



Surveillance des pollutions en mer

Bilan annuel 2020

Affaires suivies par / Rédaction : _____

Hervé METAYER- Chargé de mission au bureau du sauvetage et de la surveillance de la navigation maritime.
hervé.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 Sud Océan Indien 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 (DAM).

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.

Le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE).

L'agence européenne pour la sécurité maritime (AESM).

Relecture : _____

Constance FABRE-PETON - Cheffe du bureau du sauvetage et de la surveillance de la navigation maritime (DAM / SMC1).

Vincent LASSOURD – Adjoint à la Cheffe du bureau SMC1

Morgan BOURHIS - Directeur du CROSS JOBOURG.

Validation : _____

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

Table des matières

Table des matières	2
Avant-propos	3
Observations liminaires	3
Synthèse	4
1. Bilan des pollutions confirmées	7
1.1. Répartition géographique	7
1.2. Répartition par type de polluant	10
1.3. Les acteurs de la chaîne opérationnelle « surveillance des pollutions »	11
2. Actualités et événements marquants en 2020	14
2.1. Echouement du navire SHEN GANG SHUN 1	14
2.2. Echouement du navire ILES SANGUINAIRES II	14
2.3. Expérimentation d'un drone renifleur dans le détroit du Pas de Calais	14
3 Actualité des CSN dans le prisme du contrôle de la conformité des navires aux différentes annexes de la MARPOL.	16
4 Suivi judiciaire des infractions.....	17
4.1 Rappel sur l'organisation.....	17
4.2 Activité judiciaire en matière de pollution maritime en France	18
4.2.1 Nouvelles procédures judiciaires ouvertes	18
4.2.2 Affaires jugées en première instance ou ayant fait l'objet d'alternatives aux poursuites	18
4.2.3 Les affaires jugées en appel.....	18
4.2.4 Les affaires jugées en cassation	19

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 (DIRM) et des Directions de la Mer (DM), relevant du ministère de la mer. L'instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 confie 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.* »

Les centres de sécurités des navires (CSN), autres services spécialisés des DIRM et des DM conduisent des actions de contrôles au titre de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port. Le chapitre 3 met en relief ces activités de contrôle.

L'objectif¹ 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 ultramarins, offrant ainsi un tableau exhaustif,
- Présenter l'actualité judiciaire et les actions de répression menées contre les pollueurs volontaires.

Observations liminaires

L'organisation française prévoit que les CROSS sont destinataires de tout signalement de pollution marine, quelle qu'en soit la source.² 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 initialement signalé se révèle ne pas être une pollution*), ou indéterminé (*le signalement n'a pas pu faire l'objet d'une vérification par un agent habilité, et la réalité de la pollution demeure 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 les conséquences sur l'environnement sont jusqu'à présent considérées comme négligeables en raison de la nature du produit ou de sa faible concentration.

1 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'efficacité, 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.

2 La pollution marine est définie par l'article 1 de 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 ».

Synthèse

2020 et 2019 furent deux années atypiques : l'année 2020 est marquée par une diminution du nombre de pollutions confirmées, passé de 159 en 2019 à 110 en 2020, exclusion faite des pollutions générées par le naufrage du GRANDE AMERICA. L'année 2019 constituait un pic statistique expliqué par ce naufrage portant de 159 à 237 le nombre de signalements de pollutions confirmées. Au regard des chiffres des années précédentes³, il apparaît que le ralentissement du commerce maritime induit par la pandémie de la COVID-19 a eu un effet sur le nombre de détections de pollutions marines (nombre de signalements), qui a baissé de 28%.

En 2020, 38 pollutions ont été rattachées à un navire source, dont 25 présentent un caractère accidentel. Parmi les 13 rejets restants, 8 sont considérés comme volontaires et effectués dans le respect de la réglementation en vigueur, tandis que 4 sont caractérisés par une insuffisance des éléments de preuve d'infraction. Un rejet s'est révélé être illicite. Les 72 autres pollutions sont qualifiées d'orphelines. Elles n'ont pas nécessité de moyen de lutte en mer.

La majorité des pollutions a été localisée entre le rivage et la limite extérieure des eaux territoriales, tendance habituellement observée à l'exception de l'année 2019 qui contrastait avec trois quart des pollutions observées à plus de 12 milles marins des côtes.

Pour la première fois, la part des signalements satellitaires⁴ représente plus de la moitié des détections de possibles pollutions et confirme le rôle déterminant du service CleanSeaNet de l'agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). Ce service est le premier vecteur de signalements relayés aux CROSS et remplit une fonction dissuasive puisqu'il permet d'obtenir une surveillance des pollutions accrue sur des zones de très grandes surface.

L'agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) est un partenaire majeur de la Direction des affaires maritimes (DAM). L'AESM a une connaissance approfondie de la situation maritime dans et autour des eaux de l'Union européenne. Par le biais de son offre de services maritimes intégrés, elle promeut et accroît la coopération régionale, nationale et locale. Ces services, dont bénéficient les CROSS, viennent compléter les systèmes d'information (SI) nationaux et renforcent la continuité de service en cas de défaillance technique de ces derniers.

Ces services maritimes intégrés notamment les programmes d'observation de la terre (CleanSeaNet, Copernicus), ainsi que l'outil de surveillance automatisée des comportements anormaux des navires, soutiennent la surveillance de la navigation maritime afin de prévenir tout risque d'échouement et anticiper un possible événement de pollution. L'apport de la surveillance satellitaire dans la gestion de crise du navire de commerce WAKASHIO a permis d'appuyer les acteurs de l'action de l'Etat en mer de la Zone maritime du Sud de l'océan Indien engagés auprès des autorités mauriciennes.

³ 134 pollutions confirmées en 2017 et 129 en 2018.

⁴ Le service CleanSeaNet est basé sur la commande régulière d'images satellites radar à synthèse d'ouverture (SAR), offrant une couverture 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. Des images satellites optiques peuvent également être acquises sur demande, selon la situation et les besoins de l'utilisateur. 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 soient destinataires des alertes. Les capacités de service en temps quasi réel du programme sont cruciales pour une réponse rapide des États côtiers ainsi que pour augmenter la probabilité de surprendre le pollueur en flagrant délit.

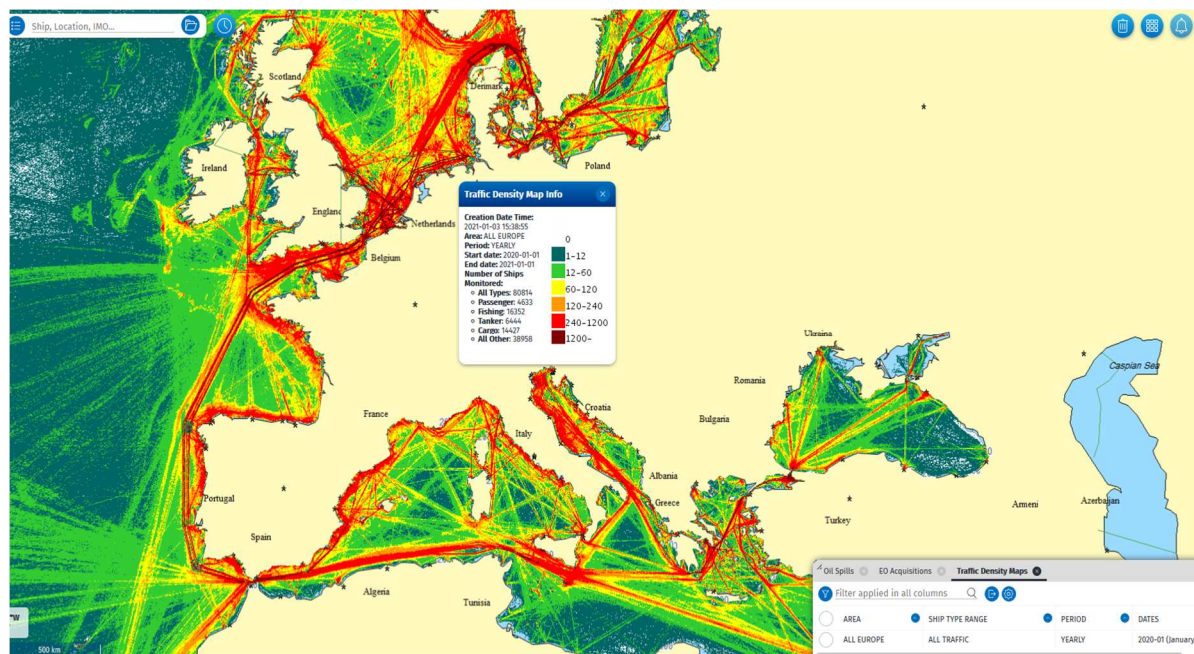


Image du trafic au large des côtes françaises sur l'année 2020 (Source: AESM).

La pression normative et de contrôle des navires de commerce au sein du mémorandum d'entente de Paris⁵ ont un effet positif sur la réduction des pollutions marines. Vingt ans après la catastrophe de l'Erika, ce sont aujourd'hui mille navires étrangers qui sont inspectés dans les ports français chaque année. Les accords régionaux⁶ viennent renforcer les actions de coopération en matière de surveillance et de lutte contre les pollutions marines par l'adoption de méthodes opérationnelles communes et la mutualisation de moyens en cas d'événement de mer de grande ampleur.

Les enjeux de verdissement du secteur maritime suscitent de nouveaux défis en matière de surveillance et de lutte contre les pollutions atmosphériques. Les nouvelles dispositions de l'annexe VI de la MARPOL interdisent aux navires, depuis le 1^{er} mars 2020, de transporter dans leurs soutes du combustible d'une teneur en soufre supérieure à 0,5 %. De plus, il existe en Europe trois zones SECA⁷ (la Manche, la mer du Nord et la mer Baltique), dans les eaux desquelles la teneur en soufre du combustible utilisé est limitée à 0,1 %. Enfin, la zone maritime Manche-Mer du Nord est une zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote depuis le 1^{er} janvier 2021.

Afin de répondre à ces défis, la France a bénéficié, en 2020, du programme opérationnel « drone renifleur » de l'AESM afin d'offrir un outil de ciblage aux inspecteurs en charge du contrôle par l'Etat du port.

Ce déploiement dans le Pas-de-Calais a présenté deux atouts : son emplacement (zone à forte densité de trafic) et l'inscription du programme dans une approche régionale avec les autres Etats membres de l'Union européenne. Ces atouts et les enseignements tirés de cette première campagne, ont encouragé le renouvellement de ce programme au printemps 2021.

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

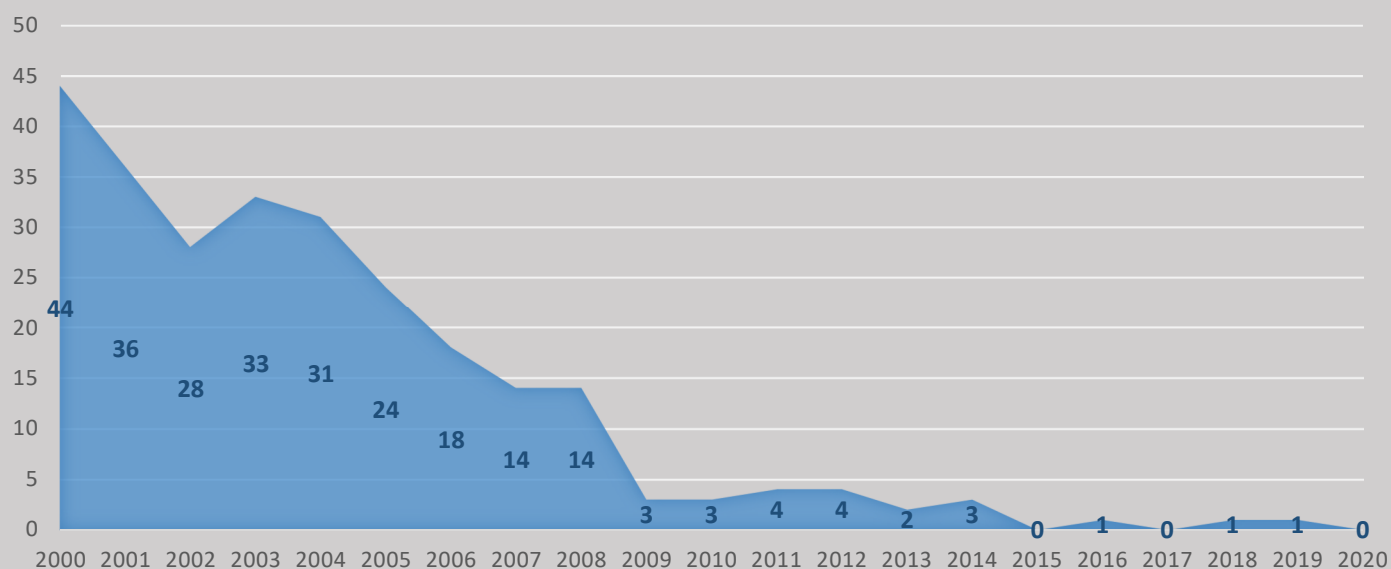
6 L'accord de Bonn concernant la coopération en matière de lutte contre les pollutions de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses date de 1969. Fort de 50 ans d'expériences, la France continue d'honorer ses actions de coopérations en lien avec les Etats contractants (Allemagne, 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'avaries reportées diminue légèrement par an à hauteur de 7%, il n'y a plus de pollution massive de reportée depuis 2011 (d'une taille supérieure à 5000 tonnes).

7 Sulphur Emission Control Areas.

Le montant élevé des peines prononcées⁸ contre les navires pris en flagrant délit de pollution, l'effort de surveillance, la coopération régionale, le respect des instruments réglementaires par les navires qui font également l'objet de contrôle par l'Etat du pavillon et l'Etat du port expliquent le faible nombre de pollutions illicites constatées.

Néanmoins, il ne peut être exclu des comportements délictuels, en particulier les rejets nocturnes, en dehors des eaux sous juridiction française, voire dans des secteurs moins surveillés.

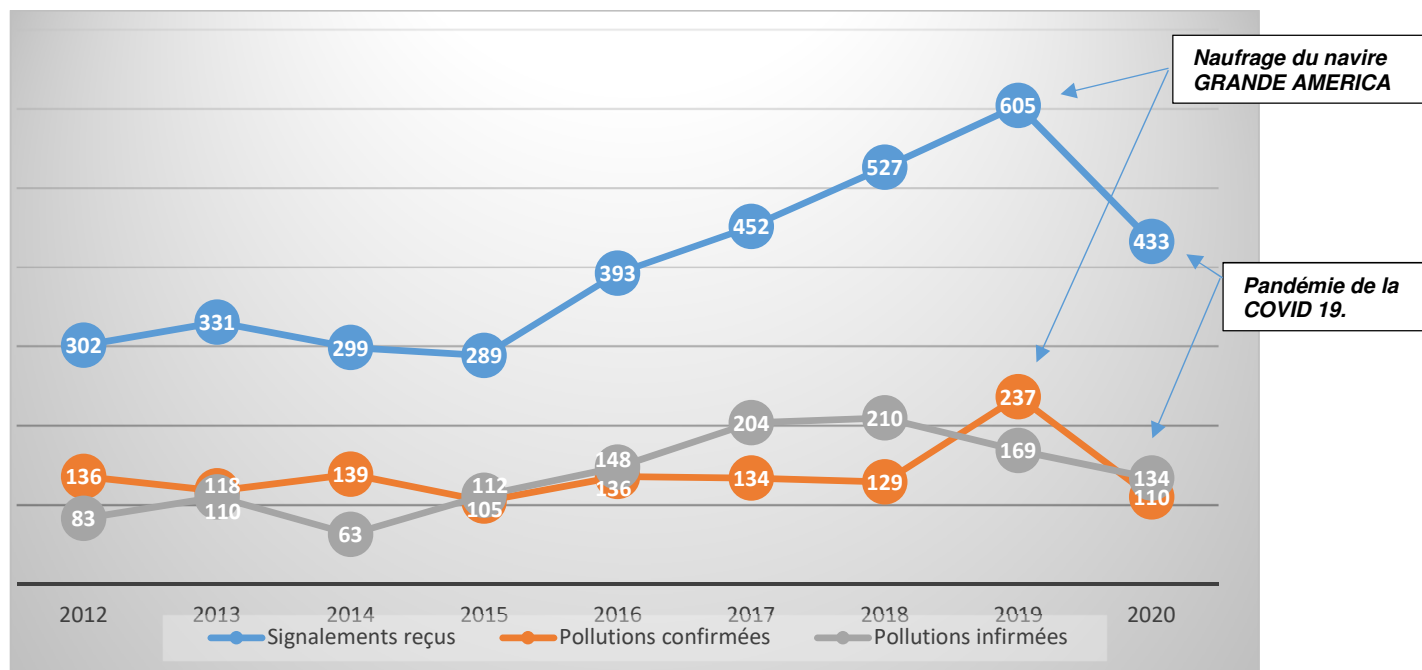
NOMBRE DE NAVIRES PRIS EN FLAGRANT DÉLIT DE REJET ILLICITE AYANT FAIT L'OBJET DE POURSUITES JUDICIAIRE (2000-2020)



Nombre de navires pris en flagrant délit (Source: DAM).

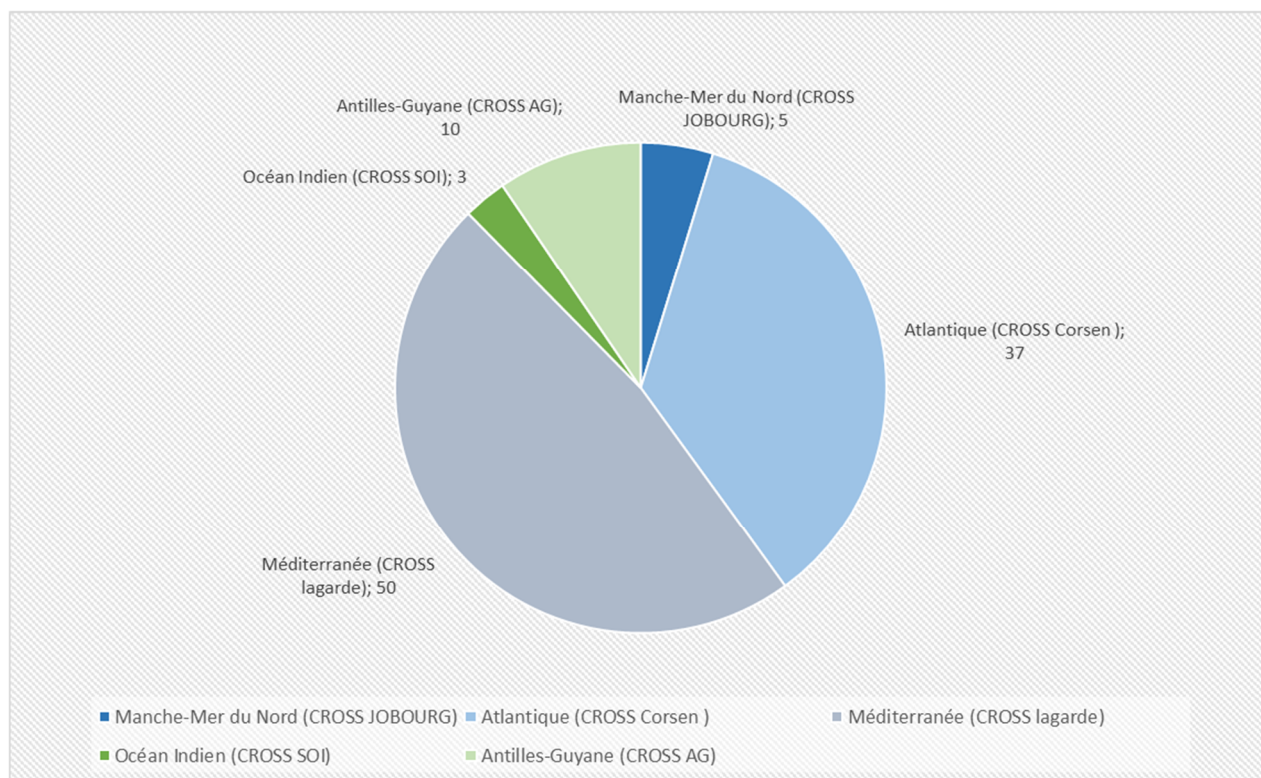
⁸ Pour mémoire, le Code de l'environnement prévoit 10 ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende pour les capitaines coupables d'un rejet d'hydrocarbures ou de substances liquides nocives transportées en vrac.

1. Bilan des pollutions confirmées



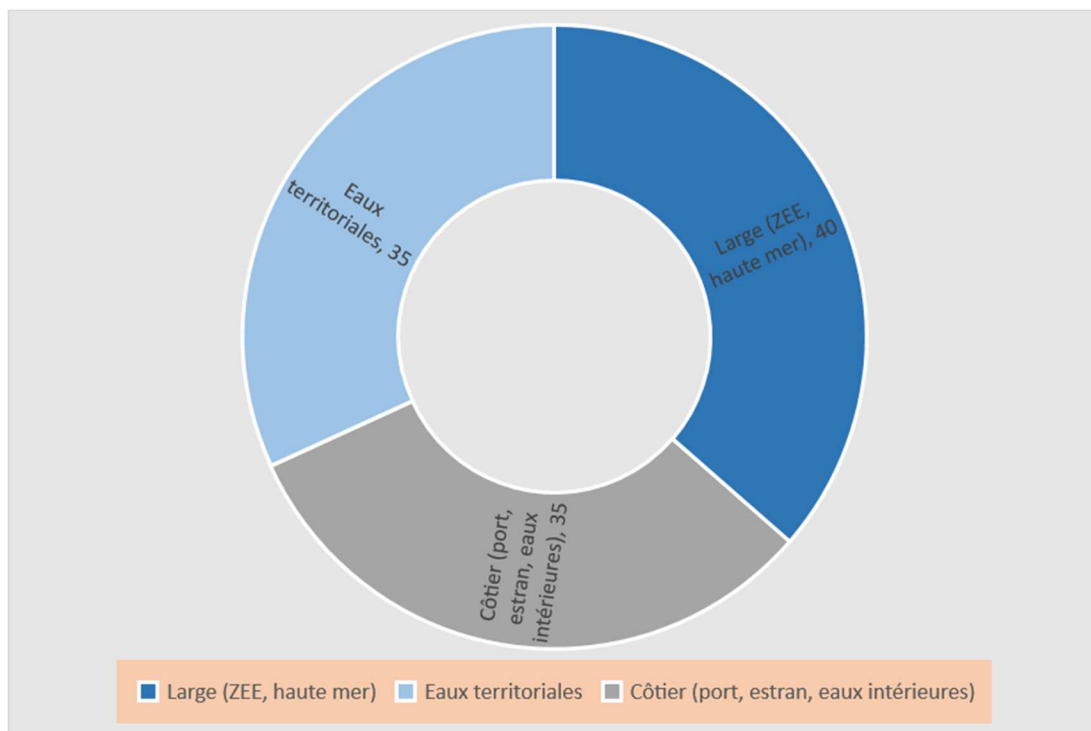
Evolution du nombre de signalements reçus et de pollutions confirmées (Source: CROSS JOBOURG).

1.1. Répartition géographique⁹



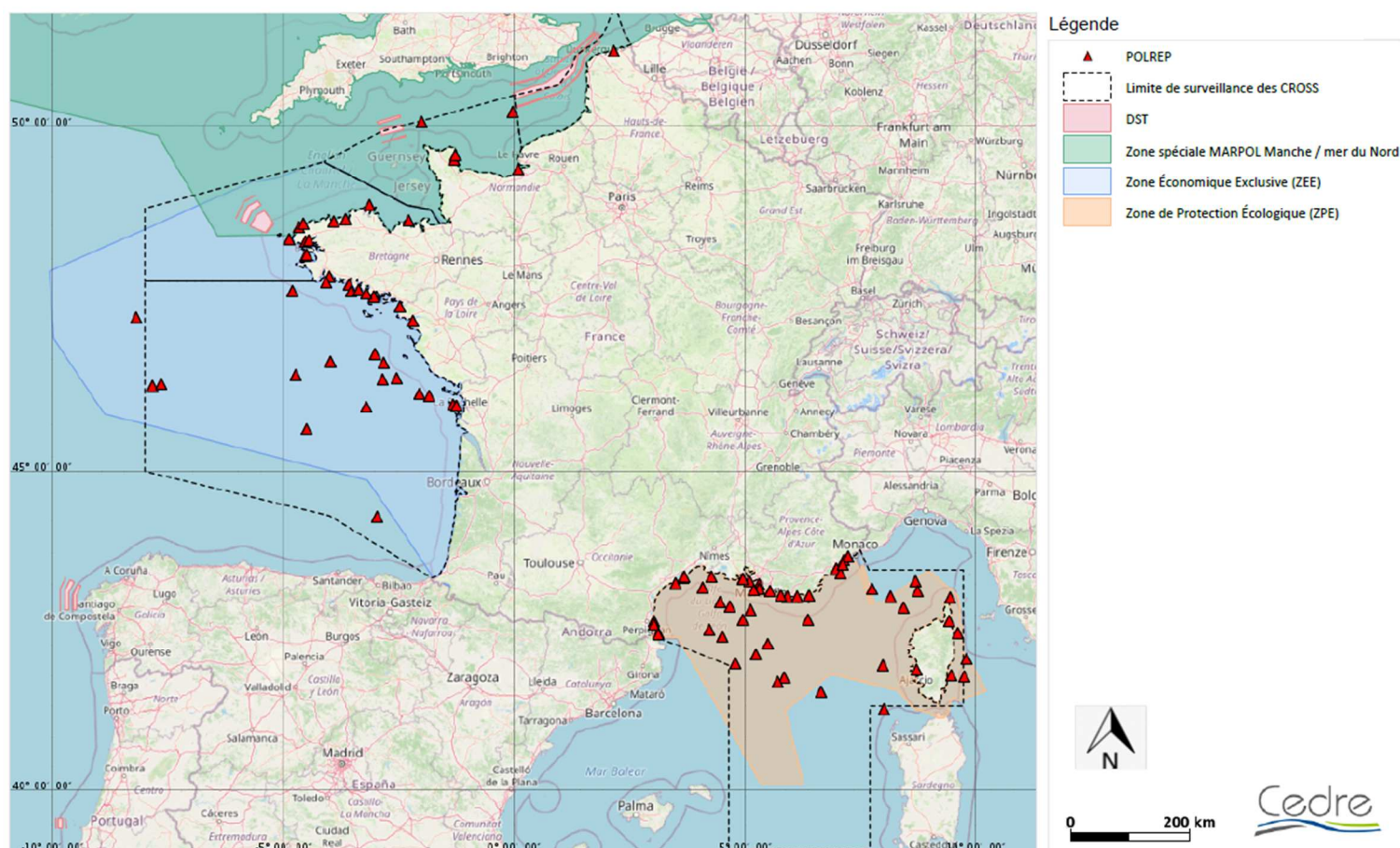
Répartition des pollutions confirmées par façade maritime (Source: CROSS JOBOURG).

⁹ Représentation des pollutions confirmées via l'outil « GEO » du Cèdre. Ne sont pas représentées la zone maritime de Polynésie (cinq pollutions confirmées) et de la Nouvelle Calédonie (aucune pollution confirmée).



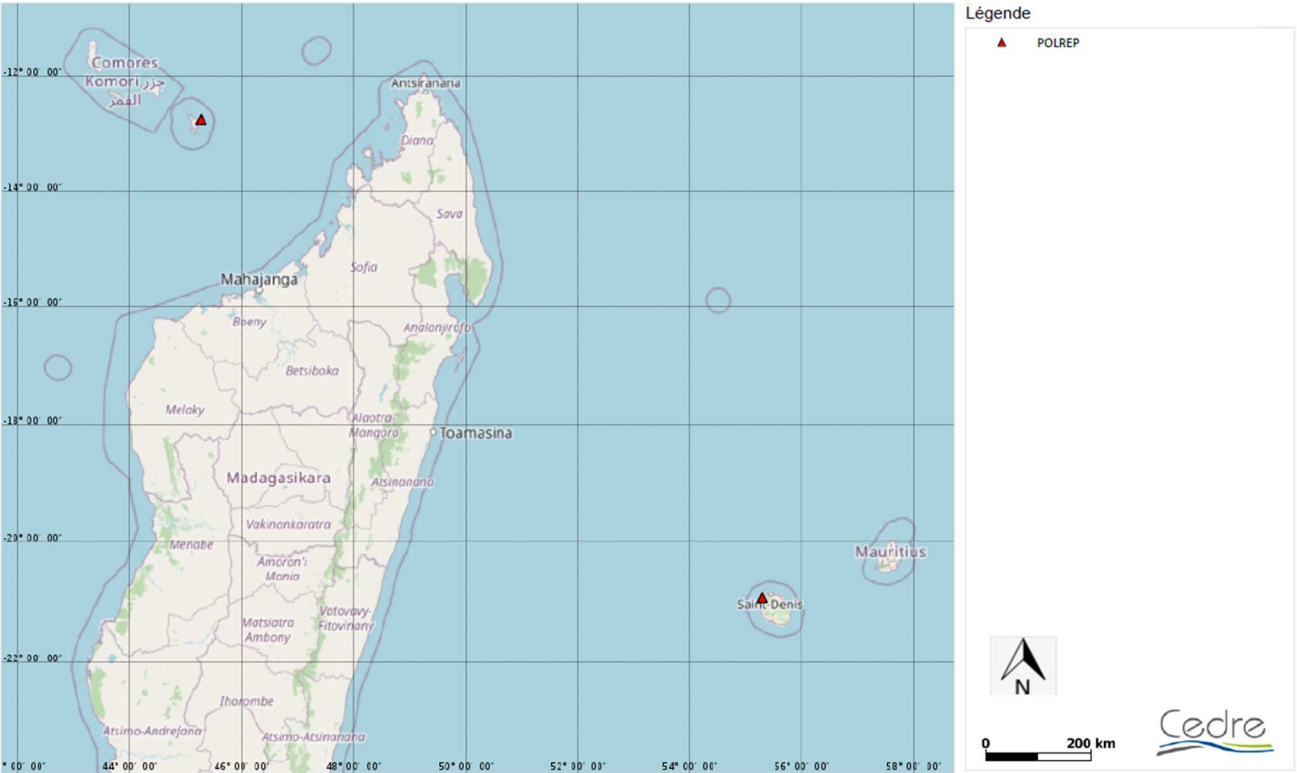
Répartition des pollutions confirmées par catégorie d'espace maritime (Source: CROSS JOBOURG).

Localisation des POLREP confirmés en 2020



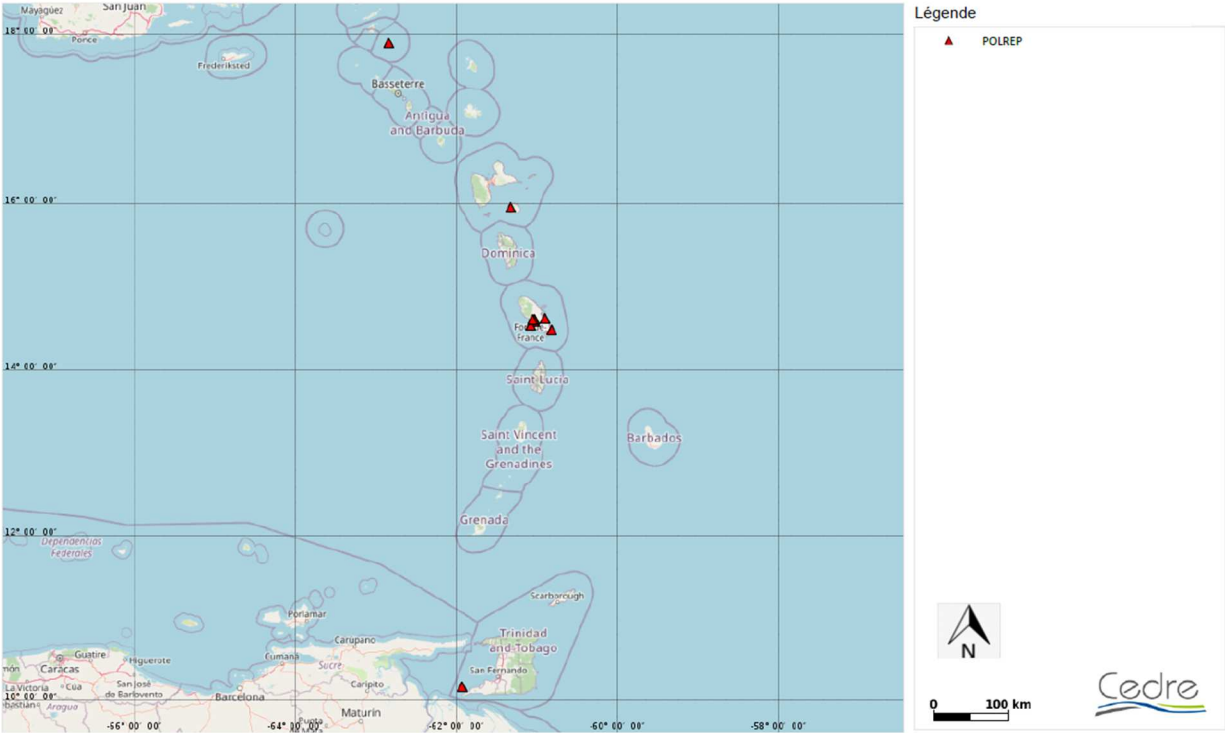
Localisation des POLREP confirmés en 2020 en France hexagonale (Source: Cedre).

Localisation des POLREP confirmés en 2020



Zone maritime Sud de l'Océan Indien (Source: Cedre).

Localisation des POLREP confirmés en 2020



Zone maritime Antilles-Guyane (Source: Cedre).

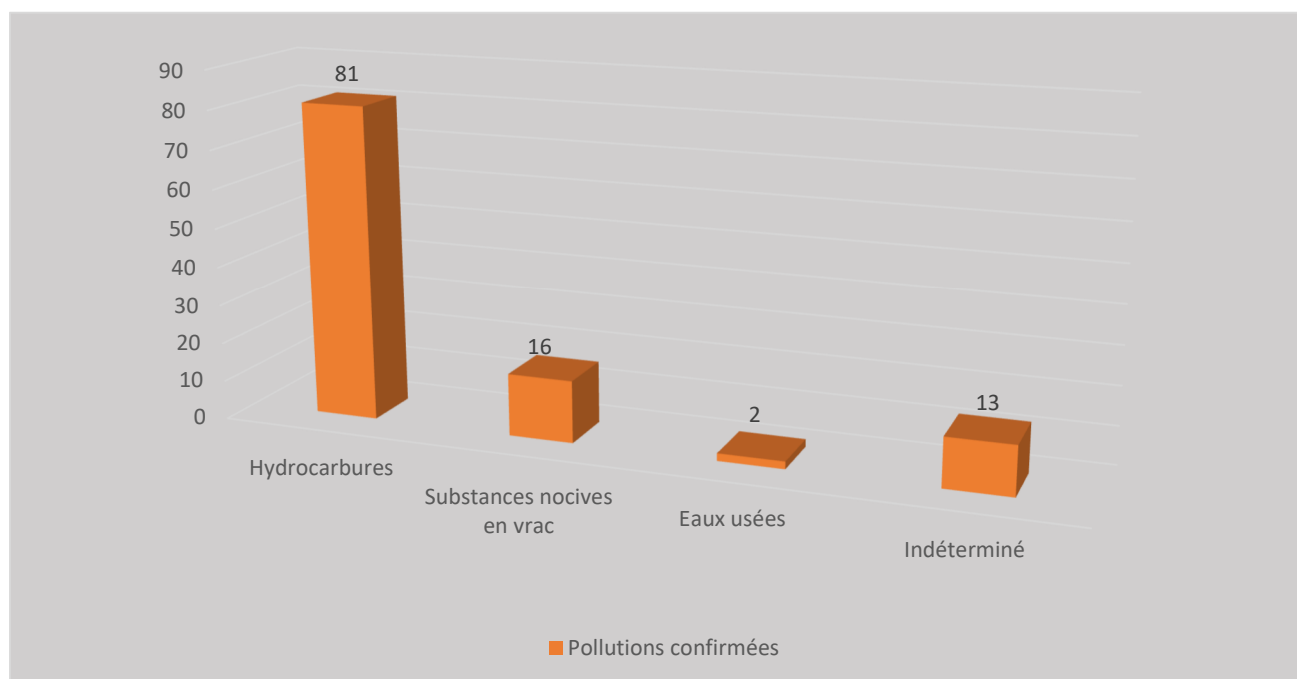
1.2. Répartition par type de polluant

Les polluants qui entrent dans le champ de surveillance 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).

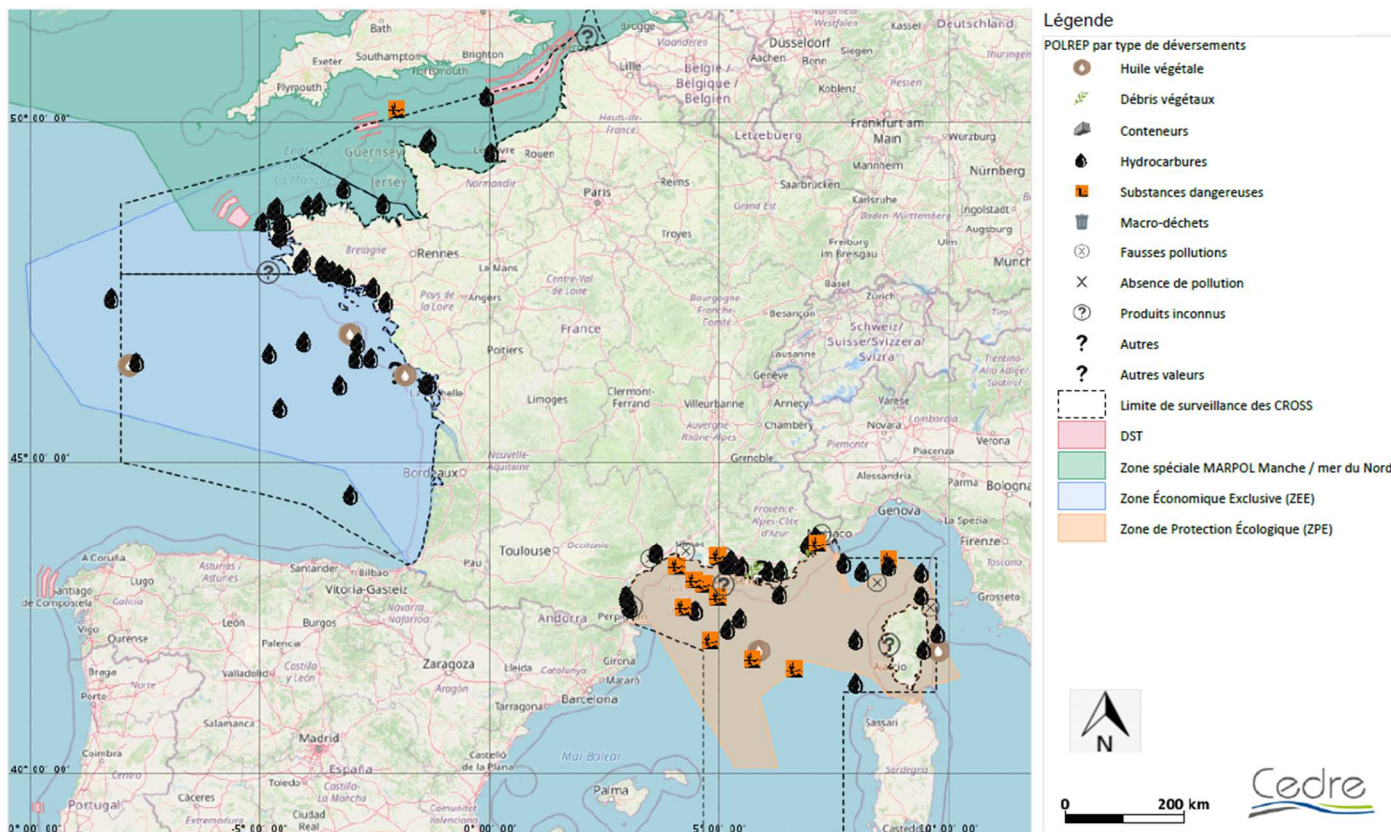
Parmi les 110 pollutions confirmées, près des trois quarts (74 %) concernent des pollutions par hydrocarbures ; 15 % sont des substances liquides nocives, et 2 % sont des rejets d'eaux usées. En revanche aucune pollution par substances nocives transportées en colis et par ordures n'a été signalée. Les pollutions d'origine indéterminée représentent 12 % des confirmations, chiffre stable par rapport aux années précédentes.

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 en mer. 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 des pollutions confirmées, mais font l'objet d'un paragraphe dédié dans les événements et actualités de l'année.



Ventilation par catégories (Source: CROSS JOBOURG).

Localisation des POLREP confirmés par type de déversement en 2020



Localisation des POLREP confirmés par types de déversement en 2020 en France hexagonale (Source: Cedre).

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 Sud Océan Indien (Réunion-Mayotte) sont désignés en tant que centres référents. Les RCC (*Rescue Coordination Center*) de Papeete et Nouméa sont également 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. 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), sont chargés de contrôler à quai, au titre de l'État du pavillon (navires français) et de l'État du port (navires étrangers en escale) le bon respect de la convention MARPOL, et de mener, le cas échéant, des inspections sur demande du procureur de la République.

En 2020, 433 signalements de possibles pollutions ont été relayés aux CROSS et RCC. La part dans ces signalements des détections satellitaires (CleanSeaNet) est en légère augmentation par rapport à 2019, et dépasse symboliquement la barre des 50 % : 220 des 433 signalements sont issus de ce programme (51%).

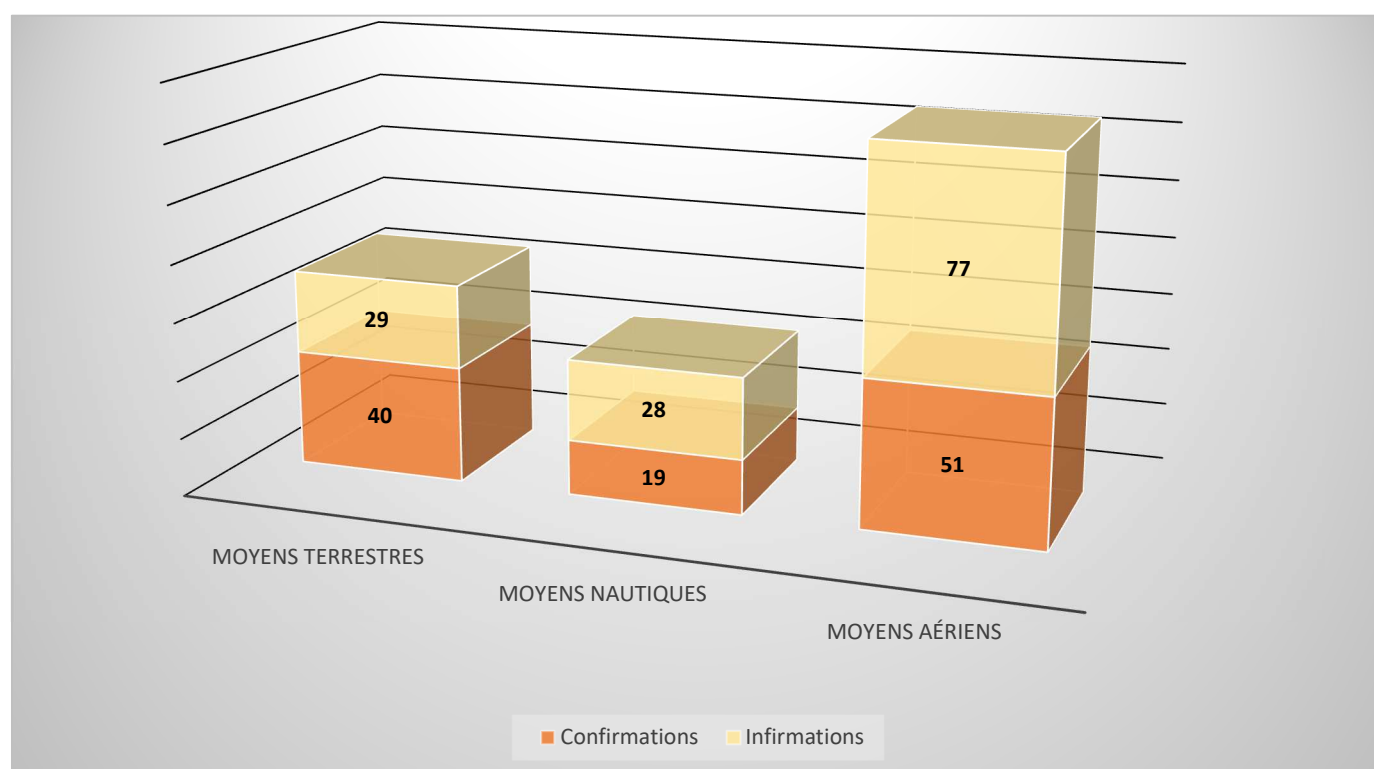
En 2020, 52 % des détections satellitaires ont été confirmées ou infirmées après vérification par moyen nautique ou aérien. Avec une plus grande proportion de signalements infirmés que de pollutions confirmées que les années passées, on constate que près d'un signalement sur deux est suivi d'une investigation par un moyen habilité permettant la confirmation ou l'infirmer de la pollution. Toutes détections de possibles pollutions par ce programme ne requiert pas systématiquement l'engagement d'un moyen pour vérification en fonction de l'indice de confiance du cliché et des informations remontées.

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

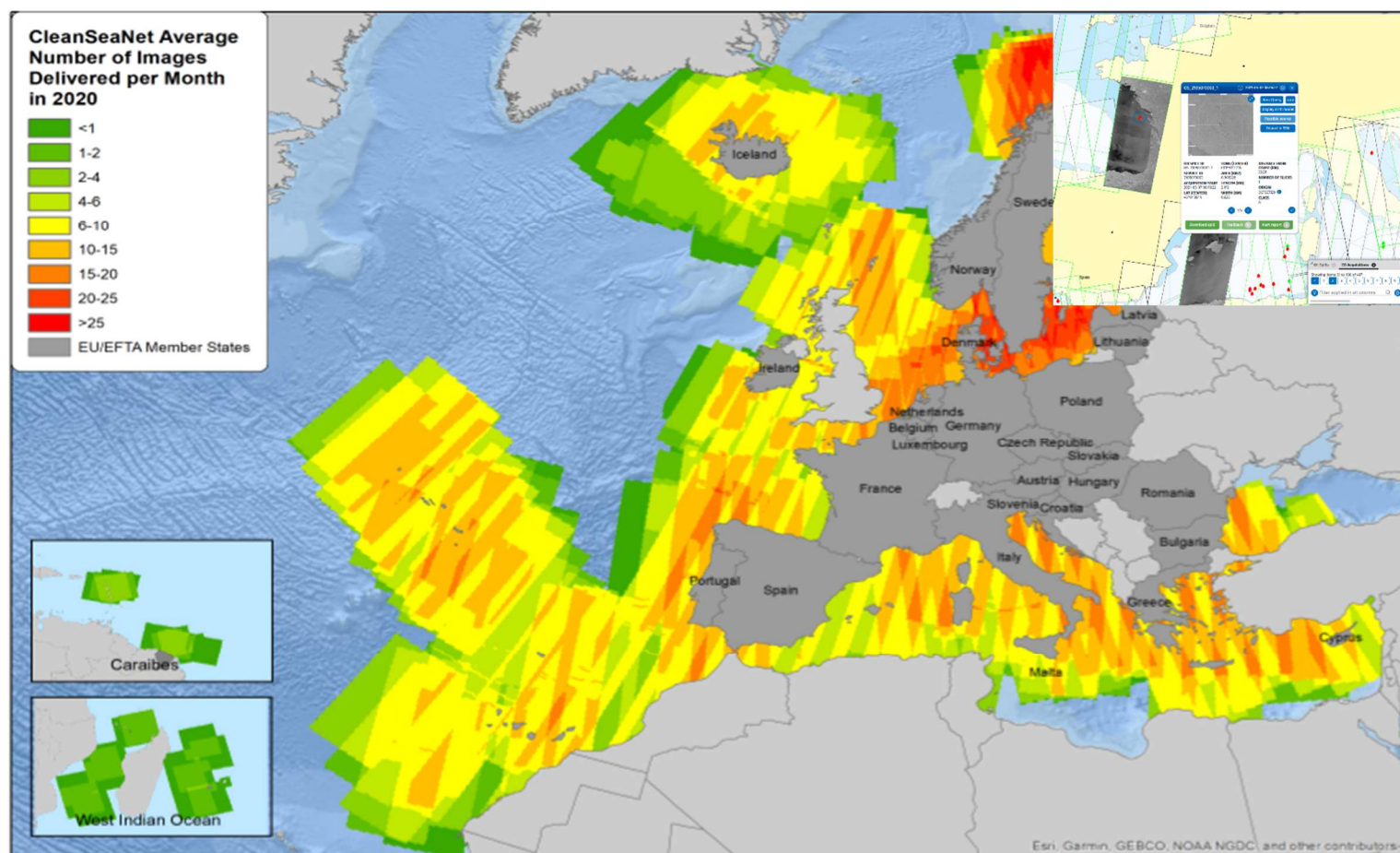
Les aéronefs représentent 13 % des signalements (16,2 % en 2019), ils sont par ailleurs à l'origine de 46% des confirmations de pollutions marines (60 % en 2019).

En effet, l'administration de la Douane et la Marine nationale disposent des moyens aériens de constatation et de vérification des signalements. Parmi les agents habilités par le code de l'environnement pour constater et rechercher les infractions de pollution, les commandants de ces aéronefs produisent plus de la moitié 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.



Origine des confirmations/infirmations par moyens habilités (Source : CROSS JOBOURG).



Carte de densité des clichés CleanSeaNet (Source : AESM).

2. Actualités et événements marquants en 2020

2.1. Echouement du navire SHEN GANG SHUN 1

Le 21 mars 2020, le navire pêche chinois SHEN GAN SHUN 1 s'échoue sur la côte ouest de l'Atoll de Arutua, archipel des Tuamotu. Le navire transporte 70 tonnes de poissons, mais aussi 250 tonnes de combustibles.

Le 26 mars, le Guardian de la Marine nationale reporte au JRCC (Joint Rescue Coordination Center) de Tahiti une irisation provenant de l'épave du navire SHEN GAN SHUN 1, dont l'équipage a été évacué en totalité quelques jours plus tôt.

Le navire est posé sur une faille, le ressac ayant ouvert une brèche dans la coque. Après pompage des soutes, et malgré plusieurs tentatives de déséchouement, le palangrier demeure toujours posé sur le récif.



2.2. Echouement du navire ILES SANGUINAIRES II



Le 28 décembre 2020, lors de la tempête Bella, le remorqueur des Phares et Balises ILES SANGUINAIRES II a rompu son mouillage dans la nuit avant de s'échouer dans le golfe d'Ajaccio.

Un déversement d'hydrocarbures a été constaté, l'échouement ayant entraîné une voie d'eau.

Les opérations de pompage et la mise en œuvre des actions d'antipollution ont quant à elles été rendues difficiles à cause des conditions météorologiques dégradées, mais menées à bien grâce à la mobilisation des services de l'Etat.

2.3. Expérimentation d'un drone renifleur dans le détroit du Pas de Calais

Du 23 septembre au 18 décembre 2020, un drone renifleur a été déployé à titre expérimental par la DAM dans le détroit du Pas-de-Calais, une des régions les plus fréquentées. Cette région bénéficie d'un régime de protection renforcée en matière de lutte contre la pollution de l'air. Ce drone a été mis à la disposition de la France par l'Union européenne, via un partenariat avec l'AESM.

Basé au CROSS Gris-Nez, le drone de type SCHIEBEL CAMCOPTER S-100 a été opéré par la société Nordic-Unmanned. Il était équipé d'un capteur de détection et de mesure de l'oxyde de soufre dans le panache des fumées d'échappement, ce qui permet d'évaluer la conformité aux normes en vigueur du taux de soufre du carburant utilisé.

Le but de cette campagne expérimentale était d'éprouver les procédures de survol des navires et de mesure en vol, ainsi que la fiabilité du capteur embarqué. À des fins de recoupement et de vérification des caractéristiques du carburant, cette démarche exigeait le concours des services d'inspection des navires présumés en infraction au port d'escale suivant. Pour cela, la DAM a obtenu le concours des autres Etats membres de l'Union Européenne.

Au bilan, malgré les conditions météorologiques difficiles, 138 heures de vols ont été réalisées et 65 navires de commerce ont été mesurés. 14 de ces navires ont été estimés potentiellement en infraction, et 11 d'entre eux ont pu être inspectés au prochain port d'escale malgré le contexte sanitaire qui impacte l'activité de contrôle. Le drone a également apporté son soutien lors de quatre opérations de recherche et de sauvetage en mer.

Cette campagne de mesure a permis d'offrir un outil de ciblage aux inspecteurs en charge du contrôle par l'Etat du port. De plus, elle a été riche en enseignements technico-opérationnels sur l'emploi d'un drone. Un déploiement dans les mêmes conditions a été reconduit à partir du 21 mai 2021 pour une période de trois à quatre mois.

L'instruction du dossier a reposé sur des consultations de nombreux acteurs : l'AESM, l'opérateur du drone, son fabricant, la direction générale de l'aviation civile (DGAC), la direction de la sécurité de l'aviation civile du Nord (DSAC-N), le CEREMA, l'ANFR, ainsi que les CROSS Gris-Nez et Jobourg.

Ces consultations ont concerné plusieurs volets : permis de vol, ségrégation de l'espace aérien, fréquences, logistiques et modalités opérationnelles. Certaines de ces consultations ont par ailleurs fait l'objet d'une coordination avec les autorités britanniques.

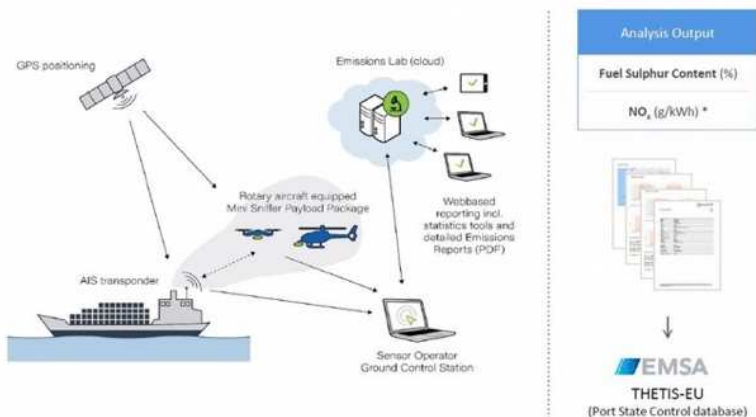
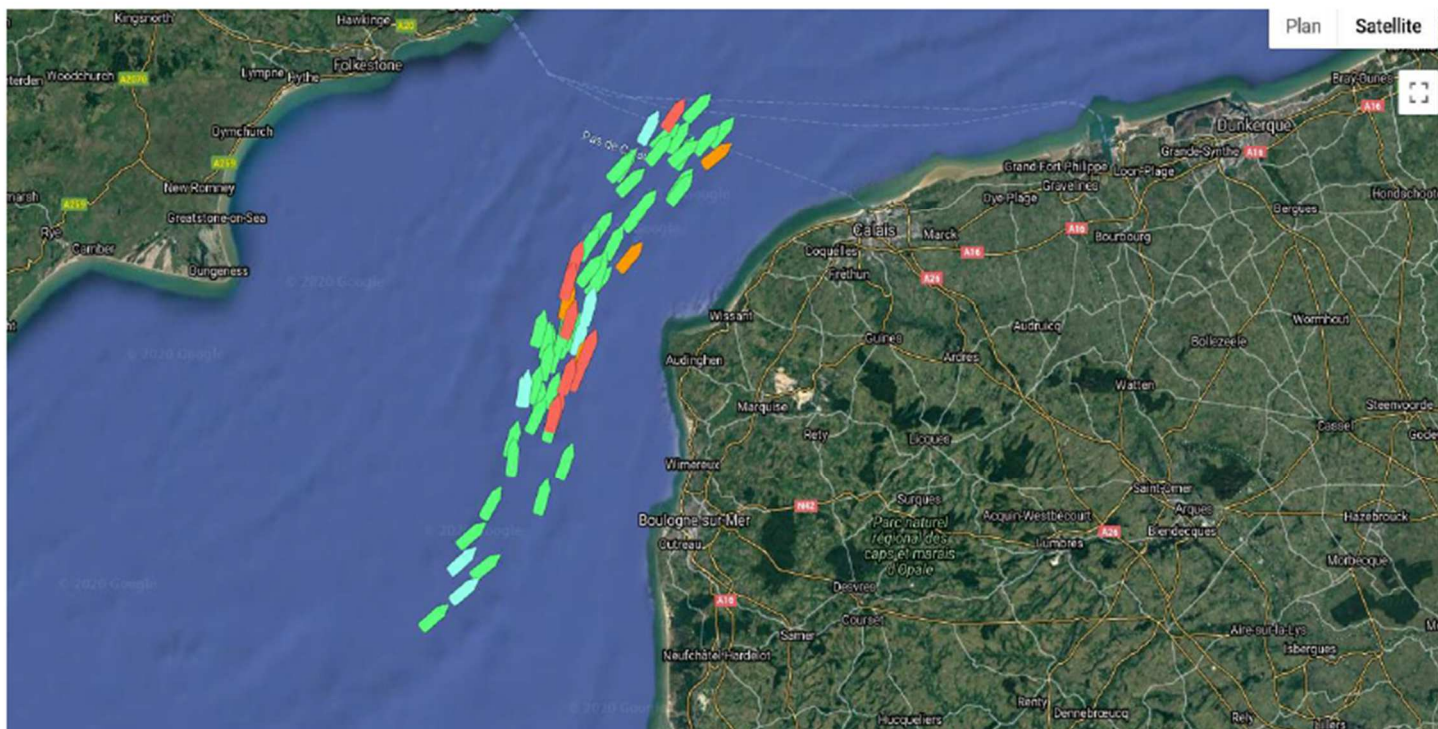


Schéma simplifié de la transmission de l'alerte (Source:AESM).

Drone Schiebel S100 (Source: Nordic Unmanned).

Nombre de navires mesurés, répartition géographique (Teneur en soufre /Source Explicit) :

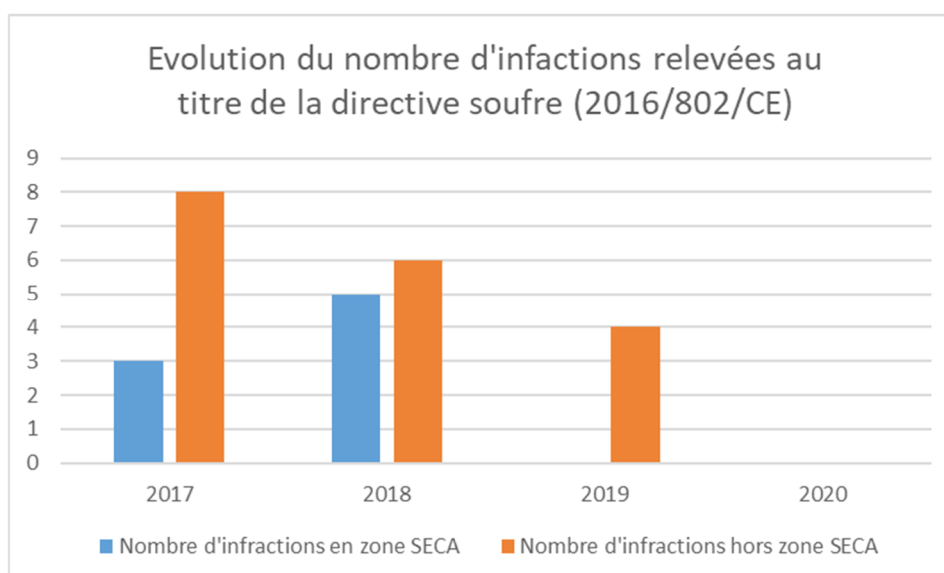


3 Actualité des CSN sous le prisme du contrôle de la conformité des navires aux différentes annexes de la MARPOL.

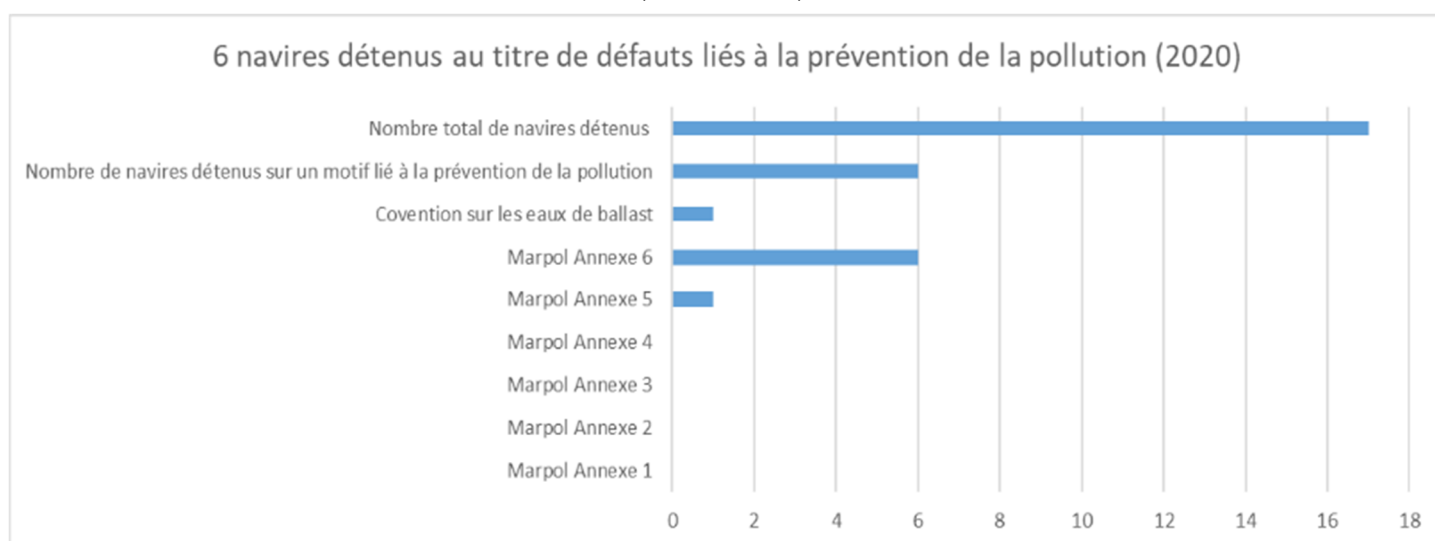
En 2020, dans le contexte de crise sanitaire, les CSN ont effectué **756 inspections** de navires étrangers dans les ports français. Ces contrôles ont conduit à la détention de 17 d'entre eux dont 6 navires de commerce au titre de la Convention MARPOL et de la convention sur la gestion des eaux de ballast. Par ailleurs, les CSN ont mené **456 inspections** relatives à la teneur du soufre dans les combustibles des navires, et procédé à **130 analyses** d'échantillons de combustible. Les résultats de ces analyses n'ont pas donné lieu à des constations d'infractions transmises à la Justice.

Les objectifs théoriques assignés à la France par la Commission européenne corrigés des effets de la pandémie (suspension des inspections pendant près de 3 mois au printemps 2020) ont été atteints. Les inspecteurs de la sécurité des navires s'appuient sur les outils de ciblage THETIS et THETIS-UE pour sélectionner les navires à inspecter. Ils sont destinataires des signalements de pollutions atmosphériques ou d'avaries recueillis par les CROSS, qui constituent un motif complémentaire de ciblage.

Pour l'année 2020, sur les 756 inspections PSC, 70 ont donné lieu à l'émission de déficiences concernant la prévention de la pollution pour un total de 84 déficiences (8% du total des déficiences ayant été émises). Certaines d'entre elles qualifiées de majeures ont permis la détention de six navires (35% des navires détenus).

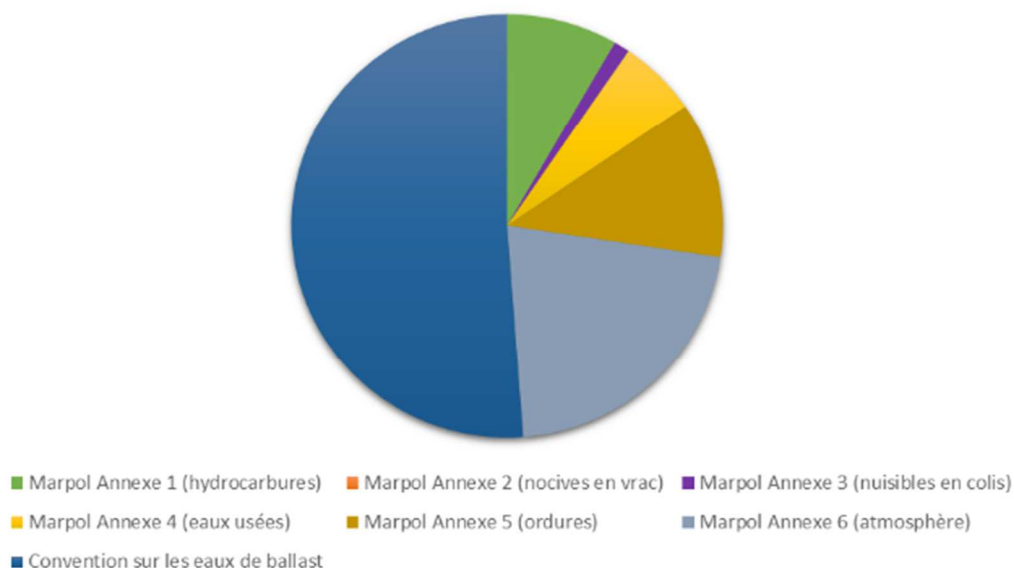


(Source:DAM).



(Source: DAM).

Ventilation des déficiences relatives à la prévention de la pollution (année 2020)



(Source: DAM).

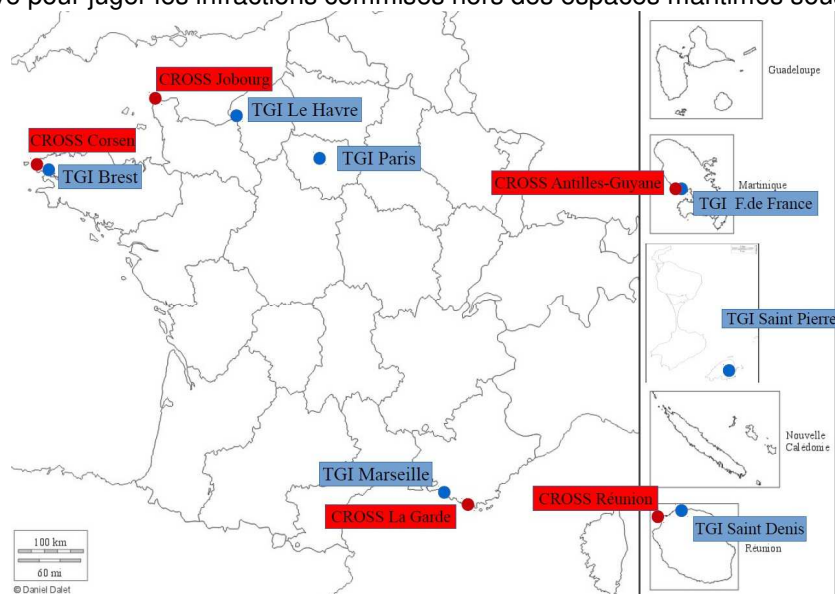
4 Suivi judiciaire des infractions

4.1 Rappel sur l'organisation

Créées par la loi n°2001-380 du 3 mai 2001 et par le décret n°2002-196 du 11 février 2002, les six juridictions du littoral spécialisées (JULIS) sont compétentes en matière d'infractions de pollutions des eaux marines, prévues par le chapitre VIII du titre Ier du livre II du code de l'environnement, commises dans les eaux territoriales, la zone économique exclusive ou la zone de protection écologique et sur le plateau continental. Cette compétence, concurrente à celle des juridictions de droit commun, résulte des articles 706-107 et D. 47-13-1 du code de procédure pénale.

En métropole, il s'agit des tribunaux judiciaires de Brest, Le Havre et Marseille. En outre-mer, il s'agit des tribunaux de Fort-de-France, Saint-Denis de la Réunion et Saint-Pierre-et-Miquelon.

Aux termes de l'article 706-108 du code de procédure pénale, le tribunal judiciaire de Paris bénéficie d'une compétence exclusive pour juger les infractions commises hors des espaces maritimes sous juridiction française.



Les JULIS et les CROSS spécialisés en matière de pollutions marine.

4.2 Activité judiciaire en matière de pollution maritime en France

4.2.1 Nouvelles procédures judiciaires ouvertes

Aucune nouvelle procédure judiciaire n'a été ouverte en 2020.

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

Jugement du TPI de Papeete en date du 28 janvier 2020 (XIN SHI JI 203)

Deux avions de ligne, survolant les eaux polynésiennes, signalent le 12 mai 2019 au JRCC 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 est ouverte par le parquet de Papeete, qui engage finalement des poursuites contre le capitaine du navire et l'armateur au motif 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 condamne 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 ont interjeté appel du jugement.

Jugement de la JULIS du Havre en date du 17 février 2020 (C SPIRIT)

A la suite d'un contrôle réalisé en octobre 2018, les analyses effectuées sur le navire C SPIRIT font ressortir l'utilisation d'un combustible dont la teneur en soufre est de 3,05 %, alors que la norme maximale autorisée est de 0,1 % en zone SECA. La somme de 80 000 euros est consignée par l'armateur afin de lever l'immobilisation du navire. Par jugement en date du 17 février 2020, le tribunal correctionnel du Havre condamne le capitaine au paiement d'une amende de 10 000 euros dont 5 000 euros avec sursis pour les faits d'utilisation par un navire en mer territoriale de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisées, écartant la responsabilité pécuniaire de l'armateur. Le parquet général de Rouen a interjeté appel du jugement. L'audience devant la cour d'appel de Rouen est fixée le 3 novembre 2021.

Jugement de la JULIS du Havre en date du 11 mars 2020 (APL CHANGI)

A la suite d'un contrôle réalisé en décembre 2018, les analyses effectuées sur le navire APL CHANGI font ressortir l'utilisation d'un combustible dont la teneur en soufre était de 0,16 %, alors que la norme maximale autorisée est de 0,1 % en zone SECA. La somme de 80 000 euros est consignée par l'armateur afin de lever l'immobilisation du navire. Par jugement en date du 11 mars 2020, le tribunal correctionnel du Havre relaxe le capitaine des faits d'utilisation par un navire en mer territoriale de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisées, considérant que la preuve de l'intention coupable fait défaut car la compagnie a fait état d'un possible vice affectant la motorisation du navire. Le parquet du Havre a interjeté appel du jugement.

4.2.3 Les affaires jugées en appel

Aucune affaire n'a été jugée en appel en 2020.

4.2.4 Les affaires jugées en cassation

Arrêt de la chambre criminelle de la Cour de cassation en date du 24 novembre 2020 (AZURA)

Le 28 mars 2018, le navire de croisière AZURA, propriété de la société anglaise CARNIVAL PLC, est 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 condamne 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 ont interjeté appel du jugement. Par arrêt en date du 12 novembre 2019, la cour d'appel d'Aix-en-Provence, relaxe 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 devait respecter. Saisie d'un pourvoi du parquet général d'Aix-en-Provence, la Cour de cassation casse, le 24 novembre 2020, l'arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence, énonçant que « le capitaine, garant de la sécurité du navire et de son équipage, de la protection de l'environnement et de la sûreté, et tenu personnellement à ce titre de connaître et de faire respecter les règles relatives à la pollution par les rejets des navires, devait s'assurer de la conformité à la législation du combustible utilisé ». La procédure a été renvoyée devant la cour d'appel de Rennes.

