
**PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE (PAM)
CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE
CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)**

Deuxième réunion du réseau méditerranéen d'agents chargés
de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL
dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS)

REMPEC/WG.42/5
Date : 27 novembre 2017

La Valette, Malte, 28-29 novembre 2017

Original : anglais

Point 5 de l'ordre du jour

**RAPPORTS D'OBSERVATION / DE CONSTATATION DE POLLUTION EN MER PAR LES
HYDROCARBURES**

Note du Secrétariat

RÉSUMÉ

Résumé :

Ce document fournit des informations sur les rapports d'observation / de constatation de pollution en mer par les hydrocarbures, tenant compte du rapport de la réunion du réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS) (Toulon, France, 29 septembre – 1^{er} octobre 2015).

Actions à prendre :

Paragraphe 42

Documents de référence :

REMPEC/WG.33/INF.3, REMPEC/WG.42/4, REMPEC/WG.42/INF.4

Contexte

1 Les participants à la réunion du réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) dans le cadre de la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (la « Convention de Barcelone ») (MENELAS), organisée à Toulon, en France, du 29 septembre au 1^{er} octobre 2015, ont convenu d'inclure les rapports d'observation / de constatation de pollution en mer par les hydrocarbures dans le programme d'activités du MENELAS pour l'exercice 2016-2017, entre autres (REMPEC/WG.42/INF.4).

2 À cet égard, les participants à ladite réunion :

- .1 ont constaté que la plupart des pays utilisent le format standard de signalement des accidents de pollution (POLREP) pour échanger des informations sur les événements de pollution en mer, mais aussi un rapport spécifique d'observation / de constatation de pollution en mer par les hydrocarbures aux fins des procédures judiciaires, qui est relativement semblable d'un pays à l'autre ; et
- .2 ont été invités à fournir au Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), qui assure la fonction de Secrétariat de ce réseau, une copie de leur rapport spécifique d'observation / de constatation de pollution en mer par les hydrocarbures afin que le REMPEC étudie les différents rapports et en présente les similitudes et les différences à la prochaine réunion du MENELAS.

Examen des formulaires standards adoptés par d'autres organisations régionales et internationales pour signaler les pollutions détectées

3 Les organisations régionales et internationales suivantes ont adopté des formulaires standards semblables, sinon identiques, pour signaler les pollutions détectées :

- .1 l'Organisation maritime internationale (OMI). Toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, excepte l'Union européenne (UE), sont également États membres de l'OMI, en notant que la Commission européenne a conclu un accord de coopération avec l'OMI et a donc le statut d'observateur ;
- .2 le réseau d'enquêteurs et de procureurs de la mer du Nord (North Sea Network of Investigators and Prosecutors, NSN), un organisme associé à la Commission créée dans le cadre de la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Convention OSPAR), ci-après dénommée la « Commission OSPAR ». Trois (3) Parties contractantes à la Convention de Barcelone, à savoir l'Espagne, la France et l'UE, sont également Parties contractantes à la Convention OSPAR ;
- .3 l'Accord de 1983 concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la Mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses (Accord de Bonn). Deux (2) Parties contractantes à la Convention de Barcelone, à savoir la France et l'UE, sont également Parties contractantes à l'Accord de Bonn ; et
- .4 la Commission pour la protection du milieu marin de la Baltique (Commission d'Helsinki ou HELCOM), qui est l'organe directeur de la Convention sur la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki). Une (1) Partie contractante à la Convention de Barcelone, à savoir l'UE, est également Partie contractante à la Convention d'Helsinki.

4 Les paragraphes suivants détaillent le contexte et l'utilisation de ces formulaires standards, définis dans les manuels adoptés par les différentes organisations :

• **Manuel sur les infractions de pollution marine par les hydrocarbures de la mer du Nord**

5 L'objectif du Manuel sur les infractions de pollution marine par les hydrocarbures de la mer du Nord est de faciliter la détection des infractions de pollution marine par les hydrocarbures, la collecte de preuves relatives auxdites infractions et l'imposition de sanctions aux contrevenants en vue de prévenir de nouvelles infractions et d'améliorer l'état du milieu marin.

6 Le Manuel a été élaboré conjointement par le NSN et l'Accord de Bonn. Il s'agit d'un document évolutif, continuellement actualisé et étoffé par le NSN et l'Accord de Bonn pour tenir compte des évolutions juridiques, politiques et techniques concernant les infractions de pollution marine par les hydrocarbures.

7 En ce qui concerne les rapports d'observation visuelle, le Manuel indique que l'Accord de Bonn et l'HELCOM ont établi des formulaires standard intitulés « Relevé normalisé d'observation / Registre de détection des pollutions » et « Formulaire de notification de pollution et de déversements pouvant être combattus (OMI) », tels que présentés respectivement en **appendice I** et en **appendice III** au présent document. Ceux-ci sont à renseigner par les observateurs, en règle générale.

8 En cas d'utilisation à des fins répressives, il est également souhaitable que ces relevés et rapports soient accompagnés de documents mentionnant :

- .1 l'identité du / des membre(s) de l'équipe de surveillance aérienne en charge de l'observation, notamment le nom, la fonction et la durée de service dans les opérations de surveillance aérienne et à la fonction actuelle ;
- .2 les formations à l'observation aérienne suivies par la / les personne(s) en charge de l'observation ; et

- .3 (selon le cas) les formations à l'application du Code d'apparence des hydrocarbures de l'Accord de Bonn suivies par la / les personne(s) en charge de l'observation.

9 Dans la mesure du possible, les rapports d'observation visuelle doivent être accompagnés d'une photographie.

- **Manuel Accord de Bonn de lutte contre la pollution**

10 Le Manuel Accord de Bonn de lutte contre la pollution a été adopté par les Parties contractantes à l'Accord de Bonn comme lignes directrices dans le cadre de la coopération :

- .1 si deux ou plusieurs pays de l'Accord de Bonn (et l'UE) prennent part à une intervention conjointe visant à combattre des épandages accidentels d'hydrocarbures / ou d'autres substances dangereuses en mer dans la zone de la mer du Nord ; et
- .2 dans la surveillance de la pêche dans la zone de la mer du Nord afin d'assurer que les règles et les standards internationaux soient respectés en matière de lutte contre la pollution de la mer.

11 L'objectif du Manuel est de permettre aux Parties contractantes à l'Accord de Bonn :

- .1 de lancer rapidement et de gérer avec efficacité, d'un point de vue opérationnel, une opération multinationale de lutte ;
- .2 d'aider les Parties contractantes à l'Accord de Bonn à choisir des stratégies de lutte adéquate, dont les divers moyens d'intervention en cas d'incident (ou de menace d'incident) impliquant des hydrocarbures, ainsi que d'autres produits chimiques qui auraient été déversés en mer ; et
- .3 d'exécuter les opérations de surveillance, telles que convenues.

12 Ce Manuel devrait aussi aider les commandants sur le théâtre d'opération à exécuter les opérations de lutte auxquelles d'autres pays participent.

13 Ainsi, il convient de considérer le Manuel comme un outil concret utilisable aux divers niveaux de commandement de l'organisation d'intervention.

14 Concernant la notification et les formulaires de rapport, toute pollution qui aurait été décelée / observée et qui mériterait une intervention sera signalée immédiatement par radio au point centralisateur compétent. Ces rapports seront suivis de rapports documentés couchés sur les formulaires reconnus de l'Accord de Bonn, et accompagnés de tout document justificatif et des données considérées comme pertinentes. Ces rapports de suivi seront soumis directement à l'autorité administrative compétente, et pourront englober l'un quelconque des éléments suivants :

- .1 Relevé normalisé d'observation / Registre de détection des pollutions et Guide d'exécution, tels que présentés respectivement en **appendice I** et **appendice II** au présent document ;
- .2 Formulaire de notification de pollution et de déversements pouvant être combattus (OMI), tel que présenté en **appendice III** au présent document ; et
- .3 Relevé normalisé d'observation / détection des algues, tel que présenté en **appendice IV** au présent document.

15 Les données issues de tous les vols de surveillance aérienne seront communiquées au pays pilote conformément à la procédure convenue.

- **Guide pratique de la surveillance aérienne dans le cadre de l'Accord de Bonn (2009)**

16 Le Guide pratique de la surveillance aérienne dans le cadre de l'Accord de Bonn (2009) fournit aux équipes de surveillance aérienne et à leur direction des instructions succinctes mais essentielles sur la planification et le déroulement des vols de surveillance dans la zone visée par l'Accord de Bonn. Outre les techniques de détection à distance et de coopération dans le cadre des opérations aériennes, il couvre les vols spéciaux et, bien entendu, le format des rapports.

17 En ce qui concerne le système de rapports standard, le Guide indique qu'un aéronef de surveillance survolant la zone de la mer du Nord dans sa zone de responsabilité nationale peut détecter et observer une infraction potentielle de MARPOL dans la zone des pays adjacents. L'équipage de l'aéronef de détection doit alors signaler tout rejet illicite au correspondant national de l'État côtier situé dans la zone de responsabilité dans laquelle l'infraction a été observée. La responsabilité des poursuites contre le pollueur présumé incombe au pays ayant juridiction sur la partie concernée du plateau continental. En cas de pollution touchant deux pays, une intervention coordonnée peut s'avérer nécessaire et l'aéronef peut être mobilisé dans la zone pour effectuer d'autres observations.

18 L'Accord de Bonn prévoit l'utilisation d'un système standard de signalement des pollutions détectées. Tous les vols de surveillance doivent donner lieu à un rapport standard, à transmettre chaque mois aux autorités nationales compétentes, aux autres Parties contractantes à l'Accord de Bonn concernées et au pays pilote à des fins de collationnement.

19 Au cours d'un vol opérationnel de surveillance, les opérateurs / observateurs sont tenus de tenter de contacter le correspondant approprié sans délai par radio pour signaler toute pollution détectée.

20 Le Relevé normalisé d'observation / Registre de détection des pollutions, qui figure en **appendice I** au présent document, doit être remis, dûment renseigné, à l'autorité nationale responsable du vol de surveillance. L'autorité compétente est tenue de compiler les informations fournies dans un rapport standard annuel à remettre au Secrétariat de l'Accord de Bonn.

21 Tous les registres, bandes de données, images, bandes vidéo, photographies et enregistrements radio doivent être mis à la disposition des autorités administratives nationales à titre de preuves aux fins des poursuites, et peuvent également être mis à la disposition d'une autre Partie contractante si les poursuites doivent avoir lieu dans sa juridiction (voir le Manuel Accord de Bonn Pollution des Mers par les Hydrocarbures - 2^e Partie - La poursuite efficace des contrevenants - Lignes directrices de la coopération internationale).

22 Le Relevé normalisé d'observation / Registre de détection des pollutions est destiné au signalement de toutes les pollutions détectées et observées et il a été convenu qu'il doit être utilisé pour tous les types de vols. Il doit être renseigné comme un document officiel de vol de surveillance, y compris lorsque aucune pollution n'est observée.

23 Le guide d'exécution du Relevé normalisé d'observation / Registre de détection des pollutions est présenté en **appendice II** au présent document. Une attention particulière doit être accordée aux colonnes relatives à la couverture et à l'apparence car une estimation du volume peut être faite sur la base de ces informations et des dimensions observées de la pollution.

24 Dans le cadre de l'Accord de Bonn, deux autres formulaires sont utilisés, comme suit :

- .1 le Formulaire de notification de pollution et de déversements pouvant être combattus (OMI), tel que présenté en **appendice III** au présent document ; et
- .2 le Relevé normalisé d'observation / Registre de détection des algues, tel que présenté en **appendice IV** au présent document.

25 Les Parties contractantes à l'Accord de Bonn ont convenu de fournir tous les rapports nationaux sur les pollutions détectées et identifiées et sur les pollueurs présumés à l'Accord de Bonn afin que ce dernier puisse rédiger son rapport annuel, qui fait état :

- .1 du résultat de tous les vols de surveillance ;

- .2 du résultat des vols effectués dans le cadre d'opérations coordonnées et élargies de lutte contre la pollution (vols CEPCO) ; et
- .3 du résultat des vols Tour d'horizon.

26 En ce qui concerne les preuves de surveillance, le Manuel indique en outre que les équipes de surveillance aérienne doivent continuer de respecter l'ensemble des lignes directrices élaborées unilatéralement par leur pays en matière de collecte et de traitement des données de surveillance aérienne. Néanmoins, les principes élémentaires suivants prévalent sur les exigences nationales :

- .1 Il est primordial que des preuves complètes et valides soient recueillies contre un pollueur présumé détecté ou observé alors qu'il déversait des hydrocarbures ou d'autres substances nuisibles ou des déchets d'exploitation des navires en violation des conventions internationales (MARPOL).
- .2 Les observateurs sont tenus de fournir aux autorités compétentes les rapports et les preuves qui suivent, dans toute la mesure du possible :
 - un Relevé normalisé d'observation / Registre de détection des pollutions ;
 - un Formulaire de notification de pollution et de déversements pouvant être combattus (OMI) ;
 - des images SLAR / IR / UV / FLIR sur bande et support papier ;
 - des photographies ;
 - des bandes vidéo ;
 - des enregistrements sur bande ou des transcriptions de tout contact radio ;
 - tout rapport ou déclaration officiel signé ;
 - des échantillons d'hydrocarbures, conformément à la législation nationale ; et
 - tout autre type d'information pouvant constituer un élément de preuve.
- .3 Le rapport officiel doit contenir les informations essentielles consignées dans le Formulaire de notification de pollution et de déversements pouvant être combattus (OMI) et renvoyer aux images et aux photographies annexées.
- .4 Sous réserve que les aéronefs soient dotés des équipements nécessaires, les images et les photographies doivent être horodatées et géolocalisées.
- .5 Les photographies doivent mentionner clairement le nom et les données d'identification des pollueurs présumés, ainsi que de la pollution. Il est important de prouver que la zone observée n'était pas polluée avant le passage du pollueur présumé. Sont recevables devant les tribunaux les photographies prises de manière oblique et verticale.
- .6 Certains pays, y compris des membres de l'Accord de Bonn, exigent un échantillon des déversements / détectés prouvant la présence d'hydrocarbures. Des bouées de prélèvement d'échantillons d'hydrocarbures, qui peuvent être larguées d'un aéronef, ont été mises au point, sous réserve de l'autorisation préalable des autorités de l'aviation civile. Elles peuvent être récupérées par un navire ou un hélicoptère et remises à un laboratoire qui analysera les échantillons prélevés et communiquera les résultats aux autorités engageant des poursuites.

27 L'Accord de Bonn, en étroite coopération avec le NSN, a rédigé un manuel de soumission de preuves devant les tribunaux à destination des juristes. Ce Manuel intègre le manuel Pollution des Mers par les Hydrocarbures - Recueil de preuves concernant les rejets en provenance des navires et le manuel Pollution des Mers par les Hydrocarbures - 2^e Partie - La poursuite efficace des contrevenants - Lignes directrices de la coopération internationale ».

- **Manuel de coopération pour la lutte contre la pollution marine de l'HELCOM**

28 Le Manuel de coopération pour la lutte contre la pollution marine de l'HELCOM est appliqué par les États de la mer Baltique dans le cadre des activités de coopération opérationnelle, des activités de surveillance et des exercices de lutte contre la pollution depuis 1983. Il se compose de deux volumes : le volume 1 traite de manière générale de la coopération en matière de lutte contre la pollution marine ; le volume 2 traite spécifiquement de la coopération en cas de déversement de substances chimiques.

29 Le Manuel a pour objectif de guider les Parties contractantes à la Convention d'Helsinki dans l'organisation d'interventions conjointes en cas de déversement d'hydrocarbures et autres substances nocives, notamment de substances chimiques.

30 Le Manuel vise à mettre en pratique les dispositions de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC).

31 Les questions relatives à la coopération aux enquêtes sur les infractions de la réglementation anti-pollution sont traitées par la Commission d'Helsinki. Bien que n'entrant pas dans le cadre de la coopération pour la lutte contre la pollution marine, les opérations de surveillance aérienne visent principalement à détecter les déversements illicites et à collecter des preuves permettant d'engager des poursuites contre les contrevenants présumés. Des informations complémentaires sur ce sujet sont disponibles dans le document « Guidelines on Ensuring Successful Convictions of Offenders of Anti-pollution Regulations at Sea » (Baltic Sea Environment Proceedings No. 78, 2000).

32 En ce qui concerne la coopération en matière de surveillance aérienne de la zone de la mer Baltique, le Manuel indique que la coopération en matière de surveillance dans le cadre de la Convention d'Helsinki doit répondre aux exigences de l'annexe VII (règles 1, 3, 4, 10) de la Convention d'Helsinki et de la recommandation 34E/4 de l'HELCOM.

33 La surveillance aérienne vise à détecter les déversements d'hydrocarbures et d'autres substances nocives susceptibles de menacer le milieu marin de la zone de la mer Baltique. Elle permet de signaler lesdits déversements, accidentels ou commis en violation des Conventions internationales, ainsi que de prélever des échantillons à la surface de la mer et à bord du navire du contrevenant présumé, dans la mesure du possible.

34 La surveillance aérienne est complétée par une surveillance par satellite, qui permet de couvrir une plus large zone et d'optimiser l'efficacité des vols.

35 La Convention d'Helsinki préconise une coopération étroite en matière de surveillance aérienne, concrétisée par :

- .1 l'organisation de vols nationaux réguliers ;
- .2 l'organisation de vols spéciaux, de type CEPCO ;
- .3 la standardisation des rapports et des procédures de partage d'informations des Parties contractantes à la Convention d'Helsinki ; et
- .4 la collaboration à l'amélioration des systèmes existants et au développement de nouvelles techniques d'optimisation des informations collectées.

36 Plus précisément, en ce qui concerne les rapports, le Manuel indique que les Parties contractantes à la Convention d'Helsinki doivent rendre compte chaque année de toutes les activités de surveillance aérienne de leur zone économique exclusive (ZEE) effectuées au cours de l'année précédente. Les données collectées lors des vols en dehors de la zone de responsabilité d'une Partie contractante à la Convention d'Helsinki (ex. les vols CEPCO) doivent être transmises à la Partie contractante à la Convention d'Helsinki organisatrice ou au responsable compétent.

37 Les vols doivent être consignés dans les deux rapports suivants :

- .1 le Formulaire standard de compte rendu de pollution de l'HELCOM / Accord de Bonn, conformément au Guide d'exécution du Relevé normalisé d'observation des pollutions :
 - Le Formulaire normalisé d'observation des pollutions, au format Excel, qui est basé sur le Relevé normalisé d'observation / Registre de détection des pollutions, ainsi que sur le Formulaire de notification de pollution et de déversements pouvant être combattus (OMI), tels que présentés respectivement en **appendice I** et en **appendice III** au présent document. Il doit systématiquement être renseigné, y compris lorsque aucun déversement n'est observé ; et
 - Le Guide d'exécution du Formulaire normalisé d'observation des pollutions est basé sur le Guide d'exécution du Relevé normalisé d'observation / Registre de détection des pollutions, tel que présenté en **appendice II** au présent document.
- .2 le rapport annuel conjoint standard de l'HELCOM / Accord de Bonn sur les déversements illicites observés lors d'opérations de surveillance aérienne et satellitaire.

Analyse des similitudes et des différences présentées par divers rapports d'observation / de constatation de pollution en mer par les hydrocarbures

38 À l'issue de la réunion du MENELAS en 2015, le REMPEC a transmis la Lettre circulaire n° 12/2016, datée du 5 juillet 2016, à tous les représentants désignés du MENELAS, les invitant à lui fournir, en concertation avec les correspondants Prévention du REMPEC et toute autre autorité / partie prenante compétente, un exemplaire de leur modèle de rapport spécifique d'observation / de constatation de pollution en mer par les hydrocarbures utilisé à des fins de poursuites judiciaires en cas d'événement de pollution marine. Fin 2016, seule une (1) Partie contractante à la Convention de Barcelone, à savoir la Grèce, avait fourni les informations demandées sous la forme d'un modèle de rapport sur l'observation de la pollution en mer par le pétrole, tel que présenté en **appendice V** au présent document.

39 Les participants à la douzième réunion des correspondants du REMPEC, qui s'est tenue à St. Julian's, à Malte, du 23 au 25 mai 2017, ont invité tous les représentants désignés du MENELAS n'ayant pas encore répondu à la Lettre circulaire n° 12/2016 du REMPEC à le faire dans les meilleurs délais. Suite à cela, le Centre a envoyé la Lettre circulaire n° 11/2017 du REMPEC, datée du 28 septembre 2017, qui rappelait à tous les représentants désignés de MENELAS de le faire en conséquence. Seule une (1) Partie contractante à la Convention de Barcelone, à savoir la France, a fourni les informations demandées sous la forme d'un modèle de procès-verbal de constatation de pollution maritime, tel que présenté en **appendice VI** au présent document, qui est la même que celui qui est également présenté en annexe III du document REMPEC/WG.42/4.

40 Afin d'étoffer ses résultats, le Secrétariat a choisi de comparer les modèles de rapport d'observation / de constatation de pollution en mer par les hydrocarbures fournis par la Grèce et la France avec le modèle de rapport d'infraction intitulé « Rapport d'observation / de constatation de pollution en mer par les hydrocarbures », tel que présenté en **appendice VII** au présent document, qui est un formulaire de compte rendu officiel de pollution marine par les hydrocarbures, rédigé par un groupe de travail informel réuni sous l'égide du ministère français de la Justice (REMPEC/WG.33/INF.3), ainsi qu'avec les rapports standard de pollution visés à la section précédente, à savoir :

- .1 le Relevé normalisé d'observation / Registre de détection des pollutions, tel que présenté en **appendice I** au présent document ; et
- .2 le Formulaire de notification de pollution et de déversements pouvant être combattus (OMI), tel que présenté en **appendice III** au présent document.

41 L'analyse, par le Secrétariat, des similitudes et des différences présentées par divers rapports d'observation / de constatation de pollution en mer par les hydrocarbures sont présentées en **appendice VIII** au présent document.

Actions requises des participants à la réunion

42 **Les participants à la réunion sont invités à :**

- .1 prendre note des informations fournies dans ce document ; et
- .2 à les commenter si besoin.

APPENDICE I

Relevé normalisé d'observation / Registre de détection des pollutions

(Manuel Accord de Bonn de lutte contre la pollution)

Annexe 1

RELEVÉ NORMALISÉ D'OBSERVATION/REGISTRE DE DÉTECTION DES POLLUTIONS ☐ AUCUNE POLLUTION DÉTECTÉE☐ HELCOM ☐ Accord de Bonn

AUTORITE NOTIFICATRICE		IMMAT.AERONEF		N° DE MISSION		CDT DE BORD		COPILOTE		OPERATEUR		OBSERVATEUR		JOUR		DATE		MOIS		ANNEE	

TYPE DE VOL	ROUTE / ZONE								TEMPS DE VOL EN MER JOUR		TEMPS DE VOL EN MER NUIT		TOTAL TEMPS DE VOL EN MER	
									Hr	Mn	Hr	Mn	Hr	Mn

N°	CODE ZONE	HEURE UTC	POSITION		DIMENSIONS		% COUVERTURE	ZONE MAZOUTÉE Km²	% ZONE D'APPARENCE DES HYDROCARBURES						VOLUME MINIMUM m³	VOLUME MAXIMUM m³	COMBAT OUI / NON
			LATITUDE 'NORD'	LONGITUDE 'EST/OUEST'	LONGUEUR Km	LARGEUR Km			1	2	3	4	5	autre			

N°	TYPE POLL	DETECTION						PHOTO O / N	VIDEO O / N	FLIR O / N	TEMPS					REMARQUES	
		SLAR	IR	UV	VIS	MW	LF				VENT °	NUAGE	VIS	MER	Wx		
											°		FT				
											°		FT				
											°		FT				
											°		FT				
											°		FT				

N°	REMARQUES										TABLEAU APPARENCE D'HYDROCARBURES			
											N°	APPARENCE D'HYDROCARBURES DESCRIPTION	VOLUME MINIMUM m³ / km²	VOLUME MAXIMUM m³ / km²
											1	REFLETE	0.04	0.30
											2	ARC EN CIEL	0.30	5.00
											3	METALLIQUE	5.00	50.0
											4	VRAIE COULEUR DISCONTINUE	50.0	200
											5	VRAIE COULEUR	200	>200

APPENDICE II

Guide d'exécution du Relevé normalisé d'observation des pollutions

(Manuel Accord de Bonn de lutte contre la pollution)

COMMENT REMPLIR LE RELEVÉ NORMALISÉ D'OBSERVATION DES POLLUTIONS

HELCOM:	Cocher la case HELCOM si le vol a été effectué dans la zone HELCOM.
ACCORD DE BONN:	Cocher la case ACCORD DE BONN si le vol a été effectué dans la zone de l'Accord de Bonn.
PAS DE POLLUTION DECELEE:	Cocher AUCUNE POLLUTION DECELEE si aucune pollution n'a été détectée.
AUTORITE NOTIFICATRICE:	Autorité nationale responsable de la lutte contre la pollution.
IMMATRICULATION AERONEF:	Lettres/Chiffres de l'immatriculation de l'aéronef.
N° MISSION:	Numéro national affecté à la mission.
TYPE DE VOL:	Désignation nationale du type de vol, comme suit: NAT - National REG - Régional EXER - Exercice OPS - Vol opérationnel RIG - Patrouille plates-formes pétrolières SHIP - Patrouille de contrôle de la navigation TDH - Vol du Tour d'Horizon CEPCO - Co-ordinated Extended Pollution Control Operation (Opération coordonnée et élargie de lutte contre la pollution)
CDT de BORD:	Nom du Commandant de Bord
COPILOTE:	Nom du copilote
OPERATEUR:	Nom de l'opérateur
OBSERVATEUR:	Nom de l'observateur
JOUR:	Numéros affectés aux jours de la semaine: Lundi - 01 Mardi - 02 Mercredi - 03 Jeudi - 04 Vendredi - 05 Samedi - 06 Dimanche - 07
DATE/MOIS/ANNEE:	Deux chiffres pour indiquer la date/le mois/l'année du vol.
ROUTE / ZONE:	Route ou zone du vol.
TEMPS AU-DESSUS DE LA MER - DE JOUR:	Temps passé de jour au-dessus de la mer
TEMPS AU-DESSUS DE LA MER - DE NUIT:	Temps passé de nuit au-dessus de la mer.
TEMPS TOTAL AU-DESSUS DE LA MER:	Temps total écoulé entre le moment où la côte a été quittée et le retour à la côte.

N°:	Numéro affecté à la détection de la pollution.																												
CODE DE ZONE:	Code téléphonique international du pays (de la zone) dans lequel se trouve la pollution:																												
	Accord de Bonn <table><tr><td>Belgique</td><td>32</td><td>Danemark (+Helcom)</td><td>45</td></tr><tr><td>France</td><td>33</td><td>Allemagne (+Helcom)</td><td>49</td></tr><tr><td>Pays-Bas</td><td>31</td><td>Norvège</td><td>47</td></tr><tr><td>Suède (+ Helcom)</td><td>46</td><td>Royaume-Uni</td><td>44</td></tr></table> Helcom <table><tr><td>Estonie</td><td>372</td><td>Finlande</td><td>358</td></tr><tr><td>Lettonie</td><td>371</td><td>Lituanie</td><td>370</td></tr><tr><td>Pologne</td><td>48</td><td>Russie</td><td>7</td></tr></table>	Belgique	32	Danemark (+Helcom)	45	France	33	Allemagne (+Helcom)	49	Pays-Bas	31	Norvège	47	Suède (+ Helcom)	46	Royaume-Uni	44	Estonie	372	Finlande	358	Lettonie	371	Lituanie	370	Pologne	48	Russie	7
Belgique	32	Danemark (+Helcom)	45																										
France	33	Allemagne (+Helcom)	49																										
Pays-Bas	31	Norvège	47																										
Suède (+ Helcom)	46	Royaume-Uni	44																										
Estonie	372	Finlande	358																										
Lettonie	371	Lituanie	370																										
Pologne	48	Russie	7																										
HEURE UTC:	Heure de la détection de la pollution																												
POSITION:	Latitude et longitude de la pollution (degrés, minutes et secondes // WGS / 84 <u>Datum</u>).																												
DIMENSIONS:	Longueur et largeur de la pollution, en kilomètres.																												
% DE COUVERTURE DE LA ZONE:	Evaluation, par l'observateur, du pourcentage de la zone encadrée et dimensionnée (longueur x largeur) couverte par la pollution.																												
ZONE MAZOUTEE:	Zone mazoutée couverte par la pollution, calculée en multipliant la longueur par la largeur et par le pourcentage de couverture. Exemple: <u>Longueur x largeur x % couverture</u> 2 Km x 1 Km x 50%, donne... [2.0] x [1.0] x [0.5] = Zone mazoutée = 1 Km ²																												
% COUVERTURE D'APPARENCE DES HYDROCARBURES:	Pourcentage affecté à la "zone mazoutée" selon l'apparence de la pollution. Exemple: 1/2 couverture – Arc-en-ciel - Colonne 2 = 50% 1/4 couverture – Métallique - Colonne 3 = 25% 1/4 couverture – Couleur vraie - Colonne 5 = 25%																												
VOLUME MINIMUM :	Quantité minimum de la pollution par les hydrocarbures, en mètres cubes. Calculée comme suit: [Zone mazoutée] x [Valeur minimum de l'épaisseur selon code d'apparence] X [Pourcentage décimal d'apparence]. [1 Km ²] x [0.3 m ³ /km ²] x [0.50] = 0.15 m ³ [1 Km ²] x [5.0 m ³ /km ²] x [0.25] = 1.25 m ³ [1 Km ²] x [200 m ³ /km ²] x [0.25] = 50 m ³ Quantité totale minimum = [0.15] + [1.25] + [50] = 51.4 m ³																												
VOLUME MAXIMUM:	Quantité maximum de la pollution par les hydrocarbures, en mètres cubes. Calculée comme suit: [Zone mazoutée] x [Valeur maximum de l'épaisseur selon code d'apparence] X [Pourcentage décimal d'apparence]. [1 Km ²] x [5.0 m ³ /km ²] x [0.50] = 2.5 m ³ [1 Km ²] x [50 m ³ /km ²] x [0.25] = 12.5 m ³																												

$$[1 \text{ Km}^2] \times [>200 \text{ m}^3/\text{km}^2] \times [0.25] = > 50 \text{ m}^3$$

$$\text{Quantité totale maximum} = [2.5] + [12.5] + [>50] = > 65 \text{ m}^3$$

N°: Même numéro que celui précédemment affecté à la détection de la pollution.

TYPE DE POLLUTION :

Type de pollution, comme suit :

OIL	-	Hydrocarbures
CHEM	-	Produit chimique
FISH	-	Huile de poisson ou déchets de poisson
VEG	-	Huile végétale ou déchets de végétaux
OTH	-	Autres (à développer dans les remarques)
UNK	-	Inconnu

Note: Dans le cas d'une détection d'algues, se servir du relevé d'observation des algues

DETECTION:

Détecteur.

SLAR	-	Radar
UV	-	Ultra-violets
IR	-	Infrarouges
VIS	-	Visuel
MW	-	Micro-ondes
LF	-	Fluorodétecteur au laser

PHOTO:

Photographies de la pollution

VIDEO

Vidéo de la pollution

FLIR

Observation de la pollution par équipement FLIR

METEO:

Météo au moment de l'observation/détection de la pollution

Vent en surface: Direction et vitesse (en nœuds ou en Beaufort selon normes des autorités nationales)

Couverture nuageuse: Couverture en octas ou description aéronautique (dispersé/couvert) et plafond en pieds

Visibilité: Miles marins ou kilomètres

Etat de la mer: Utiliser le code de description figurant dans les abréviations

Temps: Pluie, neige, voilé, brume, etc.

REMARQUES:

Toutes remarques de développement.

Note:

Dans toutes les cases des détections/observations inscrire:

Détecteur 'Y' utilisé et pollution décelée

Détecteur 'N' utilisé mais pas de pollution décelée

Détecteur '-' non utilisé ou indisponible

APPENDICE III

Formulaire de notification de pollution et de déversements pouvant être combattus (OMI)

(Manuel Accord de Bonn de lutte contre la pollution)

Annexe 2

Formulaire de notification de pollution et de déversements pouvant être combattus (OMI)

1. AUTEUR DU RAPPORT:
 - a. Etat auteur du rapport: _____
 - b. Observateur (organisation/aéronef/plate-forme) :Indicatif.....
 - c. Observateur(s)(nom(s) de famille) : 1.....2.....
2. DATE ET HEURE:
 - a. Date (an,mm,jj) b. Heure de l'observation (UTC) : Date..... Heure.....UTC
3. LIEU DE LA POLLUTION:
 - a. Position de la pollution (Lat/Long) : Début.....N,O/E : Fin.....N,O/E
 - b. A l'intérieur/à l'extérieur des eaux territoriales : O A l'intérieur.....O A l'extérieur.....
4. DESCRIPTION DE LA POLLUTION:
 - a. Type du substance rejetée :
 - b. Quantité estimée :m³
 - c. Longueur (km)
 - d. Largeur (km)
 - e. Couverture (%)
 - f. Zone mazoutée: Longueur.....km Largeur.....km Couverture... (km²)
 - g. Pourcentage de la zone mazoutée, en fonction de l'apparence (%)

1=Reflet	2=Arc-en-ciel	3=Métallique	4:.....%	5:.....%
4=Vraie couleur discontinue	5=Vraie Couleur		Autres:.....%	
5. METHODE DE DETECTION ET D'INVESTIGATION:
 - a. Détection (Visuel, SLAR, IR, UV, Vidéo, MW) : O Visuel O SLAR O IR O UV O Vidéo O MW, LFS, Caméra d'identification, Autres) : O LFS O Vidéo O Cam d'ident. O Autres
 - b. Déversement observé c. Photographies prises : Observé: Oui/Non Photos: Oui/Non
 - d. Echantillons prélevés e. Doit être combattue : Echantillons: Oui/Non Combat: Oui/Non
 - f. Autres navires/plates-formes à proximité (Noms) :
6. CONDITIONS METEOROLOGIQUES ET ETAT DE LA MER:
 - a. Direction du vent b. Vitesse du vent c. Visibilité : Direction.....Degré Force.....Bft/Kts Vis.....kms
 - d. Couverture nuageuse e. Hauteur des vagues : Nuages.....Octa Hauteur des vaguesm
 - f. Sens du courant : Sens du courant Degré

NOTIFICATION DE REJETS DE SUBSTANCES DANGEREUSES PROVENANT D'UN NAVIRE - ARTICLE 6(3) DE MARPOL 73/78

7. NAVIRE EN CAUSE:
 - a. Nom :
 - b. Signal d'appel c. Etat du pavillon : Signal d'appel.....Etat du pavillon.....
 - d. Port d'attache :
 - e. Type de navire :
 - f. Position (Lat/Long) :N,O/E :N,O/EUTC :UTC
 - g. Cap h. Vitesse : Cap.....Degré Vitesse.....noeuds
 - i. Couleur de la coque :
 - j. Couleur et inscription de la cheminée :
 - k. Couleur / Description de la superstructure :
 - l. Nombre de navires OMI :
8. INFORMATION PAR CONTACT RADIO:
 - a. Contact radio b. Moyens de communication : Contact: Oui / Non Moyens VHF / Tél,Canal / Fréq
 - c. Dernier port d'escale :
 - d. Cargaison e. Dernière cargaison :
 - f. Prochain port d'escale, temps d'arrivée prévu (an,mm,jj) :ETA.....

-
- e. Déclaration du capitaine/de l'officier de quart
-
-
-

NOTIFICATION DE REJETS DE SUBSTANCES DANGEREUSES PROVENANT D'UNE INSTALLATION OFFSHORE**9. INSTALLATION OFFSHORE EN CAUSE:**

- a. Nom de la plate-forme :
- b. Position (lat/long) : N
.....O/E
- c. Type de la plate-forme (production/forage etc) :
- d. Nom de la société :

10. INFORMATION PAR CONTACT RADIO:

- a. Contact radio b. Moyens : Contact: Oui / Non Moyens: VHF / Téléph,
.....Canal/Fréq
- c. Contact avec (grade)
- d. Déclarations
-
-

11. REMARQUES ET INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES:

.....

.....

.....

APPENDICE IV

Relevé normalisé d'observation / détection des algues

(Manuel Accord de Bonn de lutte contre la pollution)

Annexe 3

☐ HELCOM ☐ ACCORD DE BONN **RELEVÉ NORMALISÉ D'OBSERVATION/DETECTION DES ALGUES**

AUTORITE AUTEUR RAPPORT	IMMAT. AERONEF	N° MISSION	CDT de BORD	COPILOTE	OPERATEUR	OBSERVATEUR	JOUR	DATE	MOIS	AN

TYPE DE VOL	ROUTE / ZONE				TEMPS DE VOL EN MER JOUR		TEMPS DE VOL EN MER NUIT		TOTAL TEMPS DE VOL EN MER	
					Hr.	Mn.	Hr.	Mn.	Hr.	Mn.

N°	DECO DE ZONE	HEURE UTC	POSITION		DIMENSIONS		% DE COUVERTURE DE LA ZONE	ZONE COUVERTE Km²	% COUVERTURE COULEUR DES ALGUES									DETECTION			
			LATITUDE 'NORD'	LONGITUDE 'EST/OUEST'	LONG. Km	LARG. Km			1	2	3	4	5	6	7	8	9	SLAR	IR	UV	VIS

N°	METEO				REMARQUES	TABLEAU DES COULEURS/APPARENCE DES ALGUES	
	VENT		HAUTEUR VAGUES	TEMP MER		No	COULEUR / DESCRIPTION
	°					1	INCOLORE
	°					2	JAUNE
	°					3	ORANGE
	°					4	ROUGE
	°					5	VERTE
	°					6	BLEUE
	°					7	MARRON
	°					8	INCONNUE
	°					9	AUTRES

APPENDICE V

Modèle de rapport sur l'observation de la pollution en mer par le pétrole

(Grèce)

Ανήκει στην αριθμ.Μ.Ε.ΠΘΠ 3η
Εγκύκλιο YEN/ΔΠΘΠ

1ο
ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ «ΙΔ»

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE
MINISTÈRE DES AFFAIRES MARITIMES ET DE LA POLITIQUE INSULAIRE

ΕΚΘΕΣΗ ΒΕΒΑΙΩΣΗΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΜΕ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ

RAPPORT DE POLLUTION EN MER PAR LES HYDROCARBURES

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΩΝ/IDENTIFICATION DE L'OBSERVATEUR/DES OBSERVATEURS
Οι κάτωθι υπογεγραμμένοι/Les soussignés

a. _____
Ονομ/vo/Nom _____ Βαθμός/Fonction _____

b. _____
Ονομ/vo/Nom _____ Βαθμός/Fonction _____

εκτελούντες υπηρεσία στο αεροσκάφος/πλωτό _____
Officier(s) en service à bord de l'aéronef/du patrouilleur Διακριτικό/Indicatif d'appel _____

δηλώνουν ενόρκως ότι την _____ εντόπισαν ρύπανση της
déclare(nt) (sous serment officiel) avoir été témoin(s) d'une pollution en mer par les hydrocarbures le
ημερομηνία/date _____ à ώρα/heure _____ θάλασσας με πετρ/δή.

1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΚΗΛΙΔΑΣ/CARACTÉRISTIQUES DE LA NAPPE D'HYDROCARBURES				
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΩΡΑ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ DATE ET HEURE DE L'OBSERVATION	Τοπική ώρα Heure locale	Ημέρα Jour	Μήνας Mois	Έτος Année
ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΗΛΙΔΑΣ LOCALISATION DE LA NAPPE D'HYDROCARBURES	Πλάτος _____ Μήκος _____ ή Lat _____ Long N _____ E ou Διόπτευση _____ Απόσταση _____ NM από _____ Angle _____ Distance _____ NM de _____ Απόσταση σε ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή _____ NM Distance approximative en milles marins de l'amer le plus proche			
ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ DIMENSIONS GÉNÉRALES APPROXIMATIVES DE LA NAPPE D'HYDROCARBURES	Μήκος _____ N.M Πλάτος _____ M Ποσοστό _____ % Longueur _____ Largeur _____ Mètres Pourcentage			
ΦΥΣΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΗΛΙΔΑΣ DESCRIPTION DE LA NAPPE D'HYDROCARBURES *	Πορεία _____ Μοίρες Direction _____ Degré Μορφή 1. Συνεχής 2. Διάσπαρτη 3. Σε Τμήματα Forme Continue Tâches Traînées			

ΟΨΗ ΤΗΣ ΚΗΛΙΔΑΣ * APPARENCE DE LA NAPPE D'HYDROCARBURES *		A. ΑΡΓΥΡΟΧΡΟΥΣ/ARGENTÉ B. ΓΚΡΙ/GRIS C. ΙΡΙΔΙΖΟΥΣΑ/ARC-EN-CIEL D. ΚΥΑΝΟΥΣ/BLEU E. ΚΥΑΝΟΥΣ-ΚΑΦΕ/MARRON-BLEU F. ΚΑΦΕ/MARRON G. ΜΑΥΡΟ/NOIR	
ΚΑΙΡΟΣ TEMPS *		1. ΑΙΘΡΙΟΣ/CLAIR 2. ΚΑΛΟΣ/BEAU 3. ΝΕΦΕΛΩΔΗΣ/NUAGEUX 4. ΒΡΟΧΕΡΟΣ/PLUVIEUX	
ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ VISIBILITÉ	_____ KM	ΔΝΣΗ ΚΑΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΝΕΜΟΥ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ DIRECTION ET VITESSE DU VENT DE SURFACE	_____ m/s
2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΠΑΙΤΙΟΥ ΠΛΟΙΟΥ CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE SOUPÇONNÉ D'INFRACTION			
ΗΜΕΡ/ΝΙΑ –ΩΡΑ-ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ DATE ET HEURE DE L'OBSERVATION (GMT)		_____ Ωρα/Heure _____ Ημέρα/Jour _____ Μήνας/Mois _____ Έτος/Année	
ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ LOCALISATION DU NAVIRE	Πλάτος _____ Μήκος _____ ή Lat _____ Long N _____ E ou Διόπτρευση _____ Απόσταση _____ NM από _____ Angle _____ Distance _____ NM de _____		
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ NOM DU NAVIRE	ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ PAVILLON ET PORT D'ATTACHE		
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ TYPE DE NAVIRE *	1. Δ/Ξ 2. Χημικό Δ/Ξ 3. Φορτηγό 4. Ε/Γ 5. Α/Κ Pétrolier Chimiquier Navire cargo Navire à passagers Navire de pêche 6. Λοιπά/Autre : ()		
ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE APPROXIMATIF		G/T	
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΦΟΡΤΟΥ TIRANT D'EAU *	1. Έμφορτο 2. Υπό έρμα En charge Sur lest	ΠΟΡΕΙΑ-ΤΑΧΥΤΗΣ CAP ET VITESSE APPROXIMATIFS	_____ (cap) _____ (vit.)
ΑΠΟ ΠΟΙΟ ΣΗΜΕΙΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΝΟΤΑΝ Η ΑΠΟΡΡΙΨΗ: SECTION DU NAVIRE D'OU LE REJET SEMBLAIT PROVENIR			
Η ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΣΤΑΜΑΤΗΣΕ ΟΤΑΝ ΕΝΤΟΠΙΣΘΗΚΕ ΤΟ ΠΛΟΙΟ; * LE REJET A T-IL CESSÉ LORSQUE QUE LE NAVIRE A ÉTÉ OBSERVÉ ? *		1. Ναι/Oui 2. Όχι/Non	
ΑΛΛΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ AUTRES INFORMATIONS	ΥΠΗΡΧΕ ΚΗΛΙΔΑ ΜΠΡΟΣΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ; * Y AVAIT-IL DES HYDROCARBURES À L'AVANT DU NAVIRE ? * ΥΠΗΡΧΑΝ ΑΛΛΑ ΥΠΟΠΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ; Y AVAIT-IL D'AUTRES NAVIRES SUSPECTS DANS LES ENVIRONS ? *		1. Ναι/Oui 2. Όχι/Non 1. Ναι/Oui 2. Όχι/Non

3. ΆΛΛΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ ΑΠΟ Ρ/Τ ΕΠΑΦΗ AUTRES INFORMATIONS OBTENUES PAR CONTACT RADIO				
ΕΞΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ EXPLICATION DU CAPITAINE				
ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΣ ΛΙΜΗΝ ΑΠΟΠΛΟΥ-ΗΜ/ΝΙΑ DERNIER PORT D'ESCALE DU NAVIRE ET DATE	Λιμάνι/Port	Ημέρα/Jour	Μήνας/Mois	Έτος/Année
ΠΡΟΣΕΧΗΣ ΛΙΜΗΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ- ΗΜ/ΝΙΑ PROCHAIN PORT D'ESCALE DU NAVIRE ET DATE	Λιμάνι/Port	Ημέρα/Jour	Μήνας/Mois	Έτος/Année
ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ NOM DU PROPRIÉTAIRE				
ΟΝΟΜ/ΝΟ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ NOM DU CAPITAINE				
Δ.Δ.Σ/INDICATIF D'APPEL DU NAVIRE				
4. ΜΑΡΤΥΡΙΑ/ΤΕΜΟΙΝ				
Επισυνάπτω _____ φωτογραφίες της παραπάνω ρύπανσης Ci-jointes _____ copies de photographies de la pollution susmentionnée.				

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Όπου υπάρχει αστερίσκος (*) θέσατε σε κύκλο την σωστή απάντηση
REMARQUE : Répondez aux points marqués d'un astérisque (*) en entourant la réponse appropriée.

Επειδή η παραπάνω πράξη αποτελεί παράβαση:

(α) Των άρθρων 1,2 και 3 του Ν. 743/77 (ΦΕΚ Α 319) όπως κωδικοποιήθηκε και μεταγλωττίστηκε με το Π.Δ 55/98.

(β) Των διατάξεων της ΔΣ MARPOL 73 και του πρωτοκόλλου της του 1978 (MARPOL 73/78) καταγγέλω τον πλοίαρχο και οποιονδήποτε άλλο υπεύθυνο του πλοίου για την επιβολή των νομίμων κυρώσεων.

Considérant que l'acte susmentionné constitue une infraction :

(a) des articles 1, 2 et 3 de la Loi 743/77 (Off. Gaz A 319), telle que codifiée et traduite selon le document P.D 55/98 (Off. Gaz A 58) ;

(b) de la Convention internationale pour la prévention de la pollution en provenance des navires de 1973 et son Protocole de 1978 (MARPOL 73/78), je requiers l'adoption de sanctions juridiques à l'encontre du capitaine et de toute autre personne responsable à bord.

Τόπος
Lieu

Ημερομηνία
Date

Ο βεβαιώνων την παράβαση:
Témoign de l'infraction :

Υπογραφή: _____
Signature :

APPENDICE VI

Modèle de procès-verbal de constatation de pollution maritime

(France)

2.9. Position de la pollution par rapport au navire (par exemple, sur l'arrière, à bâbord, à tribord) :

2.10 Section du navire d'où le rejet semblait provenir :

2.11 Le rejet a-t-il cessé lorsque que le navire a été observé ou contacté par radio ?

OUI ☐ NON ☐

3 - CARACTERISTIQUE DE LA POLLUTION :

3.1 Observations :

DATE : HEURE UTC :

(si ces données sont différentes de celles indiquées sous 2.3.)

3.2 Position de la pollution : **Longitude :** N **Latitude :** W

Autre pollution éventuelle : **Longitude :** N **Latitude :** W (si elle est différente de celle indiquée en 2.4.)

3.3 Distance approximative de l'amer le plus proche : (en milles marins / km).

3.4 Dimensions générales de la pollution :

Longueur : km – **Largeur :** km – **Surface** km² (L*I)

3.5 Description de la pollution :

FORME : CONTINUE ☐ TACHES ☐ TRAINÉES ☐ TAUX DE RECOUVREMENT _____ %

Evaluation de la surface polluée : _____ (surface en km² * % de recouvrement)

Direction : Direction autre pollution éventuelle :

3.6 Apparence de la pollution (code d'apparence de l'accord de Bonn) et quantité minimale d'hydrocarbures évaluée dans le sillage du navire par catégorie :

CATEGORIE 1 – REFLETS : _____ % - _____ m³ (surface polluée * % * 0,04) ;

CATEGORIE 2 - ARC-EN-CIEL : _____ % - _____ m³ (surface polluée * % * 0,3) ;

CATEGORIE 3 - METALLIQUE : _____ % - _____ m³ ; (surface polluée * % * 5)

CATEGORIE 4 - VRAIE COULEUR DISCONTINUE : _____ % - _____ m³
(surface polluée * % * 50) ;

CATEGORIE 5 - VRAIE COULEUR CONTINUE : _____ % - _____ m³ (surface polluée * % * 200).

4. - SITUATION SUR ZONE :

4.1. Etat du ciel : Luminosité et visibilité : (km) au moment de l'observation

4.2. Etat de la mer :

4.3. Vent de surface : direction : vitesse : nœuds

4.4. Direction et vitesse des courants :

5. - IDENTIFICATION DE L'OBSERVATEUR OU DES OBSERVATEURS :

5.1. Nom de l'observateur :

5.2. Organisme dont il relève (le cas échéant) :

5.3. Fonction au sein de l'organisme :

5.4. Observation depuis un navire, un aéronef, la côte, d'autres emplacements :

5.5. Nom ou identité du navire ou de l'aéronef depuis lequel l'observation a été faite :

5.6. Position précise du navire :

Lieu de la côte ou de tout autre endroit d'où l'observation a été faite :

5.7. Activité à laquelle se livrait l'observateur lorsque l'observation a été faite, par exemple patrouille, voyage (vol de à) etc....

6. - METHODE D'OBSERVATION ET DOCUMENT :

6.1. Observation visuelle ☐

6.2. Photographies argentiques ☐

Nombre de photos (jointes à la procédure) :

6.3. Photographies numériques ☐

Nombre de photos (jointes à la procédure) :

6.4. Téléphotographies ☐ Télé enregistrement ☐

6.5. Echantillon prélevé dans la pollution et à bord ☐

6.6. Autres formes d'observations :

7. - AUTRES RENSEIGNEMENTS. S'IL'ON A PU ETABLIR UNE LIAISON RADIO :

7.1. Information du capitaine sur la pollution :

7.2. Explication donnée par le capitaine :

7.3. Dernier port d'escale du navire :

7.4. Prochain port d'escale du navire :

7.5. Nom et nationalité du capitaine : Nom du propriétaire du navire :

Nom et nationalité du chef mécanicien : Nom et nationalité de l'officier de quart :

7.6. Indicatif d'appel du navire

8. - FORMALITES DE LA REDACTION :

Ces faits sont susceptibles de constituer une infraction aux dispositions :

- de la Convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires modifiée par le protocole du 17 février 1978 ;
- des articles L 218-10 à L 218-31 du code de l'environnement.

Fait à bord le

Signature

APPENDICE VII

Rapport d'observation / de constatation de pollution en mer par les hydrocarbures

(REMPEC/WG.33/INF.3)

1. IDENTIFICATION DE L'AGENT VERBALISATEUR

- 1.1.- Prénom, nom, grade, fonction
- 1.2.- Administration ou organisme d'appartenance
- 1.3.- Nom du bâtiment / indicatif de l'aéronef
- 1.4.- Port ou base de rattachement

2. CARACTERISTIQUES DU OU DES NAVIRES SOUPCONNE(S) D'AVOIR COMMIS LE REJET

- 2.1.- Nom du navire :
- 2.2.- Raisons de soupçonner le navire :
- 2.3.- Date : Heure UTC :
- (indiquer si l'heure de constatation initiale correspond à une détection radar
ou une constatation visuelle)
- 2.4.- Position du navire : latitude - longitude
- 2.5.- Pavillon : port d'immatriculation :
- 2.6.- Type de navire : ☐☐citerne ☐☐de charge ☐☐de pêche ☐☐à passagers
- Jauge estimative : tonnes
- Couleur du navire : coque : superstructure :
- Marques sur la (ou les) cheminée(s) :
- 2.7.- Tirant d'eau : (en charge ou sur lest)
- 2.8.- Cap : degrés - Vitesse approximative :
nœuds
- 2.9.- Position de la nappe par rapport au navire (par exemple sur l'arrière, à bâbord; à tribord) :
- 2.10.- Section du navire d'où le rejet semblait provenir :
- 2.11.- Le rejet a-t-il cessé lorsque le navire a été observé ou contacté par radio ?
- ☐☐OUI ☐☐NON

3. CARACTERISTIQUES DE LA NAPPE

- 3.1.- Observations :
- Date : _____ Heure UTC : _____
- 3.2.- Position de la nappe : _____ latitude : _____
longitude : _____
- Autre nappe éventuelle : _____ latitude : _____
longitude : _____
- 3.3.- Distance approximative de l'amer le plus proche : _____ (en milles / km)
- 3.4.- Dimensions générales de la nappe d'hydrocarbures :
- Longueur : _____ km Largeur : _____ km Surface : _____ km²
- Autre nappe éventuelle :
- Longueur : _____ km Largeur : _____ km Surface : _____ km²
- 3.5.- Description de la nappe d'hydrocarbures :
- Forme : ☐ continue ☐ tâches ☐ traînées
- Taux de recouvrement : _____ %
- Évaluation de la surface polluée : _____ (surface en km² * % de recouvrement)
- Direction : _____ Direction autre nappe éventuelle : _____
- 3.6.- Apparence de la nappe d'hydrocarbures (code d'apparence de l'accord de Bonn) :
- CATEGORIE 1 – REFLETS : _____ % - _____ m³ (surface polluée * % 0,04)

- | | | |
|---|-----|--|
| - CATEGORIE 2 – ARC-EN-CIEL : | % - | m ³ (surface polluée * % 0,3) |
| - CATEGORIE 3 – METALLIQUE : | % - | m ³ (surface polluée * % 5) |
| - CATEGORIE 4 – VRAIE COULEUR DISCONTINUE : | | |
| | % - | m ³ (surface polluée * % 50) |
| - CATEGORIE 4 – VRAIE COULEUR CONTINUE : | | |
| | % - | m ³ (surface polluée * % 200) |

4. SITUATION SUR ZONE

- 4.1.- État du ciel : luminosité : Visibilité : (km) au moment de l'observation
 Précipitations : Couche nuageuse :
 4.2.- État de la mer :
 4.3.- Vent de surface : direction : vitesse : nœuds :
 4.4.- Direction et vitesse des courants :

5. IDENTIFICATION DE L'OBSERVATEUR OU DES OBSERVATEURS

- 5.1.- Prénom et nom de l'observateur :
- 5.2.- Organisme dont il relève (le cas échéant) :
- 5.3.- Fonction au sein de l'organisme :
- 5.4.- Observation depuis un navire, un aéronef, la côte ou autre emplacement :
- 5.5.- Nom du navire ou de l'aéronef depuis lequel l'observation a été faite :
- 5.6.- Position précise du navire :
(détailler au § 8 à quel moment le top position a été pris par rapport au navire)
- 5.7.- Lieu de la côte ou de tout autre endroit d'où l'observation a été faite :
- 5.8.- Activité à laquelle se livrait l'observateur lorsque l'observation a été faite, par exemple patrouille, voyage (vol de.... à....), etc.

6.- METHODE D'OBSERVATION ET DOCUMENTS

- 6.1.- Observation visuelle :
- 6.2.- Photographies : ☐ argentiques ☐ numériques
- 6.3.- Nombre de photos (jointes à la procédure) : ☐ couleur ☐ noir et blanc
- 6.4.- Téléphotographies : ☐ Télé enregistrement : ☐
- 6.5.- Échantillon(s) prélevé(s) : ☐ dans la nappe ☐ à bord
- 6.6.- Autres formes d'observations :

7. AUTRES RENSEIGNEMENTS SI UNE LIAISON RADIO A ETE ETABLIE

- 7.1.- Fréquence utilisée :
- 7.2.- Information du capitaine sur la pollution :
- 7.3.- Explication donnée par le capitaine :
- 7.4.- Dernier port d'escale du navire :
- 7.5.- Prochain port d'escale du navire :
- 7.6.- Prénom, nom et nationalité :
 - du capitaine :
 - du chef machine :
 - de l'officier de quart :
 - du propriétaire du navire :
- 7.7.- Indicatif d'appel du navire :

8. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES - ELEMENTS DE SYNTHESE

Cette partie doit être plus narrative et exposer dans l'ordre chronologique l'ensemble des manœuvres, opérations et constatations effectuées (de la manœuvre d'approche jusqu'à ce que l'aéronef quitte la zone de la pollution).

Afin de permettre une meilleure rédaction, le pilote peut utilement enregistrer ses observations, puis en transcrire la substance dans le procès-verbal.

9. FORMALITES DE LA REDACTION

Ces faits sont susceptibles de constituer une infraction aux dispositions

- textes internationaux : convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires faites à Londres le 2 novembre 1973 et modifiée par le protocole de 1978 (dite MARPOL 73/78)
- textes nationaux :

Fait à : (exemple : à bord)

Signature

APPENDICE VIII

Analyse, par le Secrétariat, des similitudes et des différences présentées par divers rapports d'observation / de constatation de pollution en mer par les hydrocarbures

Analyse, par le Secrétariat, des similitudes et des différences présentées par divers rapports d'observation / de constatation de pollution en mer par les hydrocarbures

Formulaire de notification de pollution et de déversements pouvant être combattus (OMI) ¹		Modèle de rapport sur l'observation de la pollution en mer par le pétrole ²	Modèle de procès-verbal de constatation de pollution maritime ³	Rapport d'observation / de constatation de pollution en mer par les hydrocarbures ⁴
AUTEUR DU RAPPORT		IDENTIFICATION DE L'OBSERVATEUR/DES OBSERVATEURS	IDENTIFICATION DE L'OBSERVATEUR OU DES OBSERVATEURS	IDENTIFICATION DE L'OBSERVATEUR OU DES OBSERVATEURS
Etat auteur du rapport (1.a.)				
organisation		Fonction	Fonction au sein de l'organisme (5.3)	Organisme dont il relève (le cas échéant) (5.2.) Fonction au sein de l'organisme (5.3.)
Observateur (1.b.)			Observation depuis	Observation depuis
	aéronef	l'aéronef (Indicatif d'appel)	un aéronet (Nom ou identité) (5.4.) & (5.5)	Nom de l'aéronef (5.4.) & (5.5)
	plate-forme			
		du patrouilleur (Indicatif d'appel)	un navire (Nom ou identité) (5.4.) & (5.5)	Nom du navire (5.4.) & (5.5)
			la côte, d'autres emplacements (Nom ou identité) (5.4.) & (5.5)	Lieu de la côte ou de tout autre endroit d'où l'observation a été faite (5.7.)
Observateur(s)(nom(s) de famille)		Nom(s)	Nom de l'observateur (5.1.)	Prénom et nom de l'observateur (5.1.)
			Position précise du navire (5.6.)	Position précise du navire (5.6.)
		déclare(nt) (sous serment officiel) avoir été témoin(s) d'une pollution en mer par les hydrocarbures		
			Organisme dont il relève (le cas échéant) (5.2.)	

¹ tel que présenté en **appendice III** au présent document.

² tel que présenté en **appendice V** au présent document.

³ tel que présenté en **appendice VI** au présent document.

⁴ tel que présenté en **appendice VII** au présent document.

		IDENTIFICATION DE L'AGENT VERBALISEUR	IDENTIFICATION DE L'AGENT VERBALISATEUR
		Nom, grade, fonction (1.1.)	Prénom, nom, grade, fonction (1.1.)
		Administration ou organisme d'appartenance (1.2.)	Administration ou organisme d'appartenance (1.2.)
		Nom du bâtiment / indicatif de l'aéronef (1.3.)	Nom du bâtiment / indicatif de l'aéronef (1.3.)
		Port ou Base de rattachement (1.4.)	Port ou base de rattachement (1.4.)
DATE ET HEURE	CARACTÉRISTIQUES DE LA NAPPE D'HYDROCARBURES		
Date (an,mm,jj) (2.a.)	Jour / Mois / Année	Date (2.3.)	Date (2.3.)
Heure de l'observation (UTC) (2.b.)	Heure locale	Heure (UTC) (2.3.)	Heure (UTC) (2.3.)
LIEU DE LA POLLUTION			
Position de la pollution (3.a.) (Début: Lat/Long Fin Lat/Long)	Localisation de la nappe d'hydrocarbures (Lat/Long ou Angle/Distance (NM))	Position du navire (Latitude/ Longitude) (2.4.)	Position de la nappe (3.2.)
A l'intérieur/à l'extérieur des eaux territoriales (3.b.)	Distance approximative en milles marins de l'amer le plus proche(NM)	Distance approximative de l'amer le plus proche : (en milles marins / km)	Distance approximative de l'amer le plus proche (3.3.)
			Autre nappe éventuelle (3.2.)
DESCRIPTION DE LA POLLUTION		CARACTERISTIQUE DE LA POLLUTION	CARACTERISTIQUES DE LA NAPPE
Type du substance rejetée (4.a.)			
Quantité estimée (m ³) (4.b.)			
Longueur (km) (4.c.)	Longueur (Mètres)	Longueur (km) (3.4.)	Longueur (km) (3.4.)
Largeur (km) (4.d.)	Largeur (Mètres)	Largeur (km) (3.4.)	Largeur (km) (3.4.)
Couverture (%) (4.e.)	Mètres Pourcentage (%)	Surface (3.5.)	Surface (3.5.)
Zone mazoutée (km ²) (4.f.)		Surface (km ²) (LxW) (3.4.)	Surface (km ²) (3.4.)
		Evaluation de la surface polluée : (surface en km ² * % de recouvrement) (3.5.)	Évaluation de la surface polluée (surface en km ² * % de recouvrement)
	Description de la nappe d'hydrocarbures	Description de la pollution	Description de la nappe d'hydrocarbures (3.5.)
	Continue	Continue	
	Tâches	Tâches	
	Traînées		
		Trainées	

	Direction (Degré)	Direction	Direction
Pourcentage de la zone mazoutée, en fonction de l'apparence (%) (4.g.)	Apparence de la nappe d'hydrocarbures	Apparence de la pollution (3.6.)	Apparence de la nappe d'hydrocarbures (3.6.)
METHODE DE DETECTION ET D'INVESTIGATION		METHODE D'OBSERVATION ET DOCUMENT	METHODE D'OBSERVATION ET DOCUMENTS
Détection (5.a.)			
Visuel		Observation visuelle (6.1.)	Observation visuelle (6.1.)
SLAR			
IR			
UV			
Vidéo		Télé enregistrement (6.5.)	
MW			
LFS			
Caméra d'identification			
Autres		Téléphotographies (6.4.)	Téléphotographies (6.4.)
Déversement observé (5.b.)			
Photographies prises (5.c.)	Copies de photographies	Photographies numériques (6.3.)	Téléphotographies (6.2.)
Echantillons prélevés (5.d.)		Echantillon prélevé dans la pollution et à bord (6.6.)	Échantillon(s) prélevé(s) (6.5.)
Doit être combattue (5.e.)			
Autres navires/plates-formes à proximité (Noms) (5.f.)			
		Photographies argentiques (6.2.)	Photographies (6.2.)
		Autres formes d'observations (6.7.)	Autres formes d'observations (6.6.)
CONDITIONS METEOROLOGIQUES ET ETAT DE LA MER		SITUATION SUR ZONE	SITUATION SUR ZONE
Direction du vent (Degré) (6.a.)	Direction du vent de surface	Vent de surface : direction (4.3.)	Vent de surface : direction (4.3.)
Vitesse du vent (Bft/Kts) (6.b.)	vitesse du vent de surface (m/s)	vitesse (nœuds) (4.3.)	vitesse (nœuds) (4.3.)
Visibilité (kms) (6.c.)	Visibilité (KM)	Luminosité et visibilité (km) (4.1.)	Visibilité (km) (4.1.)
Couverture nuageuse (Octa)	Temps (clair, beau, nuageux,		État du ciel (4.1.)

(6.d.)	pluvieux)		
Hauteur des vagues (m) (6.e.)			
Sens du courant (Degré) (6.f.)			Direction et vitesse des courants (4.4.)
		Etat de la mer (4.2.)	État de la mer (4.2.)
			Direction et vitesse des courants (4.4.)
NOTIFICATION DE REJETS DE SUBSTANCES DANGEREUSES PROVENANT D'UN NAVIRE - ARTICLE 6(3) DE MARPOL 73/78			
NAVIRE EN CAUSE	CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE SOUPÇONNÉ D'INFRACTION	CARACTERISTIQUES DU OU DES NAVIRE(S) SOUPCONNE(S) D'AVOIR COMMIS L'INFRACTION	CARACTERISTIQUES DU OU DES NAVIRES SOUPCONNE(S) D'AVOIR COMMIS LE REJET
Nom (7.a.)	Nom du navire	Nom du navire (2.1.)	Nom du navire (2.1.)
			Raisons de soupçonner le navire (2.2.)
Signal d'appel (7.b.)	Indicatif d'appel du navire		
Etat du pavillon (7.c.)	Pavillon	Pavillon (2.5.)	Pavillon (2.5.)
Port d'attache (7.d.)	Port d'attache	port immatriculation (2.5.)	port d'immatriculation (2.5.)
Type de navire (7.e.)	Type de navire	Type de navire (2.6.)	Type de navire (2.6.)
Position (Lat/Long) (UTC) (7.f.)	Localisation du navire (Lat/Long ou Angle/Distance (NM))	Position du navire (Latitude/ Longitude) (2.4.)	Position du navire (Lat/Long) (2.4.)
Cap (Degré) (7.g.)	Cap approximative	Cap (degrés) (2.8.)	Cap (degrés) (2.8.)
Vitesse (kts) (7.h.)	Vitesse approximative	vitesse approximative (nœuds) (2.8.)	Vitesse approximative (nœuds) (2.8.)
Couleur de la coque (7.i.)		Couleur du navire (coque) (2.6.)	Couleur du navire (coque/superstructure) (2.6.)
Couleur et inscription de la cheminée (7.j.)		Marques sur la (ou les) cheminée(s) (2.6.)	Marques sur la (ou les) cheminée(s) (2.6.)
Couleur / Description de la superstructure (7.k.)		Couleur du navire (superstructure) (2.6.)	
Nombre de navires OMI (7.l.)			
	Tonnage approximatif (G/T)	Jauge estimative (TONNES) (2.6.)	Jauge estimative (tonnes) (2.6.)
	Tirant d'eau (en charge ou sur lest)	Tirant d'eau (en charge ou sur lest) (2.7.)	Tirant d'eau (en charge ou sur lest) (2.7.)
	Y avait-il des hydrocarbures à l'avant du navire ?	Position de la pollution par rapport au navire (par exemple, sur l'arrière, à bâbord, à tribord) (2.9.)	Position de la nappe par rapport au navire (par exemple sur l'arrière, à bâbord; à tribord) (2.9.)
	Section du navire d'où le rejet semblait provenir	Section du navire d'où le rejet semblait provenir (2.10.)	Section du navire d'où le rejet semblait provenir (2.10.)
	Le rejet a-t-il cessé lorsque le navire a été observé ?	Le rejet à t-il cessé lorsque que le navire a été observé ou	Le rejet a-t-il cessé lorsque le navire a été observé ou contacté par radio ? (2.11.)

		contacté par radio ? (2.11.)	
	Y avait-il d'autres navires suspects dans les environs ?		
		Raisons de soupçonner le navire (2.2.)	
INFORMATION PAR CONTACT RADIO	AUTRES INFORMATIONS OBTENUES PAR CONTACT RADIO	AUTRES RENSEIGNEMENTS, SI L'ON A PU ETABLIR UNE LIAISON RADIO	AUTRES RENSEIGNEMENTS SI UNE LIAISON RADIO A ETE ETABLIE
Contact radio (8.a.)			
Moyens de communication (8.b.)			
VHF / Tél			
Canal / Fréq			Fréquence utilisée (7.1.)
Dernier port d'escale (8.c.)	Dernier port d'escale du navire et date	Dernier port d'escale du navire (7.3.)	Dernier port d'escale du navire (7.4.)
Cargaison (8.d.)			
Dernière cargaison (8.e.)			
Prochain port d'escale, temps d'arrivée prévu (an,mm,jj) (8.f.)	Prochain port d'escale du navire et date	Prochain port d'escale du navire (7.4.)	Prochain port d'escale du navire (7.5.)
Déclaration du capitaine/de l'officier de quart (8.g.)		Information du capitaine sur la pollution (7.1.) Explication donnée par le capitaine (7.2.)	Information du capitaine sur la pollution (7.2.) Explication donnée par le capitaine (7.3.)
	Nom du Capitaine	Nom et nationalité du Capitaine (7.5.)	Prénom, nom et nationalité du (7.6.) capitaine
	propriétaire du navire	Nom du propriétaire du navire (7.5.)	propriétaire du navire
		chef mécanicien	chef machine
		officier de quart	de l'officier de quart
		Indicatif d'appel du navire (7.6.)	Indicatif d'appel du navire (7.7.)
NOTIFICATION DE REJETS DE SUBSTANCES DANGEREUSES PROVENANT D'UNE INSTALLATION OFFSHORE			
INSTALLATION OFFSHORE EN CAUSE:			
Nom de la plate-forme (9.a.)			
Position (lat/long) (9.b.)			
Type de la plate-forme (production/forage etc) (9.c.)			
Nom de la société (9.d.)			

INFORMATION PAR CONTACT RADIO			
Contact radio (10.a.)			
Moyens (10.b.)			
VHF / Teleph			
Ch / Freq			
Contact avec (grade) (10.c.)			
Déclarations (10.d.)			
REMARQUES ET INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES:	TÉMOIN		ADDITIONAL INFORMATION - SUMMARY
		Activité à laquelle se livrait l'observateur lorsque l'observation a été faite, par exemple patrouille, voyage (vol de à) etc... (5.7.)	Activité à laquelle se livrait l'observateur lorsque l'observation a été faite, par exemple patrouille, voyage (vol de.... à....), etc. (5.8.)
			INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES - ELEMENTS DE SYNTHESE
	Considérant que l'acte susmentionné constitue une infraction : (a) des articles 1, 2 et 3 de la Loi 743/77 (Off. Gaz A 319), telle que codifiée et traduite selon le document P.D 55/98 (Off. Gaz A 58) ; (b) de la Convention internationale pour la prévention de la pollution en provenance des navires de 1973 et son Protocole de 1978 (MARPOL 73/78), je requiers l'adoption de sanctions juridiques à l'encontre du capitaine et de toute autre personne responsable à bord.	Ces faits sont susceptibles de constituer une infraction aux dispositions : - de la Convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires modifiée par le protocole du 17 février 1978 ; - des articles L 218-10 à L 218-31 du code de l'environnement.	Ces faits sont susceptibles de constituer une infraction aux dispositions - textes internationaux : convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires faites à Londres le 2 novembre 1973 et modifiée par le protocole de 1978 (dite MARPOL 73/78) - textes nationaux :