RAPPORT

Direction des Affaires maritimes

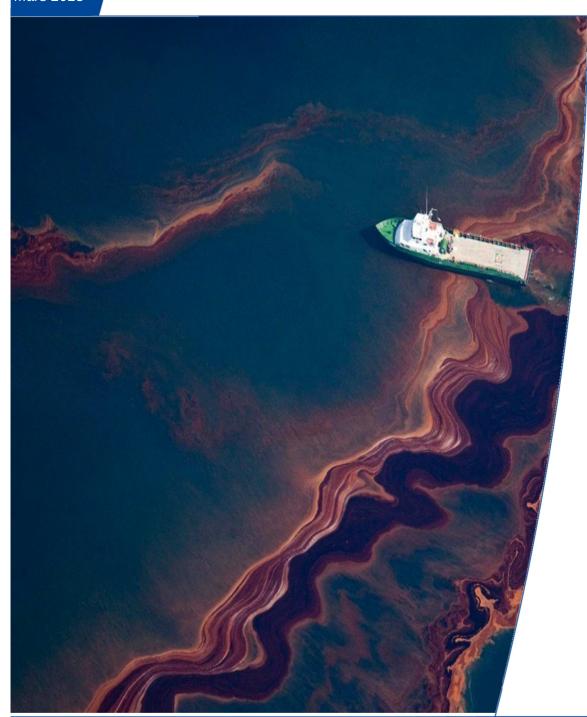
Sous-direction Sécurité maritime

Bureau du Sauvetage et de la Circulation maritimes

Mars 2018

Bilan annuel 2017

Surveillance des pollutions





MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Ministère de la Transition écologique et solidaire

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	28/03/18	Néant

Affaire suivie par

Tél.: 02.33.52.75.74

Courriel: yves.damay@developpement-durable.gouv.fr

Rédaction

APAM Yves Damay – CROSS Jobourg **A1AM Melaine Loarer** – Direction des affaires maritimes

Relecture

AC1AM Nicolas Le Bianic – Direction des affaires maritimes

Validation

AC1AM Vincent Denamur – Direction des affaires maritimes

Référence(s) internet

http://

Référence(s) intranet

http://

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	4
1 - SURVEILLANCE DES POLLUTIONS	5
1.1 - Bilan des pollutions confirmées	5
1.1.1 - Observations liminaires	5
1.1.2 - Synthèse	5
1.1.3 - Répartition géographique	5
1.1.4 - Répartition par type de polluant	7
1.1.5 - Les acteurs de la chaîne opérationnelle « surveillance des pollutions »	7
1.2 - Actualités et événements marquants en 2017	10
1.2.1 - Mise en œuvre de la convention internationale sur la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires	10
1.2.2 - Signalements de pollutions atmosphériques par les navires	10
1.2.3 - Détection des substances liquides nocives : bilan du projet POLLUPROOF	11
1.2.4 - Échouement du Kea Trader en Nouvelle-Calédonie	11
1.2.5 - Pollution du littoral de la Manche et de la mer du Nord par paraffine	11
2 - SUIVI JUDICIAIRE DES INFRACTIONS	10
2.1 - Rappel sur l'organisation	
2.2 - Activité judiciaire en matière de pollution maritime en France	13
2.2.1 - Nouvelles informations judiciaires ouvertes	13
2.2.2 - Affaires jugées en première instance	13
2.2.3 - Affaires jugées en appel	14
2.2.4 - Affaires jugées en cassation	15
2.2.5 - Evolution du nombre de pollutions faisant l'objet de poursuites judiciaires	15

Avant-propos

Le bilan annuel de la surveillance des pollutions contient les données recueillies par les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), services spécialisés des Directions Interrégionales de la Mer. L'instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 confie en effet aux CROSS, sous l'autorité du préfet maritime et du procureur de la République, « la centralisation des informations et la coordination des interventions visant à faciliter la constatation et le recueil d'éléments complémentaires relatifs à la recherche et la répression des pollutions par les navires. »

L'objectif de ce bilan annuel est double :

- analyser la nature et l'évolution des pollutions du milieu marin dans les eaux sous souveraineté et juridiction française, en métropole et outre-mer; le bilan intègre à ce titre les données issues des centres d'outre-mer, offrant ainsi un tableau exhaustif;
- présenter l'actualité judiciaire et les actions de répression menées contre les pollueurs volontaires.

Ce document n'est pas un bilan d'activité, et ne rend pas compte des ressources opérationnelles consacrées à la surveillance des pollutions par les différentes administrations. Il convient d'ailleurs de noter que dans un souci d'efficience, les moyens qui concourent à la surveillance des pollutions ne lui sont, le plus souvent, pas exclusivement dédiés. Il est ainsi difficile d'isoler les ressources consacrées à cette seule mission.

L'année 2017 confirme une tendance nette concernant la localisation des pollutions, observées pour près des deux tiers en deçà de la limite des eaux territoriales. Si la proximité de la côte accroît la visibilité de ces événements, en particulier en période estivale, la majorité est toutefois de faible ampleur.

En outre, les données recueillies montrent pour la 2ème année consécutive une forte hausse des signalements aux CROSS. Elle résulte principalement du développement de l'emploi des technologies de détection satellitaire, qui ont représenté en 2017 près de la moitié des signalements contre un quart en 2015. Cette évolution impose un investissement croissant de vérification mais ne semble pas traduire une recrudescence des pollutions ou des comportements délictuels : le nombre de pollutions confirmées reste stable depuis 2012, et le nombre de flagrant délit demeure à un très faible niveau.

1 - Surveillance des pollutions

1.1 - Bilan des pollutions confirmées

1.1.1 - Observations liminaires

- L'organisation française prévoit que les CROSS sont destinataires de tout signalement de pollution marine, quelle que soit sa source.¹ Après vérification du signalement initial, plusieurs résultats sont possibles : confirmé (constat confirmé par un agent habilité), infirmé (constat infirmé par un agent habilité ; autrement dit, le phénomène signalé n'est en réalité pas une pollution), ou indéterminé (le signalement n'a pas pu faire l'objet d'une vérification par agent habilité, et la réalité de la pollution est incertaine). Sauf indication contraire, les données présentées ci-après ne concernent que les signalements confirmés.
- Tout rejet de navire n'est pas illicite: la Convention internationale pour la prévention de la
 pollution par les navires, dite convention MARPOL, interdit ou encadre les modalités de rejets par
 les navires selon la catégorie de produit et la zone géographique. Ainsi, un navire qui rejette des
 substances polluantes n'est pas nécessairement en infraction: sont admis certains rejets dont
 l'impact sur l'environnement est considéré nul ou négligeable en raison de la nature du produit ou
 de sa faible concentration.

1.1.2 - Synthèse

En 2017, les CROSS ont recensé **134 pollutions confirmées**, chiffre stable par rapport à 2016 (136 pollutions confirmées).

48 de ces pollutions ont été rattachées à un navire source, dont 38 qui présentent un caractère accidentel. Parmi les 10 rejets restants, aucune infraction n'a été relevée ou poursuivie, soit que les rejets aient été effectués en conformité à la réglementation (cf. *supra*), soit que les éléments de preuve d'infraction aient été douteux ou insuffisants.

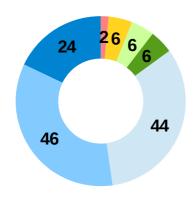
1.1.3 - Répartition géographique

La répartition par façade maritime a légèrement évolué : le nombre de pollutions a baissé d'un tiers en Méditerranée et aux Antilles, tandis qu'il a progressé plus modérément en Atlantique (+13 %) et en Manche / mer du Nord (+29 %).

38 % des pollutions ont été constatées à proximité immédiate du littoral (estran, zone portuaire) et 27 % dans les eaux territoriales, soit près des deux tiers des pollutions observées en deçà de la limite des eaux territoriales. Si la proximité de la côte rend ces événements plus visibles, ils sont souvent de faible ampleur.

La pollution marine est définie par la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer comme « l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin [...], lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes [...], altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément » (article 1^{er} de la Convention).

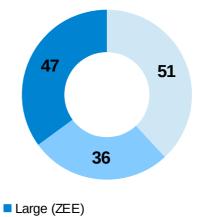
Pollutions par façade maritime en 2017



- Manche-Mer du Nord (CROSS Jobourg)
- Atlantique (CROSS Corsen)
- Méditerranée (CROSS Lagarde)
- Océan Indien (CROSS Réunion)
- Antilles-Guyane (CROSS AG)
- Nouvelle-Calédonie (MRCC NC)
- Polynésie (JRCC Tahiti)

2/3 des pollutions constatées en-deçà de la limite des eaux territoriales

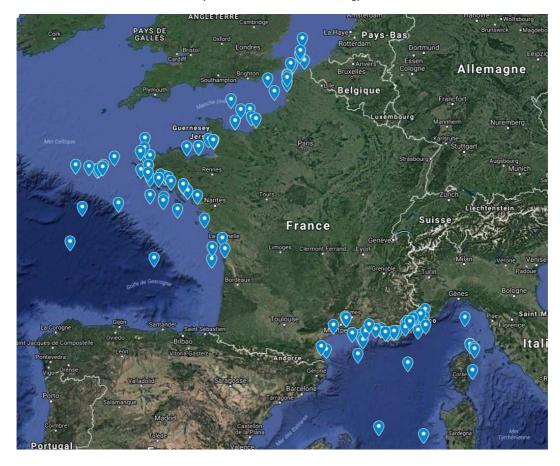
(Pollutions par catégorie d'espace maritime, 2017)



- Eaux territoriales
- Côtier (port, estran, eaux intérieures)

Pollutions confirmées en 2017 en métropole

(Source: CROSS Jobourg)



1.1.4 - Répartition par type de polluant

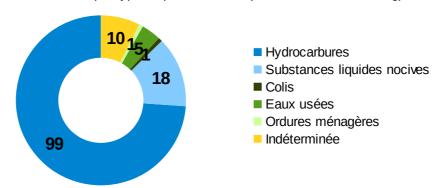
Les polluants qui entrent dans le champ de surveillance des centres correspondent aux catégories prises en compte dans les annexes de la convention MARPOL, à savoir :

- hydrocarbures (annexe I);
- substances liquides nocives (annexe II);
- substances nocives en colis (annexe III);
- eaux usées (annexe IV);
- ordures (annexe V);
- pollutions atmosphériques (annexe VI).

Parmi les 134 pollutions confirmées, la majorité (74 %) sont des hydrocarbures ; 13 % sont des substances liquides nocives et 4 % des rejets d'eaux usées. 7 % sont d'origine indéterminée. Les pollutions atmosphériques (gaz d'échappement des navires dans lesquels le taux de soufre est supérieur au taux autorisé) sont signalées aux CROSS mais ne peuvent être confirmées *in situ* par des moyens de vérification. Ces signalements font l'objet de transmission aux organismes chargés du contrôle par l'État du port (centres de sécurité des navires) pour inspection ultérieure ; ils n'apparaissent donc pas dans les statistiques présentées ici.







1.1.5 - Les acteurs de la chaîne opérationnelle « surveillance des pollutions »

L'instruction n°143.10 du directeur des affaires maritimes du 11 février 2011 désigne les CROSS Jobourg, Corsen et La Garde comme **centres référents pour la surveillance des pollutions**. Leurs zones de responsabilité correspondent aux zones sous juridiction française avec la répartition suivante :

- de la frontière belge au Mont-Saint-Michel pour le CROSS Jobourg;
- du Mont-Saint-Michel à la frontière espagnole pour le CROSS Corsen;
- de la frontière espagnole à la frontière italienne pour le CROSS La Garde en incluant la Corse.

Outre-mer, les CROSS Antilles-Guyane et Réunion ainsi que les RCC (*Rescue Coordination Center*) de Papeete et Nouméa sont les points de contacts au sein de leurs zones de responsabilité en matière de surveillance des pollutions marines.

Ces centres de surveillance des pollutions centralisent toutes les informations relatives aux pollutions détectées en mer, en particulier par les moyens opérationnels des autres administrations (Douane et Marine nationale à titre principal). Par ailleurs et conformément à la convention MARPOL, tout navire doit leur signaler tout événement ou accident ayant conduit ou pouvant conduire au déversement en mer de marchandises toxiques ou polluantes, ainsi que toutes pertes de cargaisons transportées en vrac ou en colis.

Les **centres de sécurité des navires** (CSN), services spécialisés des Directions Interrégionales de la Mer au même titre que les CROSS, sont chargés de contrôler à quai le bon respect de la convention MARPOL, et de mener le cas échéant des enquêtes sur demande du procureur de la République.

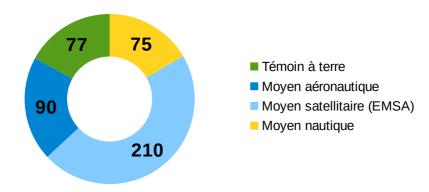
L'administration de la Douane et la Marine nationale disposent des principaux moyens de vérification des signalements, grâce notamment à leurs capacités aéronautiques. Parmi les agents habilités par le Code de l'environnement pour constater et rechercher les infractions de pollution, les commandants d'aéronefs de la Douane et de la Marine nationale produisent un tiers des vérifications de signalements. Les moyens nautiques des diverses administrations concourant à l'action de l'État en mer (Affaires maritimes, Douane, Marine nationale, gendarmerie maritime) comptent également pour un tiers des vérifications.

Enfin, **tout usager de la mer et du littoral** est susceptible de signaler un événement de pollution.

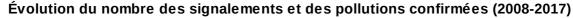
En 2017, 452 signalements de possibles pollutions ont été relayés aux CROSS et RCC en charge de la surveillance des pollutions marines. La part dans ces signalements des détections satellitaires du programme européen CleanSeaNet est croissante d'année en année (47 % en 2017), ce qui est à mettre en relation avec un nombre d'images plus élevé.

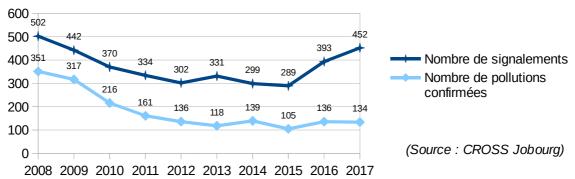
La surveillance par satellite assure 47% des signalements

Origine des signalements, 2017 (source : CROSS Jobourg)



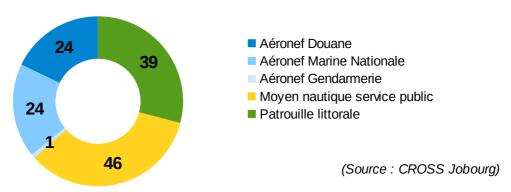
Cependant, seules 9 % des détections satellitaires sont confirmées après vérification par moyen nautique ou aérien. Ce faible taux de confirmation élargit depuis 2015 l'écart entre le nombre de signalements transmis aux CROSS (en hausse) et le nombre de pollutions confirmées (stable sur les six dernières années).





À l'inverse, si les aéronefs ne représentent que 20 % des signalements, ils sont les principaux moyens de confirmation des pollutions dès lors qu'on s'éloigne de la bande littorale.

Moyens de confirmation des signalements (pollutions confirmées), année 2017



Concernant les pollutions atmosphériques, la France ne dispose pas à ce jour d'outil dédié pour la détection en mer. Toutefois, dans le cadre du projet de recherche européen CompMon², la Belgique, la Finlande et la Suède ont équipé des aéronefs avec des senseurs permettant de mesurer la teneur en soufre des gaz d'échappement des navires. En 2017, la Belgique a transmis cinq signalements au CROSS Jobourg, correspondant à des navires naviguant dans le nord de la zone économique exclusive française.

Les mesures en mer ne permettent pas de verbalisation directe, mais servent à cibler les contrôles des navires en escale dans les ports. En l'occurrence, les signalements ont fait l'objet de POLREP transmis aux autorités de contrôle par l'État du port (PSC) des États du port de destination. Il s'agissait dans les cinq cas de ports étrangers et le CROSS Jobourg n'a pas été informé des suites données.

^{2 &}lt;a href="https://compmon.eu/">https://compmon.eu/. Projet co-financé par l'Union européenne, auquel ont participé plusieurs États membres riverains de la Baltique et de la mer du Nord.

1.2 - Actualités et événements marquants en 2017

1.2.1 - Mise en œuvre de la convention internationale sur la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires

À compter du 8 septembre 2017, les navires qui effectuent une navigation internationale ont une obligation de gestion de leurs eaux de ballast : s'ils ne sont pas dotés d'un système de traitement des eaux de ballast, ils ne peuvent les renouveler qu'en respectant des règles d'éloignement des côtes (50 milles marins) et de profondeur (sonde de 200 mètres minimum). Dans les secteurs où ces conditions ne sont pas réunies, la convention donne aux États côtiers la possibilité de désigner une zone dans laquelle le renouvellement est autorisé, dite zone d'échange, comme il en existe actuellement une en Manche et Mer du Nord.

Ces dispositions sont intégrées en droit français dans la partie législative du Code de l'environnement (articles L218-82 à L218-86) et dans l'arrêté ministériel du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 218).

La difficulté à distinguer au premier abord un rejet d'eaux de ballast d'un rejet d'effluents machine ou de produits de cargaison peut conduire à des signalements vers les CROSS. Cela a par exemple été le cas le 4 novembre 2017 concernant le chimiquier *SW Cap Ferrat I*. Après enquête, il s'est avéré que le navire avait procédé au large de Chassiron à un rejet d'eaux de ballast chargées d'alluvions, pompées alors qu'il se trouvait au port d'Ambès dans la Garonne. Le rejet était conforme à la réglementation, mais son aspect boueux avait dans un premier temps soulevé des interrogations sur sa nature.

1.2.2 - Signalements de pollutions atmosphériques par les navires

La teneur en soufre des combustibles liquides utilisés par les navires est encadrée par l'annexe VI de la convention MARPOL, dont les dispositions sont intégrées au droit de l'Union européenne et au droit français.

Au titre de l'application de cette réglementation, la France doit réaliser des contrôles spécifiques concernant la teneur en soufre des combustibles marins sur les navires en escale dans les ports français. Réalisés par les Centres de sécurité des navires (CSN), ces contrôles documentaires peuvent être complétés par une prise d'échantillon analysé en laboratoire. Une note technique de la Direction des Affaires maritimes, en date du 15 juin 2016, en précise les modalités. En 2017, les CSN ont effectué 706 contrôles, dont 182 avec analyse d'échantillon ; soit 295 pour la façade Manche-mer du Nord (66 analyses), 170 pour la façade Atlantique (50 analyses) et 241 pour la façade Méditerranée (66 analyses). 10 infractions ont été constatées.

Compte tenu de l'importance d'une application complète et uniforme de la réglementation en matière de pollution atmosphérique, une réflexion a également été initiée à ce sujet au sein de l'accord de Bonn. Il s'agit en particulier d'améliorer la détection et la répression des rejets d'oxydes de soufre par les navires. Un groupe de travail dédié, auquel participe la France, a été constitué lors de la dernière réunion des parties contractantes en octobre 2017.

En parallèle, l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA) développe une offre de services drones à destination des États membres, dont un service de détection des pollutions atmosphériques des navires. La France sera le deuxième État membres à bénéficier de ce service, dans le cadre d'un déploiement expérimental dont les modalités restent à définir.

1.2.3 - Détection des substances liquides nocives : bilan du projet POLLUPROOF

Le projet POLLUPROOF, financé par l'ANR et piloté par l'ONERA, a été mené entre 2014 et 2017. Ses travaux ont été restitués en décembre 2017. L'objectif était d'améliorer le recueil de preuves de rejets illicites de substances liquides nocives transportées en vrac (MARPOL annexe II) à l'aide de capteurs hyperspectraux aéroportés.

Les mesures expérimentales obtenues lors d'une phase de tests sur 6 produits parmi les plus transportés sont prometteuses, dans la mesure où les produits déversés ont pu être « imagés » simultanément par les moyens de mesures aéroportés. Seuls les produits les plus visqueux ont toutefois eu une réponse significative par capteur hyperspectral.

1.2.4 - Échouement du Kea Trader en Nouvelle-Calédonie

Le 12 juillet 2017, en route entre Papeete et Nouméa, le porte-conteneurs *Kea Trader* (185 m) s'échoue sur le récif Durand, au large de Maré dans les îles Loyauté en Nouvelle-Calédonie. À bord se trouvent 782 conteneurs (dont 53 avec des matières dangereuses), 750 tonnes de fuel lourd type 380, 81 tonnes de gazole et 60 m³ d'huiles diverses.

Près de 700 tonnes de fioul lourd sont pompés le mois suivant, permettant d'écarter tout risque de pollution majeure. 680 conteneurs sont progressivement déchargés entre juillet et novembre. Une tentative de renflouement échoue le 9 octobre.

Le 12 novembre, le navire se brise en deux. Il reste alors à bord 102 conteneurs (dont 80 vides), environ 30 tonnes de gazole, ainsi que le fuel lourd résiduel (« impompables »). Les opérations se poursuivent pour dépolluer les cales du fuel lourd résiduel, du gazole et des eaux mazouteuses. Un dispositif antipollution demeure en place face à des risques de pollution mineure. En mars 2018, l'armateur Lomar Shipping signe un contrat avec la société Shangai Salavage SSC pour déconstruire et retraiter le navire.

Le MRCC Nouméa a reporté 4 pollutions confirmées liées à l'événement.

1.2.5 - Pollution du littoral de la Manche et de la mer du Nord par paraffine

Depuis l'été 2016, une dizaine de vagues de pollution des plages par paraffine ont été signalées au CROSS Jobourg. Ces pollutions ont affecté le littoral de la côte d'Opale (Equihen, Berck, Dannes, Ecault...) et nécessitent à chaque fois d'importants moyens de nettoyage. Aucune opération n'a pu aboutir à l'identification d'un navire source.

Les paraffines sont un terme générique désignant des sous-produits issus du raffinage pétrolier. La réglementation parle de « produits flottants persistants à viscosité élevé et qui se solidifient ». Leur utilisation est grandissante : croissance estimée à plus de 4 % par an, avec un transport mondial de 3 millions de tonnes en 2014³.

Ces produits sont transportés par navires citernes. Après le déchargement, les quantités résiduelles peuvent être importantes car les paraffines restent figées contre les parois froides des cuves, nécessitant un lavage avant tout nouveau chargement. Les eaux de lavage peuvent être traitées par le port de déchargement dans des installations dédiées. Toutefois, dans l'état actuel de la réglementation, elles peuvent également être rejetées en mer sous certaines conditions définies dans l'annexe II de la convention MARPOL.

Une première difficulté réside dans l'identification du produit ; selon la teneur en chlore de la

³ Source : grandviewresearch.com

paraffine, elle appartiendra à une catégorie réglementaire différente (X ou Y) avec des contraintes de rejets différentes. La majorité des paraffines sont toutefois de la catégorie Y avec rejets possibles en mer des eaux de lavage, mais seule une analyse *a posteriori* peut le confirmer.

Cette problématique touche également depuis plusieurs années les autres pays riverains de la mer Baltique et de la mer du Nord. Une démarche a été initiée dès 2014 au sein des organes pertinents de l'Organisation maritime internationale (OMI), en vue d'évaluer le phénomène, puis d'élaborer des amendements appropriés à l'annexe II de la convention MARPOL. Le projet finalisé en février 2018 prévoit que les navires déchargeant des « produits flottants persistants à viscosité élevée » procèdent à un prélavage de leurs cales avant de reprendre la mer, et déchargent les eaux de prélavage dans une installation portuaire. Ces prescriptions seraient applicables dans les ports de la mer Baltique et des eaux de l'Europe du Nord-Ouest (incluant la Manche et la mer du Nord). Ce projet sera soumis à l'approbation des comités compétents de l'OMI en 2018 ; leur date d'entrée en vigueur reste à définir.

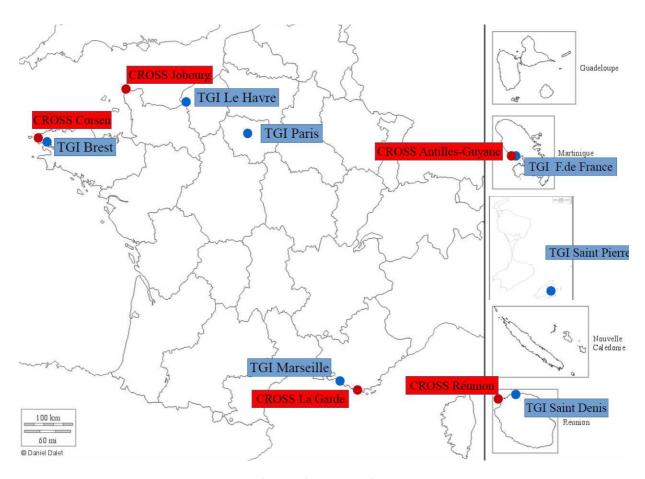
2 - Suivi judiciaire des infractions

2.1 - Rappel sur l'organisation

L'article R312-11 du Code de l'organisation judiciaire, pris en application de l'article L218-29 du Code de l'environnement, dispose que les pollutions marines volontaires « commises dans la zone économique, les eaux territoriales, les eaux intérieures, et les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime sont jugées par un tribunal de grande instance du littoral maritime spécialisé », ou Juridiction du Littoral Spécialisée (JULIS).

En métropole, il s'agit des tribunaux de grande instance de Brest, Marseille et Le Havre. Outre-mer, il s'agit des TGI de Fort-de-France, Saint-Denis-de-la-Réunion et Saint-Pierre-et-Miquelon. Le TGI de Paris est compétent pour juger les infractions commises par les capitaines de navires français se trouvant hors des espaces maritimes sous juridiction française, et peut également être saisi des affaires particulièrement complexes.

⁴ Cf. document PPR5/WP.4 du sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention à l'OMI (8 février 2018).



Les JULIS et les CROSS spécialisés en matière de pollutions marines

2.2 - Activité judiciaire en matière de pollution maritime en France

2.2.1 - Nouvelles informations judiciaires ouvertes

Aucune information judiciaire pour rejet illicite n'a été ouverte en France en 2017.

2.2.2 - Affaires jugées en première instance

Le 17 janvier 2017, le TGI de Brest a condamné l'armateur grec du vraquier libérien *Thisseas* à une amende de 1 million d'euros, et son capitaine à une amende de 30 000 euros. En outre, des dommages et intérêts ont été versés à plusieurs association (dont LPO, Surfrider Foundation, France Nature Environnement et Robin des Bois) qui s'étaient portées parties civiles, pour des montants de 1 000 à 5 000 euros. L'armateur a fait appel de la décision.

Rappel des faits

Le 24 février 2016, un avion Falcon 50 de la Marine nationale reporte au CROSS Corsen une nappe d'hydrocarbures dans le sillage du vraquier *Thisseas*, à 185 nautiques au sud-ouest de la pointe de Penmarc'h, en ZEE française. La nappe observée mesure 35 km de long sur 50 mètres de large. Le navire d'une longueur de 225 mètres venait de Saint-Pétersbourg et se dirigeait vers la Chine.

Le procureur de la République du tribunal de Brest décide le déroutement du navire vers Brest, où il arrive le 26 février. Après inspection et auditions par le groupement de gendarmerie maritime de l'Atlantique et le centre de sécurité des navires de Brest, le vraquier reprend sa route quelques jours plus tard en versant une caution de 500 000 euros.

Points saillants

La nappe observée était exceptionnelle par sa dimension (la plus importante traitée à ce jour par la juridiction brestoise). Elle était également dense, avec 60 % de la nappe correspondant au code 4 selon le code d'apparence de l'accord de Bonn. Ce point semble avoir été déterminant dans le montant de l'amende prononcée,

Le Liberia, en tant qu'État du pavillon, a demandé le dépaysement de l'affaire selon les dispositions de l'article 228 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM). Cet article prévoit la suspension des poursuites engagées contre un navire étranger par l'État côtier dès lors que l'État du pavillon engage lui-même des poursuites au titre de la même infraction. Dans le cas d'espèce, la France a refusé le dépaysement, considérant en particulier que le Liberia n'avait pas apporté la preuve de l'engagement de poursuites judiciaires.

Outre les poursuites à l'encontre du capitaine, des poursuites avaient été engagées en parallèle à l'encontre de l'armateur, au titre de l'article L.218-18 du Code de l'environnement qui permet de poursuivre le propriétaire, l'exploitant ou « toute autre personne que le capitaine exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ». Du fait de la disparition du capitaine dans les jours suivant l'infraction, les débats lors de l'audience se sont concentrés sur la responsabilité de la société Laskaridis Shipping, qui a contesté la qualification d'armateur et s'est présentée comme simple société de *shipping management*. Le juge a cependant considéré que la mission d'*ISM manager* de la société comprenait la gestion effective et directe du transport et le plaçait bien en charge du voyage.

2.2.3 - Affaires jugées en appel

Le 7 avril 2017, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a condamné l'armateur du vraquier italien *SDS Rain* à 750 000 euros d'amende et son capitaine à une amende de 250 000 euros (supportée par l'armateur à hauteur de 225 000 euros). Six associations (dont Surfrider Foundation, France Nature Environnement et la Ligue de Protection des Oiseaux) ont bénéficié de dommages et intérêts pour un montant total d'environ 20 000 euros. L'armateur et le capitaine se sont pourvus en cassation.

Rappel des faits

Le 23 avril 2010, un aéronef de la Douane constate dans le sillage du *SDS Rain* une nappe polluée de 22 km de long et 50 m de large à une dizaine de milles dans le sud de La Ciotat. Le vraquier avait quitté le port de Fos-sur-Mer et faisait route vers la Turquie.

Le 15 février 2012, le TGI de Marseille condamne l'armateur du navire à 750 000 euros d'amende et le capitaine à une amende de 250 000 euros. L'armateur fait appel. Le 30 avril 2013, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence prononce la relaxe, considérant que les preuves apportées par le pilote de l'aéronef (photographies et SLAR) n'étaient pas assez probantes dans la mesure où les eaux de lavage mélangées à un produit non prohibé anciennement transporté par le navire auraient pu entraîner le phénomène d'irisation constaté par le commandant de bord.

Le 13 mai 2014, la Cour de cassation casse l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence et renvoie l'affaire devant cette même juridiction.

2.2.4 - Affaires jugées en cassation

Le 19 avril 2017, la chambre criminelle de la Cour de cassation a rejeté le pourvoi en cassation contre l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence sur le *Carthage* (pavillon Tunisie). Les arguments du capitaine et de l'armateur du navire, invoquant une violation du code de procédure pénale, de la convention européenne des droits de l'homme et de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, n'ont pas été retenus.

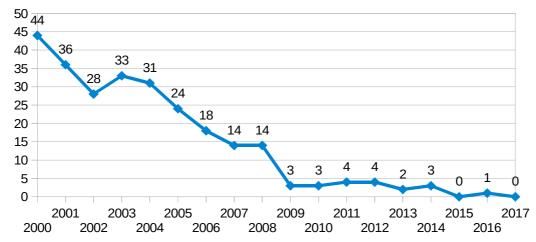
2.2.5 - Evolution du nombre de pollutions faisant l'objet de poursuites judiciaires

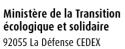
Le nombre de navires pris en flagrant délit a connu une forte chute pendant les années 2000 et se maintient depuis 2009 à un très bas niveau. Ainsi, depuis 2009, seuls 10 flagrants délits ont été constatés dans la zone sous responsabilité de la Préfecture maritime de Méditerranée, 6 dans la zone sous responsabilité de la Préfecture maritime de l'Atlantique et 4 dans celle de la Préfecture maritime de Manche et Mer du Nord.

Le montant élevé des peines prononcées contre les navires pris en flagrant délit de pollution peut en partie expliquer cette chute, en créant un effet dissuasif. Pour mémoire, le Code de l'environnement prévoit 10 ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende pour les capitaines coupables d'un rejet d'hydrocarbures ou de substances liquides nocives transportées en vrac.

Néanmoins, il ne peut être exclu une modification des comportements délictuels, en particulier les rejets nocturnes ou en dehors des eaux françaises, dans des secteurs moins surveillés. On peut relever à cet égard que le rejet du *Thisseas* en 2016 a été observé très au large, où le capitaine pouvait supposer que la surveillance serait moindre.

Nombre de navires pris en flagrant délit de rejet illicite ayant fait l'objet de poursuites judiciaire (2000-2017)





Tél.: 01 40 81 21 22



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE