

- [] **ANNEXE I** (Hydrocarbures)
Substance(s) :
Quantité en m3 :
Emplacement à bord :

- [] **ANNEXE II** (Substances liquides nocives en vrac)
Substance(s)/Catégorie/Numéro ONU :
Quantité en m3 :
Emplacement à bord :

- [] **ANNEXE III** (Substances nuisibles en colis)
Substance(s)/Numéro ONU :
Emplacement à bord :

- [] **ANNEXE IV** (Ordures)
Catégories d'ordures :
Quantité en m3 :
Emplacement à bord :

- [] **ANNEXE V** (Pollution de l'atmosphère)
Substance(s):
Fumée épaisse
Couleur : [] Jaune
 [] Marron
 [] Jaune et marron

[] Le capitaine a été informé qu'il devait décharger les produits/substances susmentionnés dans des installations de réception portuaires.

6. ÉLÉMENTS RECUEILLIS LORS DE L'ENQUÊTE :

- i. Photos/vidéos :
- ii. Données FLIR :
- iii. Rapport officiel sur les observations effectuées ? :
Si oui, combien :.....
- iv. Intentions du capitaine concernant les produits/substances :

7. REMARQUES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES (photos, vidéos, commentaires, pièces jointes) :

8. DEMANDE D'ENQUÊTE COMPLÉMENTAIRE :

- i. Enquête relative aux dispositions des Annexes I à V de la Convention MARPOL pour prévenir []
- ii. Enquête pour déterminer si la teneur en soufre du carburant utilisé par le navire est conforme à l'Annexe VI de la Convention MARPOL []

EN VERTU DE L'ARTICLE 6 DE LA CONVENTION MARPOL 73/78, NOUS VOUS DEMANDONS D'OUVRIRE UNE ENQUÊTE CONFORMÉMENT AUX PROCÉDURES DE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT ÉTABLIES PAR LA RÉOLUTION A.787 (19) DE L'OMI. VEUILLEZ TRANSMETTRE LE RAPPORT À :

Nom de l'organisation:
Adresse:
Pays:
Courriel:

13.5 Formulaire Ecomessage d'INTERPOL

ECOMENSAJE

CETTE INFORMATION PEUT ETRE ENREGISTREE DANS LES BASES DE DONNEES INTERPOL SAUF DEMANDE CONTRAIRE

Veillez joindre des copies des documents justificatifs et photographies

Les champs en rouge sont obligatoires pour inclusion dans ICIS

1. Sujet	
1.1	Description succincte du délit
1.2	Nom de code / de l'opération, numéro de référence comme généré par votre autorité
1.3	Description juridique du délit (mention de la législation enfreinte et sanctions encourues légalement)
1.4	Agence d'application de la loi ayant la responsabilité principale pour le cas. Inclure nom, adresse et coordonnées du contact
2. Lieu et mode de découverte	
2.1	Lieu où le délit a été constaté. Si le lieu de découverte se situe en mer ou dans un espace vierge, indiquer la direction et la distance d'un point de référence connu
2.2	Ville, pays, zone économique exclusive (ZEE) ou Mer
2.3	Latitude et longitude
2.4	Décrire le mode de découverte du délit (inspection douanière, renseignement d'un informateur, patrouilles, etc., par ex.)
3. Date et heure	
3.1	Moment auquel le délit a été constaté
3.2	Moment auquel le crime a été commis (si différent de 3.1)
4. Produits saisis	
4.1	Produits saisis : parties/dérivés d'animaux (type et condition), bois, argent, armes, munitions, déchets dangereux etc.
4.2	Quantité : préciser/estimer le volume et l'unité de mesure
4.3	Valeur : préciser/estimer la valeur et la devise
5. Identité de la (des) personne(s) impliquée(s)	
Remarque: la section 5 doit être complétée pour chaque personne impliquée	
5.1	Identité de la (des) personne(s) impliquée(s)
5.2	Remarque: la section 5 doit être complétée pour chaque personne impliquée
5.3	Date de l'arrestation
5.4	Nom de famille (& nom de jeune fille)
5.5	Prénom(s)
5.6	Sexe
5.7	Surnom(s)
5.8	Date
5.9	Lieu de naissance
5.10	Nationalité
5.11	Adresse
5.12	Numéro/s de téléphone
5.13	Email
5.14	Informations figurant sur le passeport ou la carte d'identité nationale. Inclure les numéros, le lieu et la date de délivrance et la durée de validité
5.15	Profession
5.16	Numéro de compte/numéros(s) de(s) carte(s) de crédit
5.17	Rôle du sujet dans le délit, par ex. messenger, trafiquant, etc.
5.18	Fonction dans l'une des entreprises mentionnées sec. 6
5.19	Autres informations concernant la personne, par ex. liens à d'autres criminels ou crimes

1. Sujet	
<i>1.1</i>	
1.2	
1.3	
1.4	
2. Lugar y modo de descubrimiento	
<i>2.1</i>	
<i>2.2</i>	
2.3	
<i>2.4</i>	
3. Date et heure	
<i>3.1</i>	
3.2	
4. Productos saisis	
<i>4.1</i>	
4.2	
4.3	
5. Identité de la (des) personne(s) impliquée(s)	
Remarque: la section 5 doit être complétée pour chaque personne impliquée	
<i>5.1</i>	
<i>5.2</i>	
5.3	
5.4	
<i>5.5</i>	
5.6	
5.7	
5.8	
5.9	
5.10	
5.11	
5.12	
5.13	
5.14	
5.15	
5.16	
5.17	
5.18	
5.19	

6. Entreprises impliquées

Remarque : la section 6 doit être complétée pour chaque entreprise impliquée

- 6.1 Type : Indiquer la forme juridique de l'entreprise
- 6.2 Nom : Préciser la raison sociale et les éventuels noms commerciaux
- 6.3 Activités
- 6.4 Adresse et coordonnées de télécommunications du siège social
- 6.5 Numéro d'enregistrement
- 6.6 Adresse commerciale, téléphone et télécopie (si différent du point 6.4)
- 6.7 Numéro de compte/numéros(s) e(s) carte(s) de crédit
- 6.8 Autres informations concernant l'entreprise, par ex. liens à d'autres criminels ou crimes

7. Moyens de transport

- 7.1 Moyen de transport utilisé pour commettre le délit. Inclure s'il fut saisi.

8. Navire

- 8.1 Type de navire, historique, états récent et précédent du pavillon
- 8.2 Le navire a-t-il été sur liste noire ? Si oui, quand et avec quelle organisation régionale de gestion des pêches ?
- 8.3 Numéro IMO
- 8.4 Numéro MMSI
- 8.5 Numéro de coque
- 8.6 Détails du propriétaire incluant nom, adresse et nationalité
- 8.7 État du pavillon, numéro d'enregistrement ou du document
- 8.8 Numéro du journal de bord pour enregistrer des captures
- 8.9 Manifeste de fret maritime ou connaissance
- 8.10 Y-a-t-il un journal de bord pour la transmission radio ?
- 8.11 Y-a-t-il un livret moteur ?
- 8.12 Le navire a-t-il une licence pour pêcher dans la zone économique exclusive (ZEE)
- 8.13 Le navire a-t-il des quotas pour les espèces dans la zone économique exclusive (ZEE)

9. Lieux et routes

- 9.1 Pays et ville/port d'origine
- 9.2 Pays de provenance : pays de la dernière exportation
- 9.3 Pays de transit
- 9.4 Pays et adresse de destination : destination déclarée dans les documents de transport et, si elle est connue, destination réelle

10. Mode opératoire

- 10.1 Décrire le mode opératoire, par ex. la technique de dissimulation, les techniques de falsification des documents, équipement/s utilisé/s et si saisi/s. Noter les liens avec d'autres cas

11. Identification des documents utilisés

- 11.1 Préciser les types de documents, y compris les autorisations, les documents de transport, les factures, etc. Préciser si ces documents ont été modifiés ou sont frauduleux

12. Information complémentaire

- 12.1 Autres précisions jugées utiles

6. Entreprises implicadas

Nota: Deberá cumplimentarse la sección 5 por cada empresa implicada

- 6.1
- 6.2
- 6.3
- 6.4
- 6.5
- 6.6
- 6.7
- 6.8

7. Moyens de transport

- 7.1

8. Embarcación

- 8.1
- 8.2
- 8.3
- 8.4
- 8.5
- 8.6
- 8.7
- 8.8
- 8.9
- 8.10
- 8.11
- 8.12
- 8.13

9. Lieux et routes

- 9.1
- 9.2
- 9.3
- 9.4

10. Mode opératoire

- 10.1

11. Identification des documents utilisés

- 11.1

12. Information complémentaire

13. Information complémentaires

13.1

14. Renseignements demandés

14.1 Les enquêteurs ont-ils besoin d'informations d'autres pays, par ex. renseignements sur les antécédents judiciaires d'un ressortissant étranger ou historique des infractions d'une entreprise d'expédition ?

15. Évaluation

15.1 La source de l'information est-elle :

(A) toujours fiable		(B) parfois fiable		(C) pas fiable		(D) non testée	
---------------------	--	--------------------	--	----------------	--	----------------	--

15.2 L'information est-elle :

(1) connue pour être vraie sans réserve		(2) la source a eu directement connaissance de l'information, mais la personne qui la transmet n'en a pas eu directement connaissance		(3) la source n'a pas eu directement connaissance de l'information, mais celle-ci est corroborée		(4) soupçonnée fautive et ne peut être corroborée	
---	--	---	--	--	--	---	--

13. Información complementaria

13.1

14. Renseignements demandés

14.1

15. Évaluation

15.1 Veuillez cocher 'x' dans la case appropriée :

15.2 Veuillez cocher 'x' dans la case appropriée

13.6 Liens utiles

Atteintes à l'environnement INTERPOL	http://www.INTERPOL.int/Crime-areas/Environmental-crime/Environmental-crime
Organisation maritime internationale	http://www.imo.org/
Comptes Web/Ressources OMI	https://webaccounts.imo.org/Common/WebLogin.aspx
Accord de Bonn	http://www.bonnagreement.org/
Aquapol	https://www.aquapol-police.com/
Lloyd's Register Marine	http://www.lr.org/en/marine/

Mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port et base de données

EQUASIS	http://www.equasis.org/
Mémorandum d'entente de la mer Noire	http://www.bsmou.org/
Mémorandum d'entente des Caraïbes	http://www.caribbeanmou.org/
Mémorandum d'entente de l'océan Indien	http://www.iomou.org/
Accord de Viña del Mar (Amérique latine)	www.marine-centre.org/Docs/MOU/LATIN_AMERICA_MOU.pdf
Mémorandum d'entente de la Méditerranée	http://www.medmou.org/
Mémorandum d'entente de Paris	http://www.parismou.org
Mémorandum d'entente de Tokyo	http://www.tokyo-mou.org/
Service des gardes-côtes des États-Unis	https://cgmix.uscg.mil/psix/

Registres maritimes

Lloyd's Register of Ships	https://ihsmarkit.com/products/maritime-ships-register.html
Lloyd's List Intelligence	https://nextgen.lloydslistintelligence.com/
International Ship Registries (Worldwide) LLC	http://internationalshipregistries.com/
Sea-web	http://www.sea-web.com/

Informations sur l'Europe

Agence européenne pour la sécurité maritime	http://www.emsa.europa.eu/
SafeSeaNet	http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html
CleanSeaNet	https://portal.emsa.europa.eu/web/csn
Législation européenne	http://eur-lex.europa.eu/

Divers

Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI	https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx
Programme des Nations Unies pour l'environnement	http://wedocs.unep.org/discover?scope=%2F&query=marine+litter&submit



INTERPOL

INTERPOL General Secretariat
200 quai Charles de Gaulle
69006 Lyon
France

Email: environmentalcrime@interpol.int

WWW.INTERPOL.INT