

RAPPORT

*Direction des
Affaires maritimes*

*Sous-direction des
services maritimes
et du contrôle.*

JUILLET 2020

Surveillance des pollutions en mer.

Bilan annuel 2019



**MINISTÈRE
DE LA MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Affaires suivies par / Rédaction :

Hervé METAYER– DAM / Chargé de mission au bureau du sauvetage et de la surveillance de la navigation maritime. herve.metayer@developpement-durable.gouv.fr

François AMAUDRIC DU CHAFFAUT- Chef de service surveillance des pollutions marines au centre référent principal pour la surveillance des pollutions (CROSS JOBOURG).
francois.amaudric-du-chaffaut@developpement-durable.gouv.fr

Services contributeurs :

Le CROSS JOBOURG en tant que centre référent de façade Manche Est Mer du Nord et centre référent principal pour la surveillance des pollutions.

Le CROSS CORSEN en tant que centre référent de façade Atlantique.

Le CROSS LA GARDE en tant que centre référent de façade Méditerranée.

Le CROSS SOI en tant que centre référent pour la zone maritime Sud de l’Océan Indien.

Le CROSS Antilles-Guyane en tant que centre référent pour la zone maritime Antilles - Guyane.

Le JRCC Papeete.

Le MRCC Nouméa.

Le bureau du sauvetage et de la surveillance de la navigation maritime à la Direction des affaires maritimes.

Le bureau en charge du contrôle par l’état du port à la Direction des affaires maritimes.

Le Ministère de la Justice-Direction des affaires criminelles et des grâces-Bureau du droit économique, financier et social, de l’environnement et de la santé publique.

Relecture :

Constance FABRE-PETON- DAM / Cheffe du bureau du sauvetage et de la surveillance de la navigation maritime.

Morgan BOURHIS- Directeur du CROSS JOBOURG.

Validation :

Vincent DENAMUR – DAM / Sous-directeur des services maritimes et du contrôle.

Table des matières

<i>Avant-propos</i>	4
<i>Observations liminaires</i>	4
<i>Synthèse</i>	5
1. Bilan des pollutions confirmées	8
1.1. Répartition géographique.....	8
1.2. Répartition par type de polluant.....	9
1.3. Les acteurs de la chaîne opérationnelle « surveillance des pollutions »	9
.....	12
2. Actualités et événements marquants en 2019.....	13
2.1. Naufrage du navire GRANDE AMERICA battant pavillon Italien.....	13
.....	13
2.2. Pollution suite à un incendie à bord d'un yacht	14
2.3. Pollution dans le sillage du navire de pêche chinois XIN SHI JI 203	14
3. Surveillance de la navigation maritime	15
.....	15
4. Contribution des CSN dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.	16
5 Suivi judiciaire des infractions	18
5.1 Rappel sur l'organisation	18
5.2 Activité judiciaire en matière de pollution maritime en France	19
5.2.1 Nouvelles procédures judiciaires ouvertes.....	19
5.2.2 Affaires jugées en première instance ou ayant fait l'objet d'alternatives aux poursuites	19
5.2.3 Les affaires jugées en appel.....	20
5.2.4 Les affaires jugées en cassation.....	20

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 relevant du ministère 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'extension des réglementations environnementales aux enjeux inhérents aux émissions atmosphériques des navires, conduit en outre les CROSS et surtout les centres de sécurité des navires (CSN), autres services spécialisés des directions interrégionales de la mer (DIRM) à conduire des actions de contrôles très significatives, reprises par ce bilan 2019.

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.

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 de l'organisation maritime internationale (OMI) 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 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).

Synthèse

L'année 2019 est une année atypique marquée par le naufrage du navire de commerce GRANDE AMERICA dans le golfe de Gascogne, qui a suscité un grand nombre de signalements de pollutions.

Toutefois, même si l'on exclut cet événement de mer, le nombre de pollutions confirmées, 159, traduit une hausse de 23% par rapport à l'année 2018. 53 de ces pollutions ont été rattachées à un navire source, dont 30 qui présentent un caractère accidentel, 17 sont considérés comme volontaires mais effectués dans le respect de la réglementation en vigueur, tandis que 6 sont caractérisés par une insuffisance des éléments de preuve d'infraction. Les 106 autres pollutions sont qualifiées d'orphelines et n'ont pas nécessité de moyen de lutte en mer.

La tendance concernant la localisation des pollutions, plutôt proches de la côte en 2018, a été inversée en 2019. En effet, trois quarts des confirmations ont été faites au-delà des eaux territoriales françaises. Si les pollutions confirmées ont augmenté en 2019, les signalements ont également été plus nombreux (+14,8 %). Cette hausse reste due pour moitié à l'augmentation du nombre de clichés de surveillance satellitaires fournis par l'agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) au travers du programme « CleanSeaNet »².

La part des signalements satellitaires reste sensiblement la même depuis 3 ans, mais les valeurs absolues continuent d'augmenter d'année en année. Elles s'expliquent par une meilleure capacité de détection des satellites « Sentinel » dotés d'une meilleure résolution. Ce service représente près de la moitié des détections de possibles pollutions. Il est le premier vecteur de signalements relayés aux CROSS et remplit clairement une fonction dissuasive.

Enfin, la quasi-totalité des rejets volontaires s'avère être licites puisque effectuées dans le respect des normes internationales, et le nombre de flagrants délits demeure à un très faible niveau³. 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.

Les acteurs de la chaîne opérationnelle poursuivent leur engagement quotidien en matière de surveillance et de prévention de l'environnement marin.

Le rôle joué par les CROSS en matière de surveillance de la navigation et du suivi du trafic maritime est essentiel et se positionne en amont de l'événement de mer, afin d'éviter tout risque d'échouement et de vérifier le respect des distances réglementaires par rapport au rivage des navires transportant des marchandises dangereuses.

Les CROSS, parce qu'ils sont désignés auprès de l'OMI en qualité de service d'assistance maritime et en charge de la surveillance de la navigation dans leur zone de responsabilité, préviennent le risque de pollution par une vigilance permanente des opérateurs.

² Le service CleanSeaNet est basé sur la commande régulière d'images satellites du radar à synthèse d'ouverture (SAR), offrant une couverture mondiale jour et nuit des zones maritimes indépendamment du brouillard et de la couverture nuageuse. Les données de ces satellites sont traitées en images et analysées pour les déversements d'hydrocarbures, la détection des navires et les variables météorologiques. Les informations récupérées comprennent entre autres : l'emplacement du déversement, la zone et la longueur du déversement, le niveau de confiance de la détection et les informations à l'appui sur la source potentielle du déversement (c'est-à-dire la détection des navires et des installations pétrolières et gazières). Des images satellites optiques peuvent également être acquises sur demande, selon la situation et les besoins de l'utilisateur. En coopération avec les utilisateurs, l'AESM planifie et commande des images satellites pour répondre à leurs besoins en matière de couverture de service. Après l'acquisition d'images, les opérateurs formés évaluent les images, ainsi que les informations complémentaires (informations météorologiques, océanographiques et auxiliaires telles que l'AIS et la détection des navires) pour identifier les pollutions possibles, **déterminer la probabilité de présence de pétrole à la surface de la mer et aider à identifier la source de la pollution**. Lorsqu'un éventuel déversement d'hydrocarbures est détecté dans les eaux européennes, un message d'alerte est envoyé aux États côtiers. Les images analysées sont mises à la disposition des points de contact nationaux. L'organisation française prévoit que les CROSS référents (Jobourg, Corsen, La Garde, Antilles – Guyanes et SOI (Réunion-Mayotte)) soient destinataires des alertes. Les capacités de service en temps quasi réel sont cruciales pour une réponse rapide des États côtiers, ainsi que pour augmenter la probabilité d'attraper le pollueur en flagrant délit.

³ 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.

Les nombreuses données maritimes fournies par l'AESM viennent compléter les systèmes d'information nationaux et renforcent la surveillance de la navigation dans nos zones d'intérêts afin de prévenir tout risque d'échouement et anticiper un possible événement de pollution.

Par ailleurs, la pression de contrôle des navires de commerce au sein du mémorandum d'entente du Paris MoU⁴ a un impact positif sur la réduction des pollutions marines. Vingt ans après la catastrophe de l'Erika, ce sont aujourd'hui 1000 navires étrangers qui sont inspectés dans les ports français chaque année.

Les accords régionaux⁵ viennent renforcer les actions de coopération en matière de surveillance et de lutte contre les pollutions marines par l'adoption de méthode opérationnelle commune et la mutualisation des moyens en cas d'événement de mer de grande ampleur.

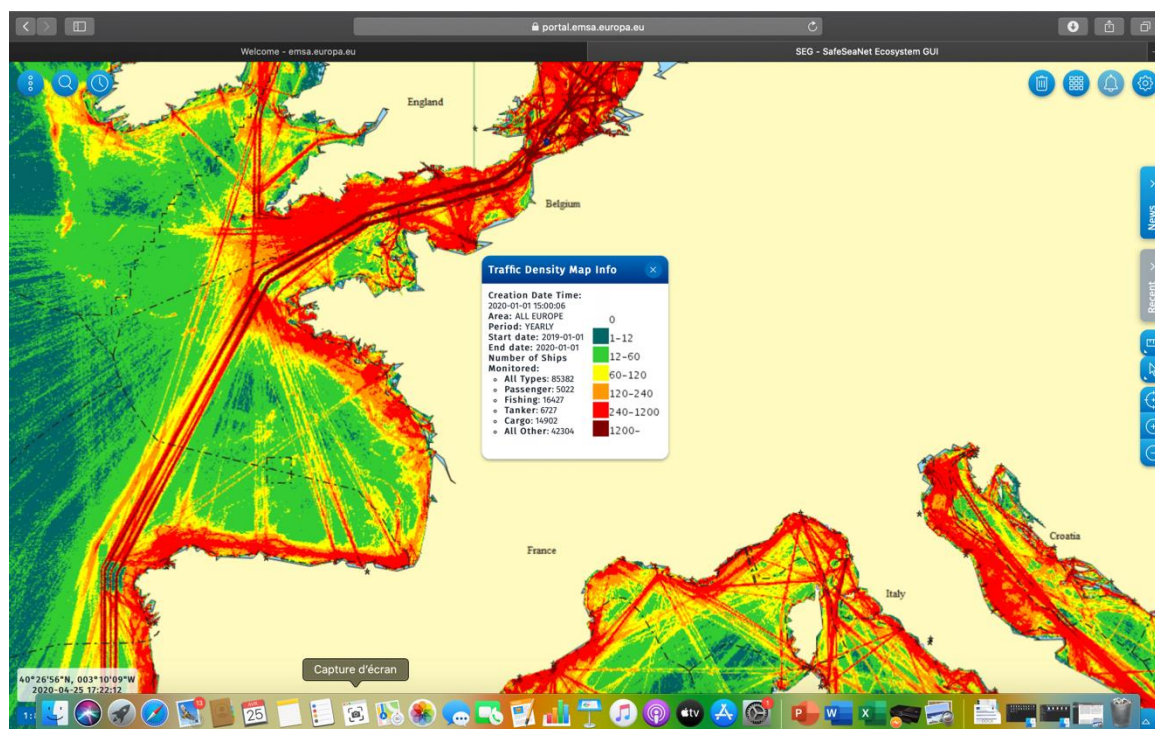


Image du trafic sur l'année 2019 (Services maritimes intégrés de l'AESM).

⁴ **Mémorandum de Paris** sur les contrôles des navires par l'État du port, qui rassemble aujourd'hui 27 États dans le but d'harmoniser les procédures de contrôle des navires faisant escale dans les ports européens.

⁵ L'accord de Bonn concernant la coopération en matière de lutte contre les pollutions de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses date de 1969. Fort de 50 ans d'expériences, la France continue d'honorer ses actions de coopérations en lien avec les États contractants (Allemagne, Danemark, Norvège, Pays-bas, Suède, Royaume-Uni, Irlande, Union Européenne et l'Espagne dont l'adhésion a été officialisée le 11 octobre 2019). Dans la zone de l'accord, le nombre d'avarie reporté diminue légèrement par ans à hauteur de 7%, il n'y a plus de pollution massive de reportée depuis 2011 (d'une taille supérieure à 5000 tonnes).

Les enjeux de santé publique et de transition écologique du secteur maritime suscitent de nouveaux défis en matière de surveillance et de lutte contre les pollutions marines. Les nouveaux amendements de l'annexe VI de la MARPOL qui sont entrés en application à compter du 1 juin 2020 imposent un « global cap » à 0,5% de teneur en soufre des combustibles embarqués et un « carriage ban » à compter du 1 mars 2020, c'est-à-dire l'interdiction pour les navires de transporter dans leurs soutes du combustible d'une teneur en soufre supérieure à 0,5%. En Europe, il existe une zone SECA⁶ (de la Manche à la mer Baltique), où la teneur en soufre du combustible utilisé est limitée à 0,1%.

Par conséquent, la compréhension du comportement à la mer de ces combustibles dé-soufrés est nécessaire à la définition de la meilleure réponse de lutte en mer. Le projet IMAROS financé par l'UE et porté par la Norvège a démarré sur l'année 2020, la France (le CEDRE) y contribue. Ce programme vise à apporter une meilleure compréhension des propriétés physiques et chimiques des nouveaux combustibles.

⁶ Sulphur Emission Control Areas.

1. Bilan des pollutions confirmées

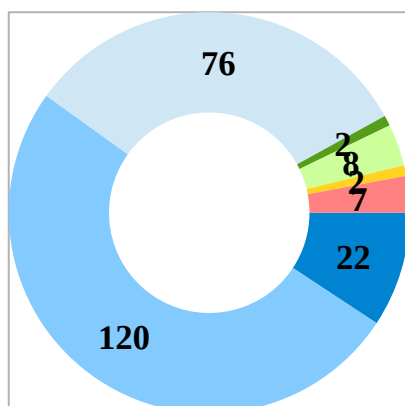
1.1. Répartition géographique



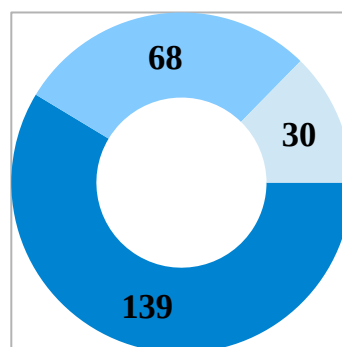
Pollutions marines confirmées en 2019 dans l'Hexagone (source CROSS Jobourg).

Pollutions par façade maritime en 2019

- 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)



3/4 des pollutions constatées hors des eaux territoriales



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

1.2. Répartition par type de polluant

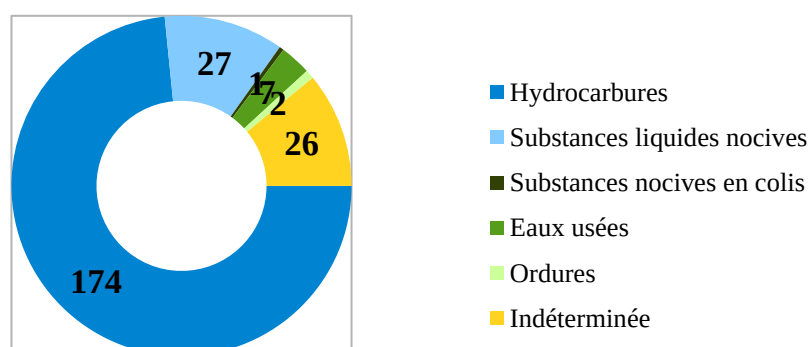
Les polluants qui entrent dans le champ de surveillance des centres opérationnels correspondent aux catégories prises en compte dans les annexes de la convention MARPOL, à savoir :

- 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 237 pollutions confirmées, près des trois quarts (73 %) concernent les pollutions par hydrocarbures ; 11 % sont des substances liquides nocives et 3 % sont des rejets d'eaux usées. On compte enfin 1 pollution par substances nocives transportées en colis et 2 pollutions par ordures. Les pollutions de type indéterminé représentent 11 % des confirmations, pourcentage stable par rapport à 2018 (12%). Les pollutions atmosphériques (gaz d'échappement des navires dans lesquels le taux de soufre est supérieur au taux autorisé) sont signalées aux CROSS. Ces signalements font l'objet de transmission aux organismes chargés du contrôle par l'État du port pour inspection ultérieure : ils n'apparaissent donc pas de manière exhaustive dans les statistiques présentées dans ce bilan.

(73 %) sont des pollutions par hydrocarbures.

Pollutions confirmées par type de polluant, 2019 (source: CROSS Jobourg)



1.3. 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 zone de compétence du sous-CROSS 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 au titre de l'État du pavillon et de l'État du port à quai ou au mouillage le bon respect des dispositions des réglementations internationales et communautaires en matière de prévention de pollution de l'environnement maritime⁷, et de mener le cas échéant des enquêtes sur demande du procureur de la République.

Les administrations de la Douane et de 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.

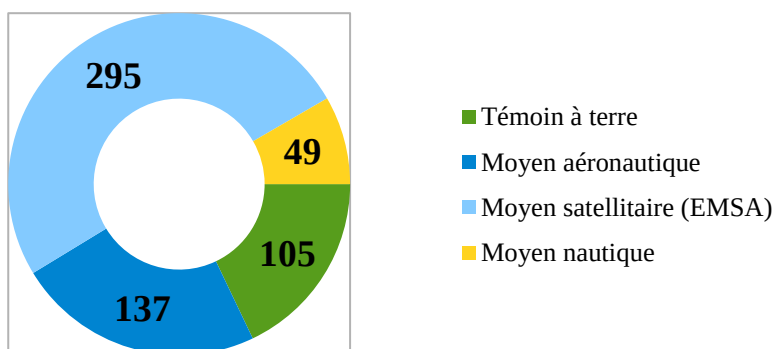
En 2019, 605 signalements de possibles pollutions ont été relayés aux CROSS en charge de la surveillance des pollutions marines. La part dans ces signalements des détections satellitaires du programme européen « CleanSeaNet » est stable par rapport à 2018, à 48,7 %. En 2019, 18,3 % des détections satellitaires ont été confirmées après vérification par moyen nautique ou aérien (5 % en 2018). Ce chiffre est à mettre en lien avec les 85 signalements d'origine satellitaire infirmés par des moyens habilités (28 % des signalements). **Ainsi, presque un signalement sur deux est suivi d'une investigation par un moyen habilité permettant la confirmation ou l'infirmerie de la pollution.**

La forte augmentation du taux de confirmation réduit pour la première fois depuis 2015 l'écart entre le nombre de signalements transmis aux CROSS et le nombre de pollutions confirmées. Le taux de confirmation des signalements issus du programme CleanSeaNet est directement lié au naufrage du GRANDE AMERICA, qui a conduit la France à demander de nombreux clichés satellitaires ciblés, confirmés par moyens dédiés rapidement.

À l'inverse, si les aéronefs ne représentent que 16,2 % des signalements, ils sont à l'origine de 60 % des confirmations de pollutions marines.

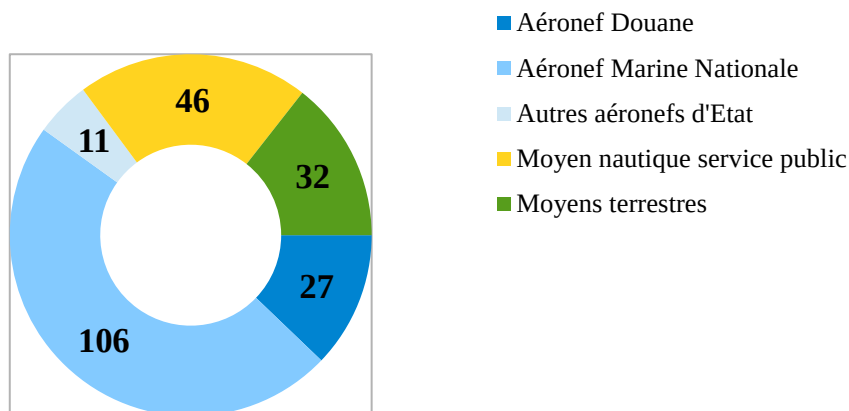
La surveillance par satellite est à l'origine de 48,7% des signalements

Origine des signalements, 2019 (source: CROSS Jobourg)

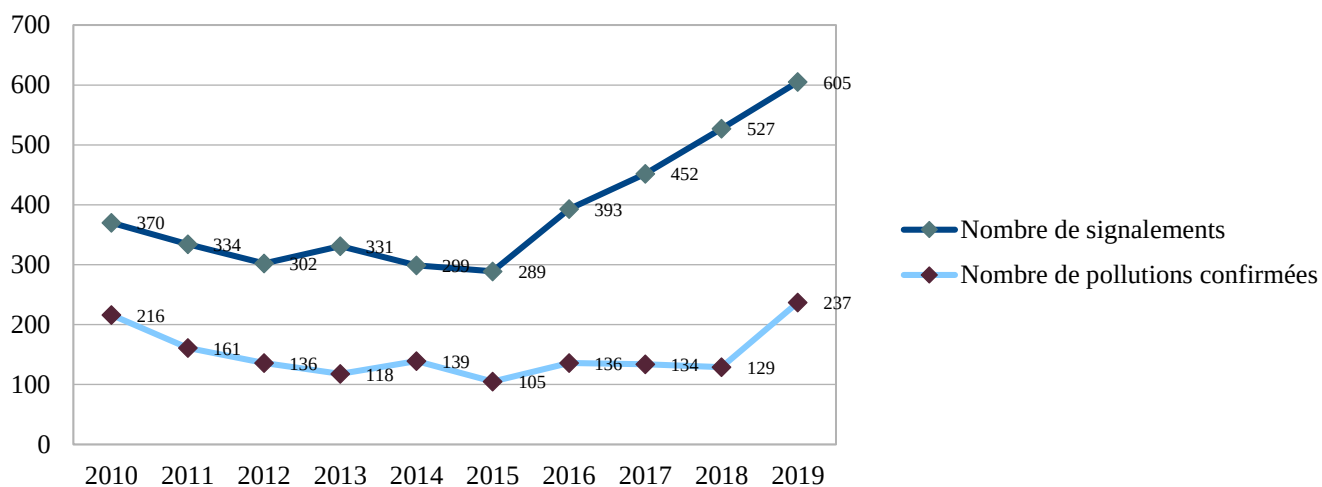


⁷ Convention MARPOL, BWM, AFS, directives « soufre », directives « déchets », etc.

Moyens de confirmation des signalements (pollutions confirmées), année 2019 (source: CROSS Jobourg)

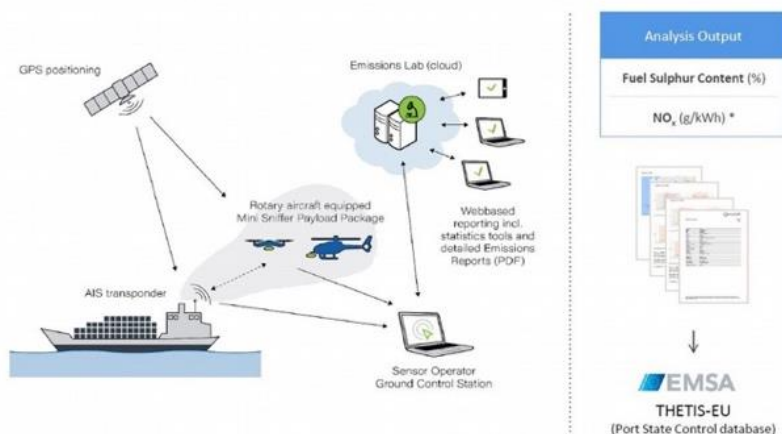


Évolution du nombre des signalements et des pollutions confirmées entre 2010 et 2019, événement de mer GRANDE AMERICA compris. Source: (CROSS Jobourg)



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 CompMon⁸, 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 2019, la Belgique a transmis trois 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 maritimes du port de destination⁹ (contrôle par l'Etat du port).

La direction des affaires maritimes a accès aux services drone de l'AESM. Elle a initié fin 2019 une procédure de mobilisation d'un drone renifleur dans la perspective de réaliser en fin d'année 2020 une mission de contrôle des émissions atmosphériques dans la partie française du détroit du Pas-de-Calais. Le drone sera utilisé comme un outil de ciblage en lien avec les services de contrôle au titre de l'État du port¹⁰, ce futur déploiement permettra d'alimenter les réflexions sur la pérennisation des services drones dans ce contexte. Le drone qui sera alloué à la DAM et opérée par le consortium Nordic-Unmanned est un Shiebel Camcopter S100.



⁸<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.

⁹ Les inspecteurs en charge du contrôle par l'Etat du port contrôlent la conformité des carburants. Lors d'une inspection à bord, leurs agents exercent un contrôle documentaire (certificat IAPP (International Air Pollution Prevention), les reçus de livraison de soutes (Bunker Delivery Notes), les registres des hydrocarbures (Oil Record Book) où sont consignées toutes les opérations liées aux carburants du navire. Les agents font également un contrôle in situ par des prélèvements d'échantillons en salle des machines, envoyés ensuite à des laboratoires assermentés, afin de contrôler la conformité du carburant utilisé.

¹⁰ Marpol VI, Directives UE 2016/802 concernant la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, note technique DAM du 21 mars 2017 relative à la détection par des aéronefs de possibles infractions à l'annexe VI Marpol et aux mesures d'information et de contrôle par les CROSS et les CSN.

2. Actualités et événements marquants en 2019

2.1. Naufrage du navire GRANDE AMERICA battant pavillon Italien

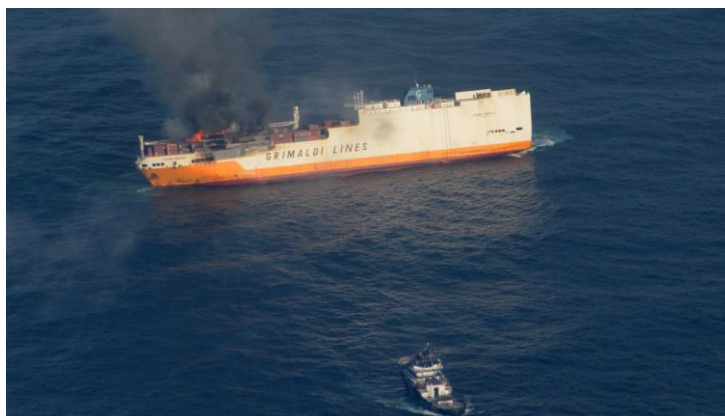
Le 10 mars 2019, au cours de la nuit, un incendie se déclare à bord du navire italien GRANDE AMERICA, roulier mixte de 214 mètres, alors qu'il transite dans le golfe de Gascogne. Le foyer de l'incendie est situé au niveau des conteneurs transportés en pontée mais le feu se propage rapidement aux ponts-garage puis à tout le navire. Les conditions météorologiques sont sévères. Une opération SAR est conduite par le CROSS Etel. L'ensemble des marins du bord est sauvé. En dépit d'une phase d'assistance à navire en difficulté, le GRANDE AMERICA coule et se pose sur la plaine abyssale le 12 mars 2019.

Dès le 14 mars, une première nappe d'hydrocarbures provenant des soutes du navire est observée. Elle sera suivie par de nombreux autres signalements : 2 200 tonnes de fioul lourd se trouvent dans les soutes de l'épave. Pour la première fois depuis sa mise en place, le dispositif ORSEC maritime – volet antipollution est porté au niveau 3 (niveau d'alerte maximum). Une équipe de gestion de crise est constituée à la Préfecture maritime, en lien permanent avec l'armement *Grimaldi Lines*. L'équipe de gestion de l'intervention est confiée au COM Brest, qui déploie rapidement un coordinateur sur zone à bord du VN SAPEUR. Le CROSS Corsen assure le suivi quotidien des signalements et des relocalisations. Il synthétise chaque jour les informations opérationnelles au travers de messages d'information « POLREP ».

Une opération de lutte est mise en place, sous l'autorité du Préfet maritime. De nombreux moyens d'État sont déployés sur zone, tant pour la surveillance que pour la dépollution (récupération des hydrocarbures remontant à la surface). L'amélioration progressive des conditions météorologiques permet d'écarter la crainte d'une arrivée massive de substances à la côte.

Le 23 avril, soit près d'un mois et demi après le naufrage, une inspection par robot sous-marin est réalisée par 4 600 mètres de fond, permettant de colmater les fuites résiduelles dans la coque. Le dispositif aéronaval est peu à peu allégé pour laisser place à une surveillance par des vols programmés et des passages satellitaires.

Au total, ce sont 78 POLREP qui ont été transmis par le CROSS Corsen de mars à décembre 2019 en lien avec cette pollution.



2.2. Pollution suite à un incendie à bord d'un yacht

Le 25 août 2019, suite à l'incendie du yacht de 18 m « WEST INDIES » à Sant'Amanza, 300 litres de gazole ont été déversés en mer. Plusieurs moyens, dont une vedette de la Douane, le canot tout-temps de la station SNSM de Bonifacio et un barrage flottant mis à disposition par le port de Bonifacio, ont été déployés pour contenir la pollution.



2.3. Pollution dans le sillage du navire de pêche chinois XIN SHI JI 203

Le 12 mai 2019 en milieu d'après-midi, un avion de ligne d'Air Tahiti signale au JRCC, par l'intermédiaire de la tour de Faa'a, une pollution dans le sillage d'un navire de pêche, au large de la commune de Arue, hors lagon – secteur Tahiti. Après recoupement des pistes AIS, le navire chinois XIN SHI JI 203 est identifié sur la zone. Un moyen nautique de la Gendarmerie est dépêché sur les lieux et constate le flagrant délit. En parallèle, le navire reconnaît les faits par l'intermédiaire de son agent (et interprète).

Le parquet de Tahiti, en lien avec le JRCC, ordonne le déroutement du navire vers le port de Papeete, qu'il venait de quitter quelques minutes auparavant. La pollution par hydrocarbure, d'une longueur de 2.5 milles marins et d'une largeur de 200 mètres, provient d'eaux de cale machine souillées et rejetées à la mer.

Le navire déclare plus tard avoir été victime d'une voie d'eau, suite à la rupture d'un collecteur de refroidissement.

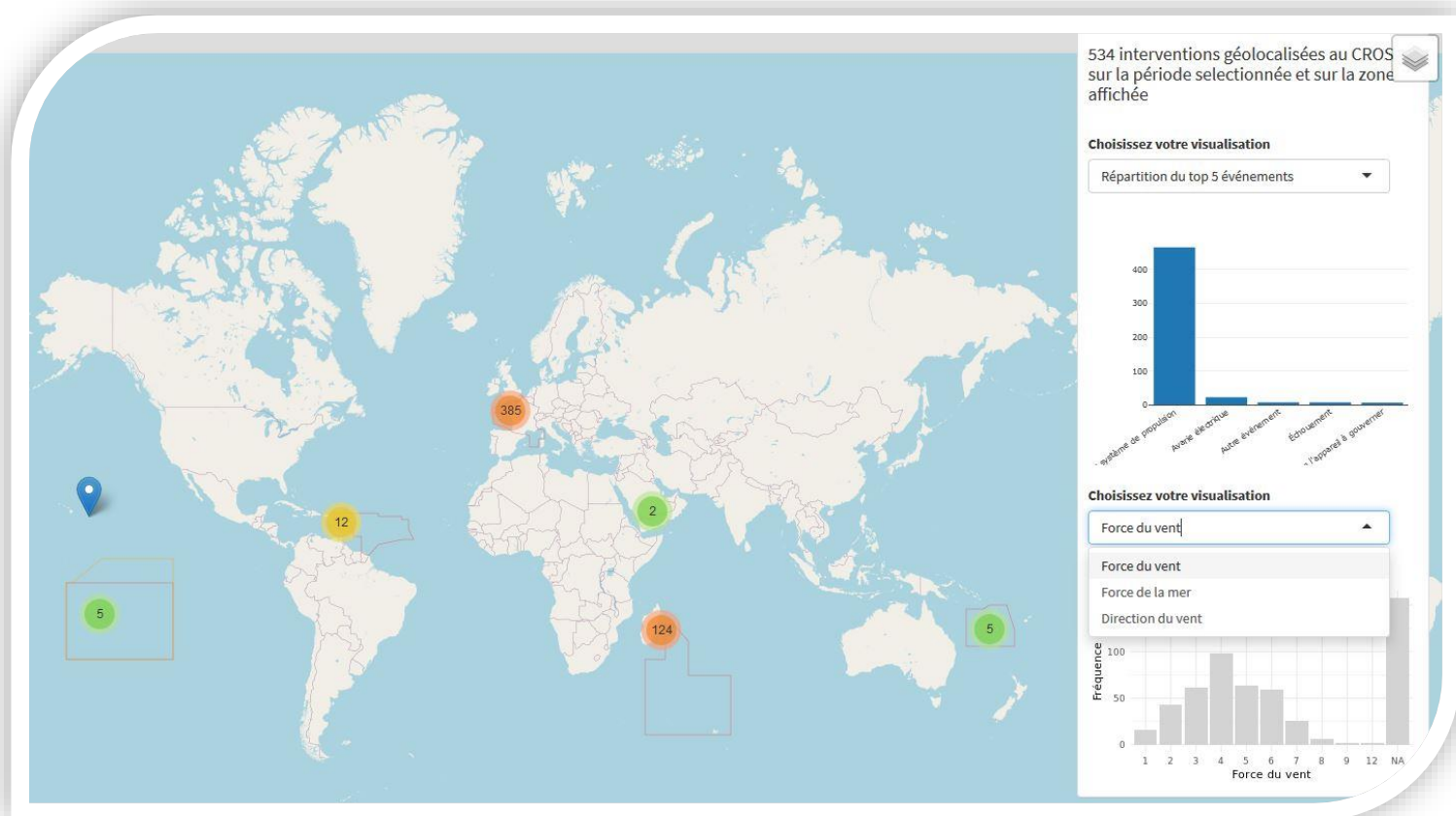
Une inspection à bord est conduite par le CSN (SAM PF). L'inspection montre que le navire a évacué ses eaux par des moyens d'assèchements annexes, sans utiliser les moyens fixes pourvus de filtres. Lors du jugement, la situation d'urgence invoquée par le capitaine, n'est pas retenue (cf page 19).



3. Surveillance de la navigation maritime

Afin de prévenir les risques liés à la navigation maritime (événements de mer, pollution du milieu marin et du littoral...), les CROSS exercent la mission permanente de service d'assistance maritime et de surveillance de la navigation. Cette surveillance est particulièrement renforcée dans le secteur de la Manche, principal carrefour maritime assurant la desserte de toute l'Europe du Nord-Ouest. Afin de garantir la sécurité de cette zone caractérisée par une forte densité de trafic maritime et de transport d'importants volumes de marchandises dangereuses, en vrac et conteneurisées. Les CROSS Corsen, Jobourg et Gris-Nez en qualité de service de trafic maritime (STM) disposent d'équipements dédiés de détection (radar et AIS) et de capacités de communications permettant d'assurer la surveillance des navires en transit dans les dispositifs de séparation de trafic de la Manche (enregistrement des comptes rendus de passage et suivi des navires en avarie à l'intérieur et aux abords des « rails de navigation » de Ouessant, des Casquets et du Pas-de-Calais).

Sur l'année 2019, 534 opérations dites de services d'assistance maritime impliquant des navires de commerce ont été coordonnées par les CROSS. Dans la majorité des cas, les événements signalés sont des avaries mécaniques sur le moteur principal de propulsion ou sur le circuit de combustible. La durée des réparations est généralement inférieure à 4 heures, ce qui n'engendre pas de mesures complémentaires des CROSS, si ce n'est la surveillance attentive de la dérive du navire ainsi que les trajectoires des autres navires à proximité. Ce volume d'opération est en baisse comparée à l'année 2018 où 650 opérations d'avaries en mer avaient été suivies.



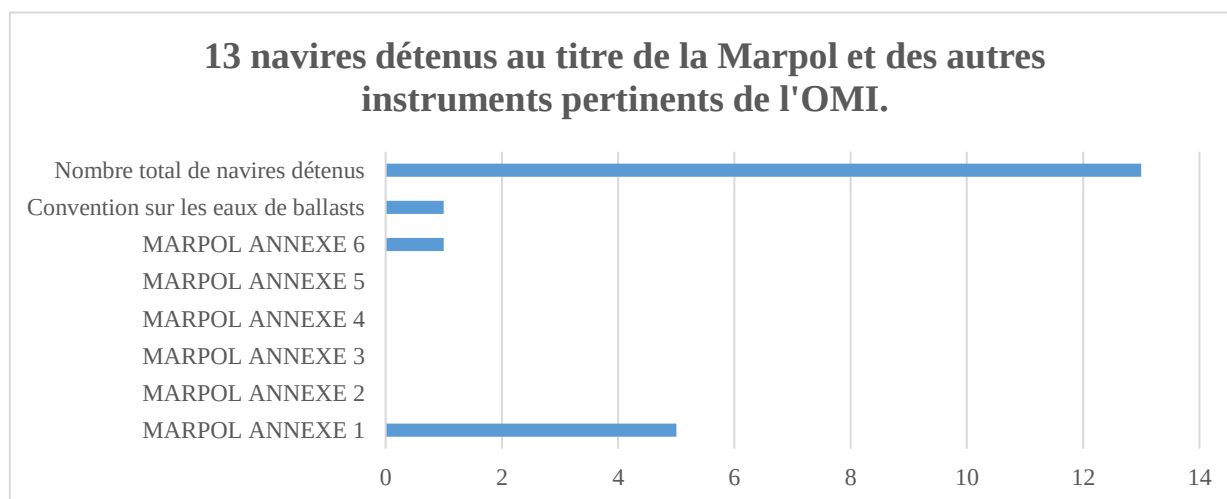
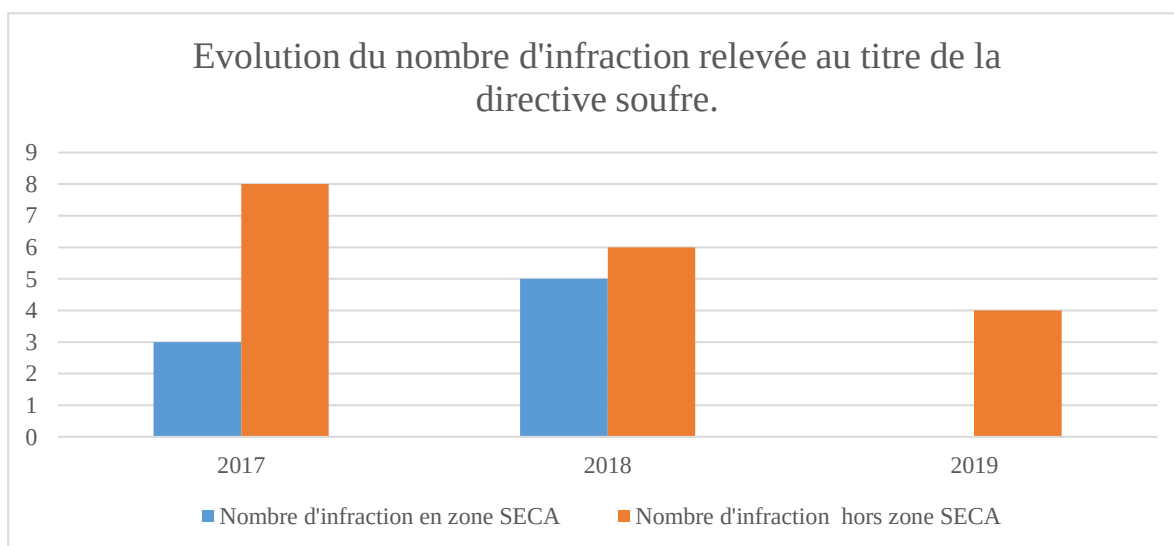
Source : cartographie SECMAR du SNOSAN (<https://carte.snosan.fr>)

4. Contribution des CSN dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.

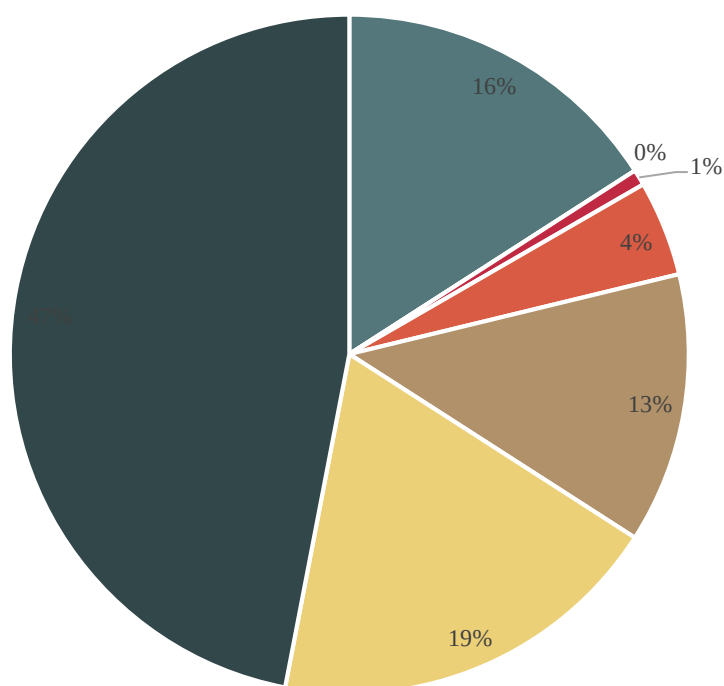
En 2019, les centres de sécurité des navires (CSN) ont effectué **1024 inspections** de navires étrangers dans les ports français. Ces contrôles ont amené à la détention de 13 navires de commerces au titre de la Convention MARPOL et de la convention sur la gestion des eaux de ballast.

Par ailleurs, les CSN ont conduit **628 inspections** relatives à la teneur du soufre dans les combustibles des navires, et ont procédé à **179 analyses** d'échantillons de combustibles. Les résultats de ces analyses ont donné lieu à **4 rapports d'infraction** transmis à la Justice. Il convient de noter que les objectifs assignés à la France par la Commission européenne sont atteints. La directive européenne (UE) 2016/802 du parlement Européen et du conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides a permis une grande avancée dans les résultats, car plus contraignante que la convention MARPOL.

Les inspecteurs de la sécurité des navires s'appuient sur l'outil de ciblage THETIS et THETIS-UE pour mettre en œuvre la stratégie de ciblage définie au niveau européen. Ils sont destinataires des signalements de pollutions atmosphériques ou d'avaries recueillis par les CROSS, qui constituent un motif supplémentaire de ciblage.



Ventilation des déficiences émises au titre des différentes annexes de la Marpol et de la Convention sur les eaux de ballasts.



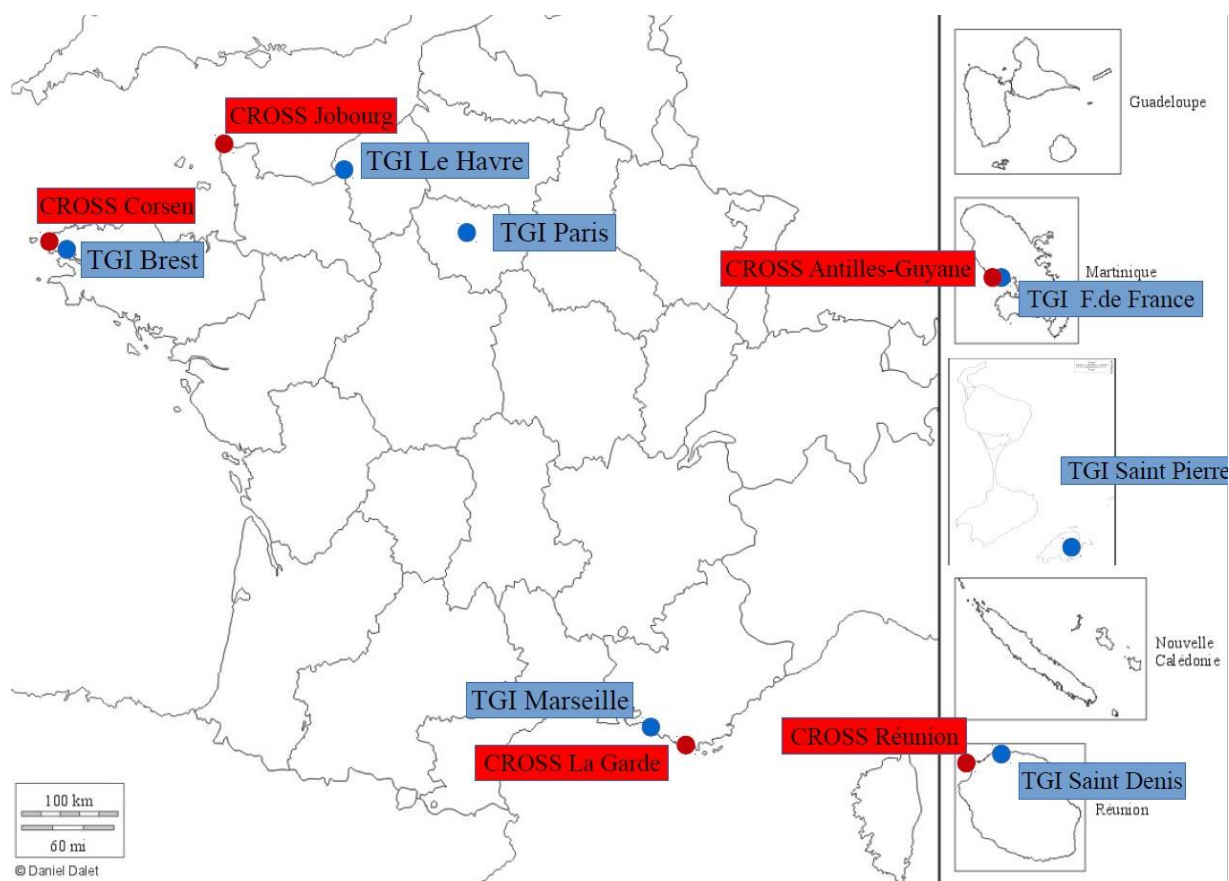
- Nombres de déficiences au titre de la Convention MARPOL ANNEXE 1 (Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures)
- Nombres de déficiences au titre de la Convention MARPOL ANNEXE 2 (Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac)
- Nombres de déficiences au titre de la Convention MARPOL ANNEXE 3 (Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis)
- Nombres de déficiences au titre de la Convention MARPOL ANNEXE 4 (Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires)
- Nombres de déficiences au titre de la Convention MARPOL ANNEXE 5 (Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires)
- Nombres de déficiences au titre de la Convention MARPOL ANNEXE 6 (Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires)
- Nombres de déficiences au titre de la Convention sur les eaux de ballasts

5 Suivi judiciaire des infractions

5.1 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 (TGI) 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.



Les JULIS et les CROSS spécialisés en matière de pollutions marine

5.2 Activité judiciaire en matière de pollution maritime en France

5.2.1 Nouvelles procédures judiciaires ouvertes

Pollution maritime à la suite du rejet d'hydrocarbures par le navire XIN SHI JI 203 le 12 mai 2019 (TPI Papeete). Deux avions de ligne, survolant les eaux polynésiennes, signalaient le 12 mai 2019 au JRCC (Joint Rescue Coordination Center) de Tahiti, placé sous l'autorité du Haut-Commissaire de la République, une zone de pollution maritime s'étendant sur près de cinq kilomètres de long dans le sillage d'un bateau, rapidement identifié comme étant le XIN SHI JI 203, un thonier chinois en escale au port maritime de Papeete. Une enquête préliminaire était ouverte par le parquet de Papeete, qui engageait finalement des poursuites contre le capitaine du navire et l'armateur, ZHOUSTAN PACIFIC TUNA PELAGIC FISHER CO LTD, du chef de rejet en mer territoriale de substance polluante par un navire de moins de 400 tonnes. **Par jugement en date du 28 janvier 2020, le tribunal de première instance de Papeete condamnait le capitaine au paiement d'une amende de 300 000 F CFP (2 515,12 euros) et l'armateur au paiement d'une amende de 35 789 519,83 F CFP (300 049,44 euros). Ceux-ci interjetaient appel du jugement.**

5.2.2 Affaires jugées en première instance ou ayant fait l'objet d'alternatives aux poursuites

Jugement de la JULIS du Havre en date du 23 janvier 2019 (MARAKI K)

Le 7 mai 2018, des inspecteurs du CSN de Rouen procédaient au contrôle du navire MARAKI K, un vraquier battant pavillon des Iles Cook, en escale au port de Rouen. Lors de ce contrôle et de l'étude des documents du navire, il était constaté sur le registre de bord que le navire, en provenance du port de La Pallice à La Rochelle, n'avait pas effectué son changement de type de combustible à l'endroit requis, mais seulement en arrivant dans la zone de mouillage du port de Rouen. Les agents du CSN relevaient ainsi que le navire MARAKI K avait utilisé, à l'intérieur de la zone SECA et dans les eaux sous juridiction française, un combustible dont la teneur en soufre était de 1,02 % (la limite supérieure autorisée étant de 0,1 %). Le capitaine du navire était poursuivi du chef d'utilisation par un navire en mer territoriale de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisées, devant la JULIS du Havre qui, par jugement en date du 23 janvier 2019, le condamnait à une amende de 30 000 euros et à la publication de la décision dans les journaux PARIS NORMANDIE et OUEST FRANCE.

Jugement du TJ de Rouen en date du 30 août 2019 (VORONOV)

Dans le cadre d'un contrôle réalisé le 20 juin 2018, les inspecteurs du CSN de Rouen prenaient connaissance du registre des eaux de ballast du navire L'ORIENT TRAIL, propriété de la compagnie INTERORIENT MARINE SERVICES, qui indiquait que le navire avait déchargé 4 753,7 mètres cube d'eaux de ballast dans le port de Rouen, alors que ces eaux avaient été chargées à Dakar au Sénégal. Le capitaine du navire indiquait avoir commis ce délit de manière non intentionnelle car il n'avait pas connaissance de la nouvelle réglementation. Or, il apparaissait qu'un mail avait été envoyé par sa compagnie le 7 septembre 2017 pour signaler l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions. Le capitaine expliquait également que cette manœuvre de déballastage était nécessaire pour la sécurité du navire, mais ne rapportait pas la preuve de circonstances exceptionnelles ou de situation d'urgence ayant justifié cette action. Poursuivi devant le tribunal correctionnel de Rouen, le capitaine était condamné le 30 août 2019 à une amende de 15 000 euros dont 10 000 euros avec sursis en répression du délit de gestion irrégulière des eaux de ballast par un navire. Le paiement de l'amende non assortie du sursis était mis à la charge de l'armateur. **Il s'agit de la première condamnation française en matière d'eaux de ballast.**

Amende de composition pénale proposée par le parquet spécialisé du Havre et réglée le 26 novembre 2019 (L'OCEAN)

Le 21 novembre 2018, un hélicoptère de la Douane reportait au CROSS Jobourg une nappe d'hydrocarbures dans le sillage du navire de pêche L'OCEAN, se trouvant devant le port de Dieppe. L'équipage de l'hélicoptère faisait état d'une pollution de 1,7 nautique de long sur 5 mètres de large. La pollution était continue de l'arrière du navire à l'entrée du chenal de Dieppe, avec des traces d'hydrocarbures dans les bassins du port. Le capitaine du navire de pêche reconnaissait les faits reprochés et s'acquittait, le 26 novembre 2019, d'une amende de composition pénale d'un montant de 500 euros, du chef de rejet involontaire de substance polluante.

Jugement de la JULIS du Havre en date du 11 décembre 2019 (FALSTRIA SWAN)

A la suite d'un contrôle réalisé dans le port du Havre le 22 décembre 2018, les analyses effectuées sur le navire FALSTRIA SWAN, battant pavillon à Antigua-et-Barbuda et exploité par la compagnie UNITANKERS M/T, faisaient ressortir l'utilisation d'un combustible dont la teneur en soufre était de 0,23 %, alors que la norme maximale autorisée est de 0,1 % en zone SECA. Par jugement de la JULIS du Havre en date du 11 décembre 2019, le capitaine du navire était condamné au paiement d'une amende de 80 000 euros, dont 65 000 étaient mis à la charge de l'armateur, ainsi qu'à la publication de la décision aux frais de l'armateur pour les faits d'utilisation par un navire en mer territoriale de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisées. Ceux-ci interjetaient appel du jugement.

5.2.3 Les affaires jugées en appel

Arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence en date du 12 novembre 2019 (AZURA)

Le 28 mars 2018, le navire de croisière AZURA, propriété de la société anglaise CARNIVAL PLC, était contrôlé par des inspecteurs de la sécurité des navires avec, à son bord, un carburant à la teneur en soufre de 1,68 %, dépassant les 1,5 % autorisés. Par jugement en date du 26 novembre 2018, la JULIS de Marseille condamnait le capitaine du navire au paiement d'une amende de 100 000 euros, dont 80 000 étaient mis à la charge de CARNIVAL PLC, ainsi qu'à la publication de la décision dans les journaux LA PROVENCE et LE MARIN, en répression des faits d'utilisation par un navire en mer territoriale de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisées. Ceux-ci interjetaient appel du jugement. Par arrêt en date du 12 novembre 2019, la cour d'appel d'Aix-en-Provence, relaxait le capitaine du navire des fins de la poursuite pour défaut d'élément intentionnel, considérant qu'il suivait les instructions de sa compagnie et « pouvait légitimement penser que celles-ci étaient conformes à la réglementation qu'il se devait de respecter ». Le parquet général d'Aix-en-Provence formait un pourvoi en cassation contre cet arrêt.

5.2.4 Les affaires jugées en cassation

Arrêt de la chambre criminelle de la Cour de cassation en date du 24 septembre 2019 (THISSEAS)

Le 24 février 2016, un avion Falcon 50 de la Marine nationale reportait au CROSS Corsen une nappe d'hydrocarbures dans le sillage du vraquier libérien THISSEAS, propriété de la société LASKARIDIS SHIPPING CO, à 185 nautiques au sud-ouest de la pointe de Penmarc'h, en ZEE française. La nappe observée mesurait 35 km de long sur 50 mètres de large. Le Libéria informait les autorités françaises de l'ouverture d'une enquête contre le capitaine et l'armateur du navire le 6 avril 2016, et sollicitait la suspension des poursuites engagées en France.

Le 2 novembre 2016, le Premier ministre décidait de ne pas donner suite à la demande de suspension des poursuites formulée par le Libéria, faute de disposer d'éléments précis permettant d'envisager des poursuites effectives, tant en procédure que sur le fond du droit. Pour rappel, aux termes de l'article 228 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (CNUDM), lorsque des poursuites ont été engagées en vue de réprimer un rejet illicite commis par un navire étranger dans la ZEE ou la ZPE en Méditerranée, il appartient à l'autorité judiciaire de suspendre les poursuites dès lors que l'État du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction, dans les six mois suivant l'introduction de la première action. L'État côtier peut néanmoins s'opposer à cette suspension lorsque les poursuites qu'il a engagées portent sur un cas de dommage grave causé à lui-même ou lorsque l'État du pavillon a, à plusieurs reprises, manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires. Par jugement en date du 17 janvier 2017, la JULIS de Brest condamnait le capitaine du navire au paiement d'une amende de 30 000 euros et la société LASKARIDIS SHIPPING CO au paiement d'une amende de 1 000 000 euros en répression des faits de rejet au-delà de la mer territoriale de substance polluante par un navire d'au moins 400 tonnes. La cour d'appel de Rennes concluait, le 13 septembre 2018, à l'extinction de l'action publique, en portant une appréciation sur la validité de la décision du Premier ministre. Saisie d'un pourvoi du parquet général de Rennes, la Cour de cassation cassait, le 24 septembre 2019, l'arrêt de la cour d'appel de Rennes, énonçant « que la décision par laquelle l'État côtier s'oppose à la suspension des poursuites n'étant pas détachable de la conduite de ses relations avec l'État du pavillon, il n'appartient pas au juge répressif français d'en apprécier la validité ». **La procédure était renvoyée devant la cour d'appel d'Aix-en-Provence, qui examinera l'affaire au mois de mai 2020.**

