

RAPPORT

Direction des Affaires
maritimes

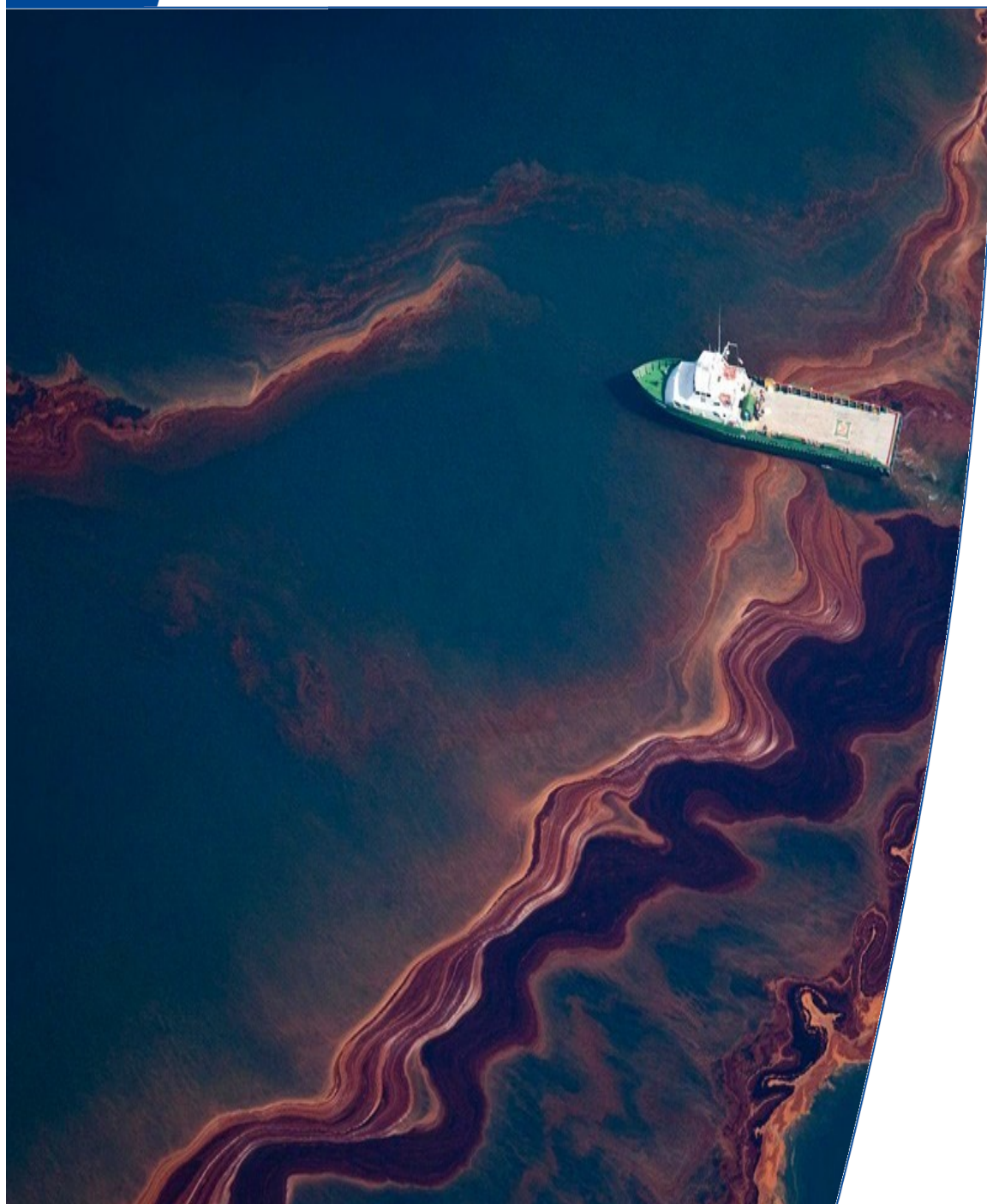
Sous-direction
Sécurité maritime

Bureau
du Sauvetage et
de la Circulation
maritimes

Avril 2019

Surveillance des pollutions en mer

Bilan annuel 2018



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	16/04/19	Néant

Affaire suivie par

Centre référent principal pour la surveillance des pollutions (CROSS Jobourg) – A2AM François DU CHAFFAUT
<i>Tél. : 02.33.52.75.74</i>
<i>Courriel : francois.amaudric-du-chaffaut@developpement-durable.gouv.fr</i>

Rédaction

APAM Melaine Loarer – Direction des affaires maritimes

A2AM François du Chaffaut – CROSS Jobourg – Centre référent principal de surveillance des pollutions marines

Relecture

AC1AM Nicolas Le Bianic – Direction des affaires maritimes

AC1AM Luc Noslier – CROSS Jobourg – Centre référent principal de surveillance des pollutions marines

Validation

AC1AM Vincent Denamur – Direction des affaires maritimes

Référence(s) internet

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/surveillance-et-sauvetage-en-mer>

Référence(s) intranet

<http://>

SOMMAIRE

PRÉAMBULE.....	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 - Contrôles et poursuites des pollutions atmosphériques par le soufre.....	7
1.1.6 - Les acteurs de la chaîne opérationnelle « surveillance des pollutions ».....	8
1.2 - Actualités et événements marquants en 2018.....	10
1.2.1 - L'OMI adopte un plan d'action visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés en mer par les navires.....	10
1.2.2 - Collision entre le CSL <i>Virginia</i> et l' <i>Ulysse</i> au Nord de la Corse.....	11
1.2.3 - Convention MARPOL : Vers une meilleure prévention des pollutions par paraffine.....	11
2 - SUIVI JUDICIAIRE DES INFRACTIONS.....	12
2.1 - Rappel sur l'organisation.....	12
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.....	14
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
2.3 - Autre actualité juridique en matière de pollution maritime.....	16
2.3.1 - Questions préjudicielles traitées par la CJUE.....	16

Préambule

Ce bilan opérationnel de la surveillance des pollutions contient les données recueillies par les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), services spécialisés du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. 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. »

L'objectif de ce bilan annuel est double :

- analyser la nature et l'évolution des pollutions du milieu marin et des pollutions atmosphériques 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. Il comporte également des informations relatives aux résultats des inspections réalisées par les centres de sécurité des navires (CSN) à la suite de comptes rendus de pollution, ou dans le cadre de la stratégie générale de ciblage des contrôles.

Ce document n'est pas un bilan d'activité, et ne rend pas compte des ressources 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.

En ce qui concerne la répartition géographique, l'année 2018 confirme la tendance déjà constatée d'une proximité au littoral : les trois quarts des pollutions ont été observées en deçà de la limite des eaux territoriales, contre près des deux tiers en 2017. La proximité de la côte accroît la visibilité de ces événements, en particulier en période estivale ; la majorité des pollutions reportées est toutefois de faible ampleur.

Pour la 3^{ème} année consécutive, on observe par ailleurs une forte augmentation des signalements aux CROSS (+16,5 %). Cette tendance résulte principalement du développement de l'emploi des technologies de détection satellitaire – qui ont représenté en 2018 la moitié des signalements contre un quart en 2015 – mais aussi de l'animation du réseau de témoignage par les centres référents et de l'extension du périmètre de surveillance (pollutions atmosphériques). 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 globalement stable depuis 2012, et a même légèrement diminué en 2018. Le nombre de flagrant délit demeure à un très faible niveau en dépit de l'intensité de l'effort de surveillance.

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**.
- Il est à noter que 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 où se trouve le navire. 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 2018, les CROSS ont recensé 129 **pollutions confirmées**, chiffre en légère diminution (-4 %) par rapport à 2017.

39 de ces pollutions ont été rattachées à un navire source, et 27 d'entre elles présentent un caractère accidentel. Parmi les 12 rejets restants, une infraction a été relevée et est poursuivie par le tribunal du Havre. Les autres n'ont pas donné lieu à des poursuites, 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

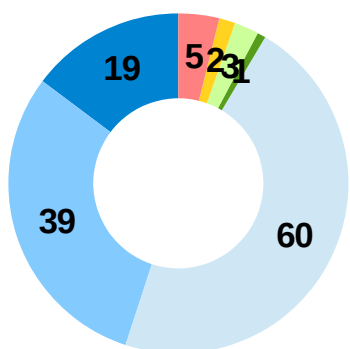
La répartition par façade maritime a évolué : le nombre de pollutions a progressé de 36 % en Méditerranée, tandis qu'il diminuait de 15 % et 21 % en Atlantique et Manche-Mer du Nord respectivement. En métropole, on revient donc à un schéma proche de celui de 2016 et des années antérieures, la façade méditerranéenne comptant pour environ la moitié des pollutions.

Dans les départements et collectivités d'outre-mer, le nombre réduit d'événements ne permet pas de dégager de tendance de long terme. On peut toutefois relever que le nombre total de pollutions recensées pour ces territoires en 2018 est significativement plus bas qu'en 2017 (13 contre 20).

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).

45 % des pollutions ont été constatées à proximité immédiate du littoral (estran, zone portuaire) et 30 % dans les eaux territoriales. Au total, ce sont ainsi les trois quarts des pollutions qui sont observées en deçà de la limite des eaux territoriales, une proportion en augmentation de 10 points par rapport à 2017 (65 %). Toutefois, la proximité de la côte rend ces événements plus visibles, ils sont souvent de faible ampleur.

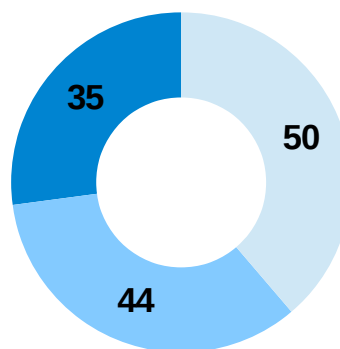
Pollutions par façade maritime en 2018



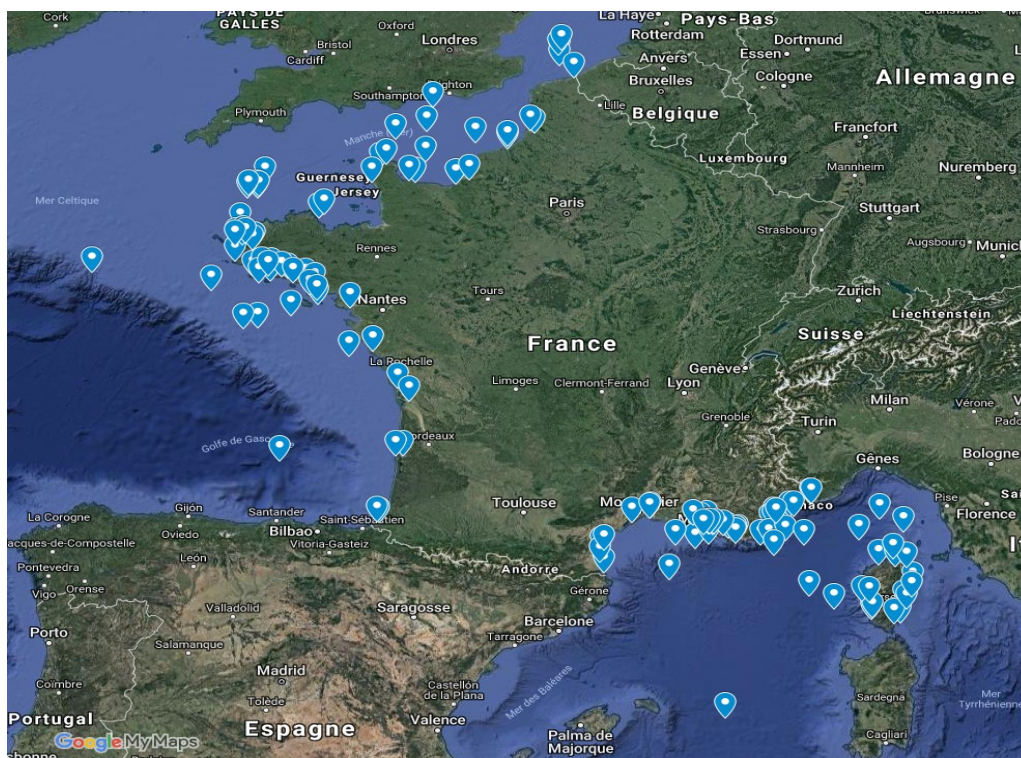
- Manche-Mer du Nord (CROSS Jobourg)
- Atlantique (CROSS Corsen)
- Méditerranée (CROSS La Garde)
- Océan Indien (CROSS Réunion)
- Antilles-Guyane (CROSS AG)
- Nouvelle-Calédonie (MRCC NC)
- Polynésie (JRCC Tahiti)

3/4 des pollutions constatées en-deçà de la limite des eaux territoriales

Pollutions par catégorie d'espace maritime, 2018



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



Pollutions confirmées en 2018 en métropole (source : CROSS Jobourg)

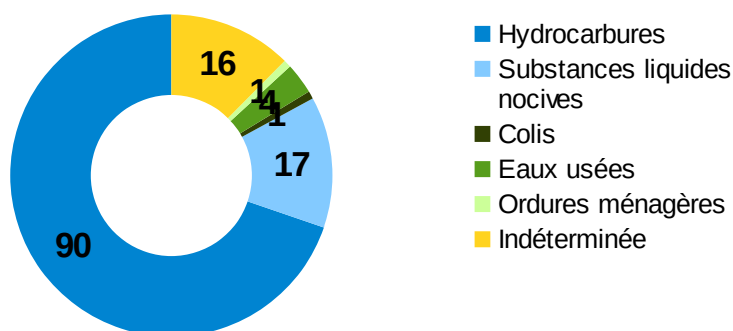
1.1.4 - Répartition par type de polluant

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 129 pollutions confirmées, plus des deux tiers (70 %) concernent les pollutions par hydrocarbures ; 13 % sont des substances liquides nocives, 3 % sont des rejets d'eaux usées. La proportion de pollutions d'origine indéterminée augmente significativement, passant de 7 % en 2017 à 12 % en 2018.

70% de pollutions par hydrocarbures
Pollutions confirmées par type de polluant, 2018 (source : CROSS Jobourg)



Ce travail a permis de relever 11 infractions, qui ont été pour 10 d'entre elles transmises aux parquets compétents. Des consignations de 40 000 € à 80 000 € ont été demandées dans 3 affaires par la JULIS² du Havre, tandis que le Tribunal de Grande Instance de la Rochelle demandait un cautionnement à hauteur de 40 000 € dans une autre affaire. Enfin, la JULIS de Marseille a prononcé la première condamnation d'un navire dans une affaire de pollution atmosphérique.

1.1.5 - Contrôles et poursuites des pollutions atmosphériques par le soufre

La prévention des pollutions atmosphériques par les navires constitue un enjeu majeur pour la santé publique. La convention MARPOL (annexe VI) édicte les normes internationales applicables en ce domaine, renforcées au niveau européen par la Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016. Au niveau national, ces normes sont retranscrits dans le code de l'environnement.

En 2018, les Centres de sécurité des navires ont effectué 632 inspections relatives à la teneur du soufre dans les combustibles des navires, et ont procédé à 178 analyses d'échantillons de combustibles. Les résultats de ces analyses ont donné lieu à 11 rapports d'infraction transmis à la Justice.

² Juridiction du littoral maritime spécialisée

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

Le TGI de Marseille a prononcé en 2018 la première condamnation d'un navire dans une affaire de pollution atmosphérique (point 2.2.2 infra).

1.1.6 - 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.

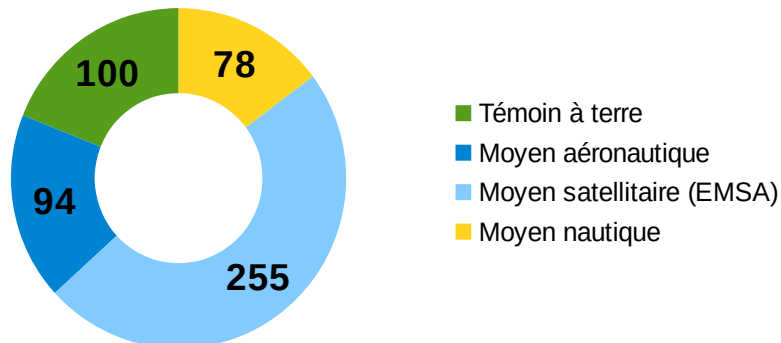
Les **centres de sécurité des navires** (CSN), services spécialisés des Directions Interrégionales de la Mer au même titre que les CROSS, sont chargés de contrôler le bon respect par les navires des dispositions de la convention MARPOL, voire de mener des enquêtes MARPOL sur demande du procureur de la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

L'administration de la Douane et la Marine nationale mettent en œuvre les principaux aéronautiques 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 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.

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

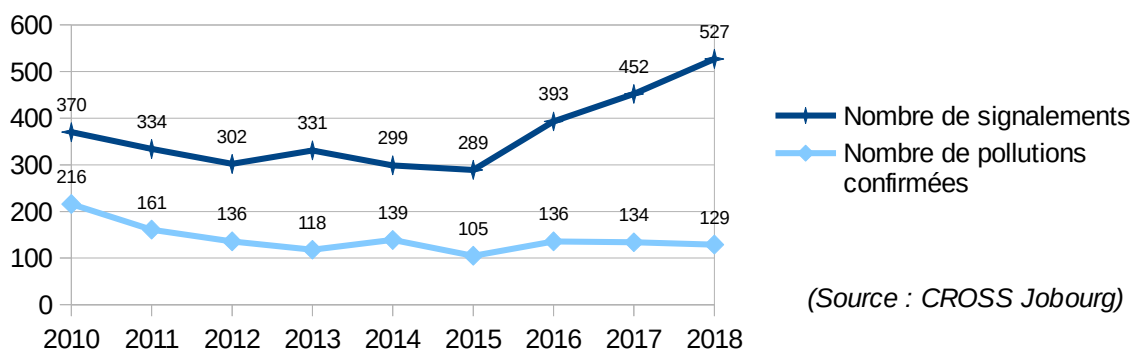
Origine des signalements, 2018 (source : CROSS Jobourg)



En 2018, 527 signalements de possibles pollutions ont été relayés aux CROSS et RCC en charge de la surveillance des pollutions marines (+16,5 %). Après une forte croissance entre 2015 et 2017, la part dans ces signalements des détections satellitaires du programme européen CleanSeaNet semble se stabiliser ; elle s'est établie à 48 % cette année, pour 47 % en 2017.

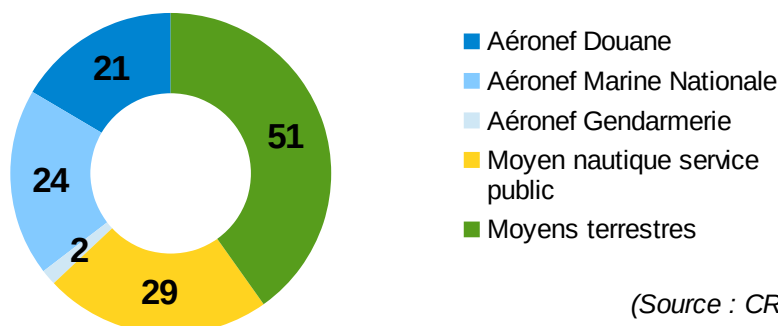
Il n'est cependant pas toujours possible de faire vérifier les détections satellitaires pour des raisons tenant aux contraintes de disponibilité des moyens nautiques et aériens de l'État (écart temporel entre le passage satellitaire et la programmation du moyen de surveillance, éloignement géographique de la détection satellitaire notamment dans les ZEE d'outre-mer...). En 2018, 111 détections satellitaires ont été vérifiées, parmi lesquelles 14 ont été confirmées (soit 13 % des détections vérifiées et 5,5 % du total des détections). Ce faible taux de confirmation explique depuis 2015 l'écart croissant entre le nombre de signalements transmis aux CROSS (en hausse) et le nombre de pollutions confirmées (stable).

Évolution du nombre des signalements et des pollutions confirmées (2010-2018)



À l'inverse, si les aéronefs ne représentent que 18 % des signalements, ils sont à l'origine de 36 % des confirmations de pollutions marines. De plus, ce 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 2018



(Source : CROSS Jobourg)

1.2 - Actualités et événements marquants en 2018

1.2.1 - L'OMI adopte un plan d'action visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés en mer par les navires

Lors de la 73^e session du comité de la protection de l'environnement (MEPC) de l'OMI, qui s'est tenue du 22 au 26 octobre 2018, les États membres ont adopté un plan d'action visant à renforcer la convention MARPOL dans son volet de prévention de la pollution par les ordures des navires. Cette adoption intervient dans le contexte de l'objectif 14 du développement durable pour 2030³.

Ce plan d'action définit plusieurs mesures à mettre en place d'ici 2025, dans une double optique de recensement des objectifs à atteindre, et d'évaluation des mesures existantes afin d'améliorer le cadre législatif et réglementaire applicable aux rejets de déchets plastiques en mer.

Le MEPC a ainsi identifié plusieurs mesures, regroupées sous les différents objectifs que sont :

- l'étude sur les déchets plastiques marins (micro et macro plastiques) provenant des navires ;
- l'examen de la disponibilité et de l'adéquation des installations de réception portuaires ;
- l'obligation possible du marquage des engins de pêche, en coopération avec la FAO ;
- la promotion de la déclaration des pertes d'engins de pêche ;
- la facilitation de la livraison des engins de pêche récupérés aux installations à terre ;
- les dispositions relatives à la formation du personnel des navires de pêche et à la familiarisation des gens de mer afin de les sensibiliser à l'impact des déchets plastiques marins ;
- l'examen de la mise en place d'un mécanisme obligatoire pour déclarer la perte de conteneurs en mer et identifier le nombre de pertes ;
- la sensibilisation du public ; et
- le renforcement de la coopération internationale, en particulier la FAO et l'ONU Environnement.

Les États sont invités à formuler des propositions concrètes sur ces mesures lors du 74^e MEPC qui se tiendra du 13 au 17 mai 2019.

³ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/oceans/>

1.2.2 - Collision entre le *CSL Virginia* et l'*Ulysse* au Nord de la Corse

Le dimanche 07 octobre 2018 au matin, le sémaphore du Cap Corse reporte au CROSS La Garde l'abordage entre le roulier tunisien *ULYSSE* et le porte-conteneur *CSL VIRGINIA*. La collision a entraîné une pollution d'environ 530 m³ d'hydrocarbures, provenant des soutes du porte-conteneur.

Le déploiement rapide d'un important dispositif de lutte antipollution, impliquant des moyens français et italiens dans le cadre de l'accord RAMOGE, a permis de récupérer 75 % du polluant déversé, représentant plus de 1 000 m³ d'hydrocarbures émulsionnés. Au total, douze navires ont été mobilisés, dans des conditions météorologiques ne permettant pas de mener chaque jour les opérations nécessaires de dépollution. Cette dégradation de l'état de la mer a également conduit au fractionnement des nappes d'hydrocarbures. Dès lors, les moyens affectés à ces opérations ont concentré leur action sur les fragments de nappe se trouvant à proximité immédiate de la côte, en privilégiant la récupération des boulettes par chalutage.

Toutefois, la pollution a atteint les côtes françaises le 17 octobre, entraînant le déclenchement du plan de lutte Polmar-terre. Fin décembre, les principales opérations de nettoyage touchaient à leur fin, mais la dépollution devra continuer jusqu'au printemps 2019.

Après cinq jours passés incarcérés l'un dans l'autre, le roulier *Ulysse* a été libéré du porte-conteneur par les mouvements de la mer, et a fait route vers la Tunisie. Le *CSL Virginia* est quant à lui resté trois semaines au mouillage, avant de lever l'ancre et de faire route vers la Roumanie pour réparer.

1.2.3 - Convention MARPOL : Vers une meilleure prévention des pollutions par paraffine

Fréquentes depuis 2016, des pollutions par paraffine sont signalées, principalement les côtes de la Manche et de la Mer du Nord.

Ces paraffines, sous-produits du raffinage pétroliers, sont définies comme des « produits flottants persistants à viscosité élevée et qui se solidifient ». Si ces produits relèvent de l'annexe II de la MARPOL, les conditions sine qua non de leur rejet dépendent de leur catégorisation en X ou Y⁴. Les paraffines relevant de la catégorie Y peuvent être rejetées à la mer dès lors que le navire fait route à plus de 7 nœuds, qu'il se trouve à plus de 12 nautiques des côtes, avec au moins 25 m de fond, et que le rejet s'effectue par les orifices de rejet prévus. Lorsqu'elles relèvent de la catégorie X, ces conditions s'appliquent, mais le navire doit avoir effectué un prélavage de ses citernes à quai, et avoir vidé ses résidus de lavage dans les installations portuaires dédiées.

Dans le cadre de la surveillance des pollutions, différencier les catégories X et Y est impossible sans mettre en place un contrôle à bord. Dès lors, les pollutions par paraffine sont de plus en plus nombreuses, tandis que le volume transporté augmente chaque année.

Face à ce constat, le 73^e MEPC a approuvé le 26 octobre dernier un projet d'amendement à l'Annexe II de MARPOL, visant à renforcer les prescriptions relatives au rejet des « produits flottants persistants à viscosité élevée et qui se solidifient », dont font partie les paraffines, ainsi que certaines huiles végétales.

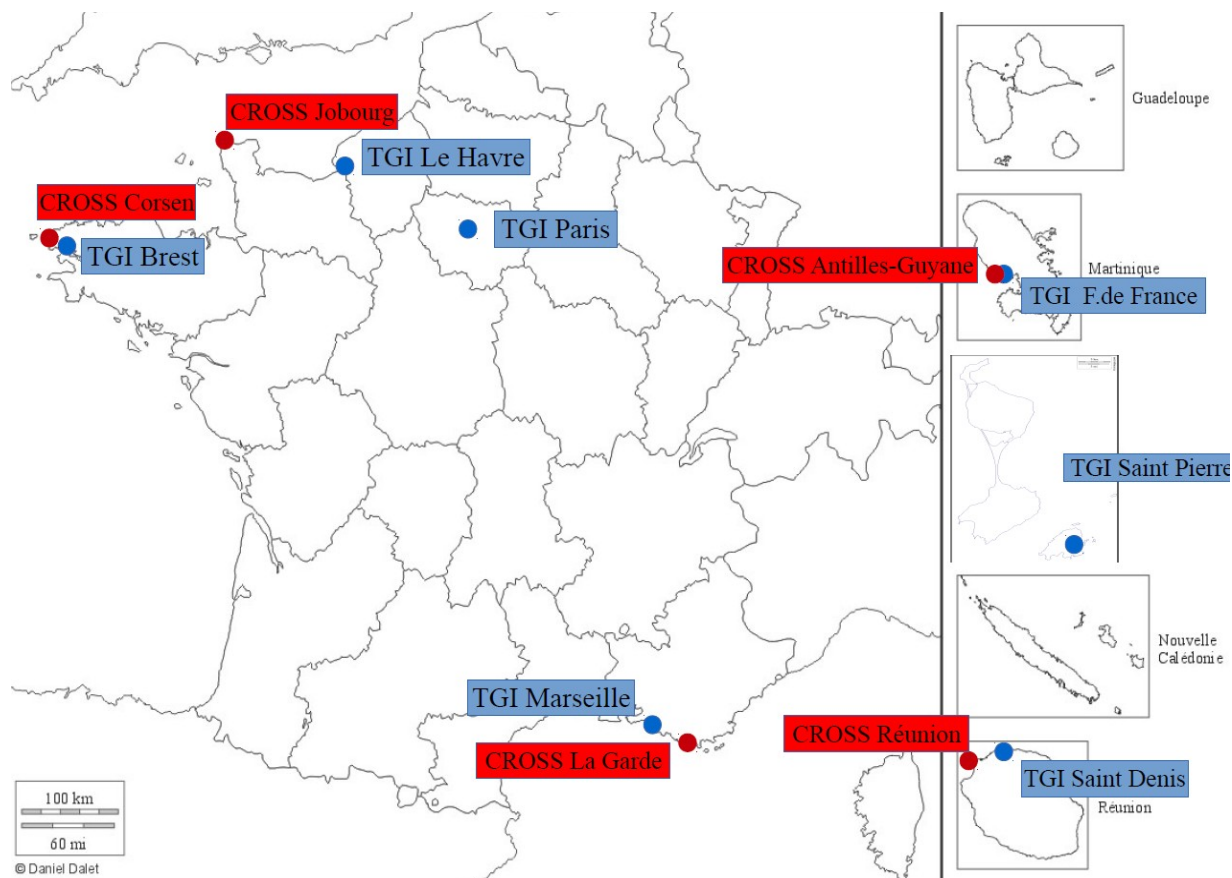
4 Annexe II MARPOL et recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (IBC code)

2 - Suivi judiciaire des infractions

2.1 - Rappel sur l'organisation

Le décret n°2002-196 du 11 février 2002, pris en application de l'article L218-29 du Code de l'environnement, dispose que les pollutions marines volontaires « commises dans la zone économique exclusive (ZEE), 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.



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

En 2018, une information judiciaire pour rejet illicite a été ouverte par le parquet près le tribunal de grande instance du Havre.

Le 21 novembre 2018, un hélicoptère des Douanes reporte au CROSS Jobourg une nappe d'hydrocarbures dans le sillage du navire de pêche se trouvant devant le port de Dieppe. L'équipage de l'hélicoptère fait état d'une pollution de 1,7 nautiques de long sur 5 mètres de large. La pollution est continue de l'arrière du navire à l'entrée du chenal de Dieppe, avec des traces d'hydrocarbures dans les bassins du port. Informé de la situation, le patron du navire signale ne pas découvrir de problème et continue sa route vers les zones de pêche.

Le parquet près le TGI du Havre est informé de ces éléments, et reçoit le PV dressé par l'hélicoptère des Douanes, ainsi que le POLREP rédigé par le CROSS Jobourg.

2.2.2 - Affaires jugées en première instance

Le 26 novembre 2018, le tribunal correctionnel de Marseille a prononcé la première condamnation française dans une affaire de pollution atmosphérique.

Selon la directive n°2016/802 de l'Union européenne, les navires sont tenus d'utiliser des combustibles dont la teneur en soufre ne dépasse pas 1,50 % dans les zones économiques exclusives des États-membres de l'Union. Lorsqu'ils naviguent en zone de contrôle des émissions de soufre, ou dans les eaux portuaires, la teneur en soufre maximale autorisée est de 0,10 %.

En l'espèce, le navire avait été contrôlé par des inspecteurs de la sécurité des navires le 28 mars 2018 avec à son bord un carburant à la teneur en soufre de 1,68 %, dépassant les 1,5 % autorisés. Le capitaine du navire de croisière Azura a été condamné à une peine d'amende de 100 000 €, dont 80 % sont à la charge de l'armateur.

Afin d'améliorer la détection des pollutions atmosphériques, la France expérimentera à la fin du premier semestre 2019 le service de mise à disposition de drones de l'EMSA à destination des États membres. Le drone et son équipe de déploiement seront basés au CROSS Gris-Nez, à partir duquel ils mèneront des vols de surveillance et de détection des pollutions atmosphériques dans le Pas-de-Calais.

2.2.3 - Affaires jugées en appel

Le 13 septembre 2018, la Cour d'appel de Rennes a conclu à l'extinction de l'action publique à l'encontre de l'armateur et du capitaine du vraquier libérien **Thisseas**, en application de l'article 228 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (CNUDM).

Pour mémoire, l'article 228 de la CNUDM prévoit que les poursuites intentées par l'État côtier à l'encontre d'un navire soupçonné de pollution illicite dans sa ZEE doivent être suspendues lorsque l'État du pavillon engage lui-même des poursuites au titre de la même infraction, dans les 6 mois suivant le début de la procédure intentée par l'État côtier.

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 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.

A plusieurs reprises entre avril et septembre 2016, le Libéria fait part aux autorités françaises de l'ouverture d'une procédure judiciaire à l'encontre de l'armateur, et demande la suspension des poursuites. Le 2 novembre 2016, le Premier ministre décide cependant de maintenir la compétence des juridictions françaises, considérant que le Libéria n'a pas apporté de preuve satisfaisante de l'ouverture effective de poursuites.

Le 17 janvier, le TGI de Brest condamne l'armateur à une amende de 1 million d'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 en première instance.

Le Liberia, en tant qu'État du pavillon, a, dès le 6 avril 2016, demandé le dépaysement de l'affaire selon les dispositions de l'article 228 de la CNUDM. Cette demande avait initialement été refusée, au motif que le Libéria n'avait pas apporté la preuve de l'engagement de poursuites judiciaires.

2.2.4 - Affaires jugées en cassation

Néant.

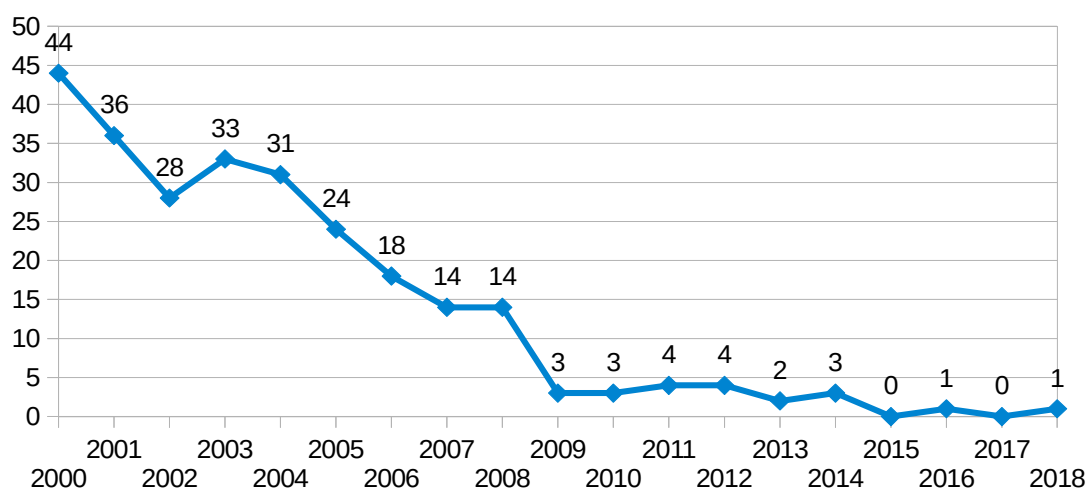
2.2.5 - Evolution du nombre de pollutions faisant l'objet de poursuites judiciaires

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 5 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 illícite
ayant fait l'objet de poursuites judiciaire (2000-2018)**



2.3 - Autre actualité juridique en matière de pollution maritime

2.3.1 - Questions préjudicielles traitées par la CJUE

Les affaires de pollution maritime relèvent de la compétence des juridictions nationales, lesquelles font application de leur droit national, mais également des conventions internationales et – pour ce qui concerne les États membres de l'Union européenne – du droit de l'Union. La Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) peut à ce titre être amenée à se prononcer sur des questions relatives aux pollutions maritimes, dans le cadre de questions préjudicielles posées par les juridictions nationales. C'est le cas dans l'affaire qui a opposé la société **Bosphorus Queen Shipping** aux autorités finlandaises, et qui a soulevé la question des conditions dans lesquelles un État côtier peut intenter une action contre un navire étranger à l'origine d'un rejet d'hydrocarbures dans sa ZEE.

Par un arrêt du 11 juillet 2018, la CJUE apporte plusieurs réponses aux questions posées par la Cour suprême finlandaise, en durcissant les exigences relatives aux conditions dans lesquelles un État côtier peut intenter une action à l'encontre d'un navire ayant porté une atteinte grave à l'environnement dans sa ZEE.

Premièrement, la « *preuve manifeste* » que doit apporter l'État côtier de la commission par un navire d'une infraction ayant entraîné ou risqué d'entraîner une atteinte grave à l'environnement dans sa ZEE s'applique à la commission de l'infraction, mais également à « *la preuve des conséquences de cette infraction* ». Dès lors, avant d'intenter toute action à l'encontre du navire ayant effectué un rejet illícite, il est nécessaire que l'État ait une preuve manifeste à la fois de la commission d'une infraction par le navire, ainsi que des dommages ou risques de dommages importants que celle-ci cause.

Deuxièmement, la Cour donne une lecture large de ce qui peut être compris comme « *intérêts connexes de l'État riverain* », notion dont la définition impacte la possibilité d'action de l'État. Ces « *intérêts connexes* » regroupent ainsi « *toutes les ressources de la ZEE, biologiques ou non biologiques* ». Aucune ressource ne peut être exclue du champ des « *intérêts connexes de l'État riverain* ». Ainsi, afin de prouver le dommage ou le risque de dommage important, l'État peut s'appuyer sur les données scientifiques disponibles, les caractéristiques du polluant, ainsi que les

conditions météorologiques s'appliquant au rejet. Néanmoins, le caractère de zone sensible ne suffit pas à caractériser automatiquement un dommage comme étant important.

Rappel des faits

Le navire ***Bosphorus Queen*** a procédé en juillet 2011 à un rejet d'hydrocarbures en ZEE finlandaise. Les autorités finlandaises ont imposé le paiement d'une caution puis une amende administrative. L'armateur en a par la suite demandé l'annulation en arguant que le rejet, non contesté, n'avait cependant pas causé et ne risquait pas de causer des « *dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes [de la Finlande] ou à toutes ressources [...] dans la ZEE [de la Finlande]* ». ⁵

Saisie en cassation, la Cour suprême finlandaise a procédé le 12 décembre 2016 à un renvoi préjudiciel vers la CJUE. Après recueil des observations écrites des États membres et de la Commission, la CJUE a tenu une audience de plaidoiries le 6 décembre 2017. Elle a finalement rendu son arrêt le 11 juillet 2018.

5 Cf. formulation de l'art. 7.2 directive 2005/35/CE, reprenant l'art. 220.6 de la Convention des Nations-Unis sur le droit de la mer.

**Ministère de la Transition
écologique et solidaire**
92055 La Défense CEDEX
Tél. : 01 40 81 21 22

