

**RAPPORT**

Direction  
des Affaires Maritimes

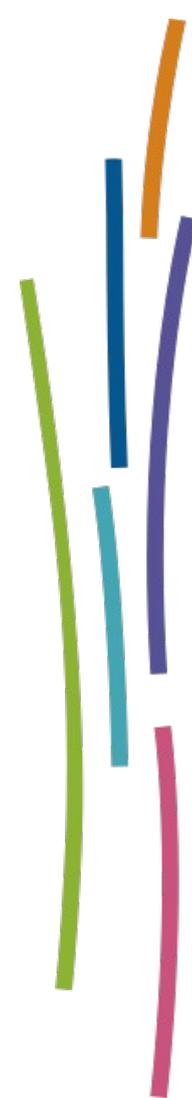
Sous-direction  
Sécurité Maritime

Bureau  
du Sauvetage  
et de la Circulation  
maritime

1<sup>er</sup> mai 2014

# **Bilan annuel** **Surveillance des** **Pollutions**

**Année 2013**



Ministère de l'Écologie, du Développement durable,  
et de l'Énergie

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	05/03/2014	néant
2	01/05/2014	néant

## Affaire suivie par

<b>Centre référent principal pour la surveillance des pollutions (JOBOURG)– A1AM Nicolas MAIRE</b>
<i>Tél. :02 33 52 75 74 / Fax : 02 33 52 71 72</i>
<i>Courriel : maire.nicolas@developpement-durable.gouv.fr</i>

## Rédacteur

**A1AM Nicolas MAIRE – CROSS JOBOURG**

## Relecteurs

**AC1AM Jean-Jacques MORVANT - Chef du bureau SM1**

**APAM Aymeric de CHERMONT – chargé de mission au bureau SM1**

## Référence(s) intranet

*<http://intra.secumar.metier.i2/sm1-sauvetage-et-circulation-r3.html>*

# SOMMAIRE

PRÉAMBULE.....	4
1. ANALYSE DES POLLUTIONS.....	5
1. Répartition par façade maritime.....	5
Vue d'ensemble.....	5
Manche-Mer du Nord.....	6
Atlantique.....	6
Méditerranée.....	7
2. Répartition mensuelle.....	8
3. Répartition par type d'alertes .....	9
4. Répartition par type de polluants.....	10
5. Répartition par origine des signalements.....	11
6. Bilan sur l'utilisation du système Cleanseanet.....	12
6.1. Rappel.....	12
6.2 Bilan pour l'année 2013.....	13
2. SUIVI JUDICIAIRE DES INFRACTIONS CONSTATEES.....	14
1. Rappel sur l'organisation.....	14
2. Ouverture de dossiers pour rejet illicite en 2013.....	15
3. Répartition du nombre de dossiers de poursuites judiciaires par année.....	16
4. Récapitulatif des dossiers d'appel et de cassation réglés en 2013/2014 .....	17
4.1 Détails des affaires jugées en première instance .....	19
4.2 Détails des affaires jugées en appel.....	19
4.3 Détails des résultats des pourvois en cassation.....	20
5. Statistiques judiciaires depuis 2000.....	21
5.1 Répartition des montants des sommes exigées par le dernier degré juridictionnel.....	21
5.2 Répartition des condamnations par pavillon.....	21
5.3 Répartition des condamnations par type de navire.....	22
PERPESPECTIVES POUR 2014.....	23

## Préambule

Dans le cadre de la recherche et répression des pollutions par les navires, 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.

L'instruction n°143.10 du directeur des affaires maritimes du 11 février 2011 désigne les CROSS Jobourg, Corsen et La Garde comme centres de 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.

Ces centres de surveillance des pollutions centralisent toutes les informations relatives aux pollutions détectées en mer. 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.

L'objectif de ce bilan est double :

- analyser la nature et l'évolution des pollutions du milieu marin au large de la France métropolitaine : depuis 2000, la tendance est à la baisse continue du nombre de pollutions confirmées.
- présenter pour l'année 2013 les actions de répression, menées contre les pollueurs volontaires.

Les données démontrent l'efficacité du dispositif dans toutes ses composantes avec, malgré tout, des pistes d'amélioration à envisager pour l'année 2014.

## 1. ANALYSE DES POLLUTIONS

### 1. Répartition par façade maritime

Les cas de pollution réelle sont signalés par le pictogramme . La cohérence des relevés persiste avec les flux de la navigation commerciale. En effet, un nombre significatif de pollutions est à signaler dans la zone de flux de la Manche vers l'Atlantique, avec quelques points notables en Manche orientale, à l'entrée du dispositif de séparation du trafic du Pas-de-Calais, mais aussi aux abords des ports du Havre et de Rouen. La zone de trafic maritime au large de la Bretagne reste marquée par les pollutions, de même que les principales pollutions en Méditerranée sont localisées dans l'axe de transit « Gênes – Barcelone », mais également « Gênes – Détroit de Messine » via le canal de Corse.

#### Vue d'ensemble



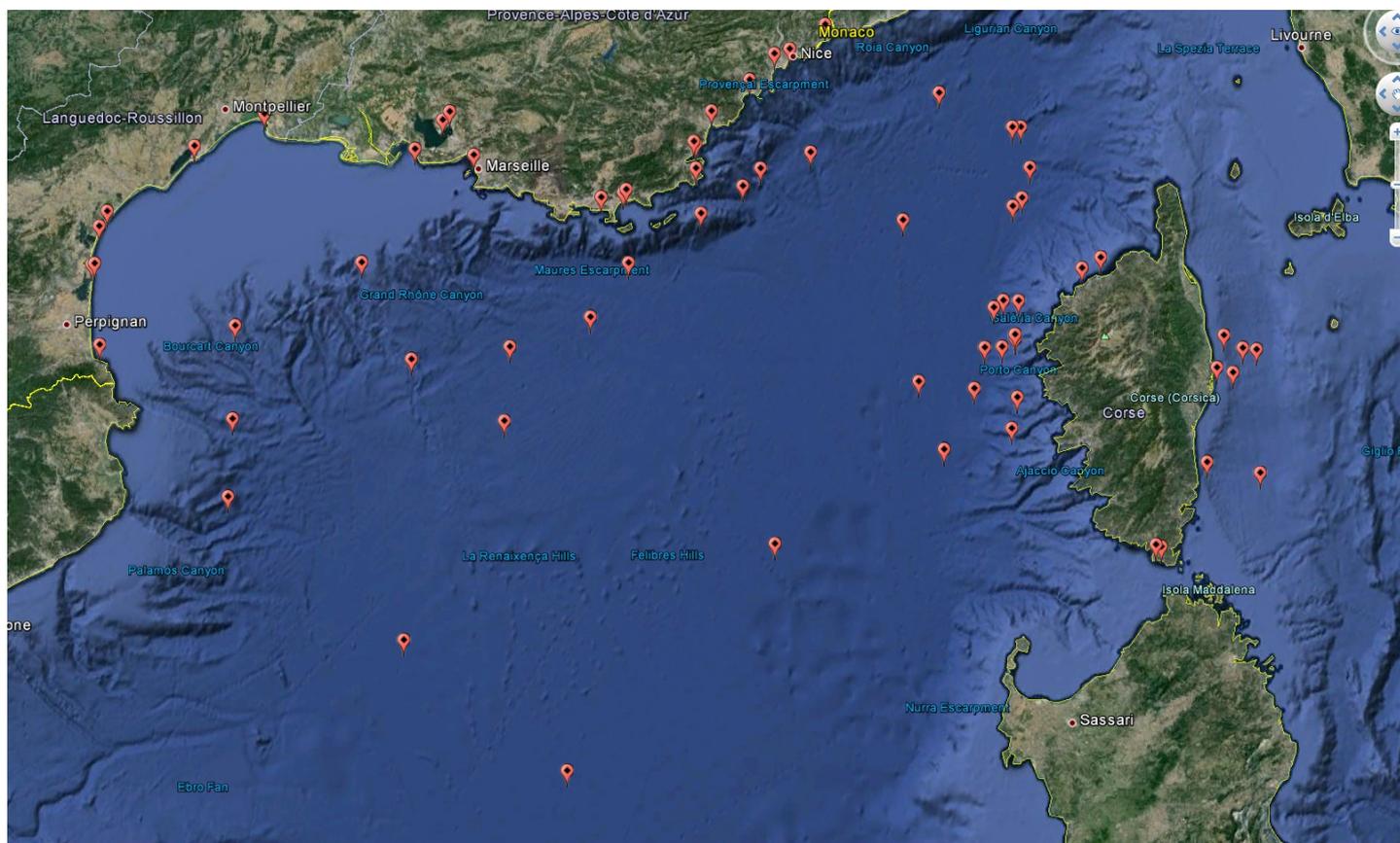
Manche-Mer du Nord



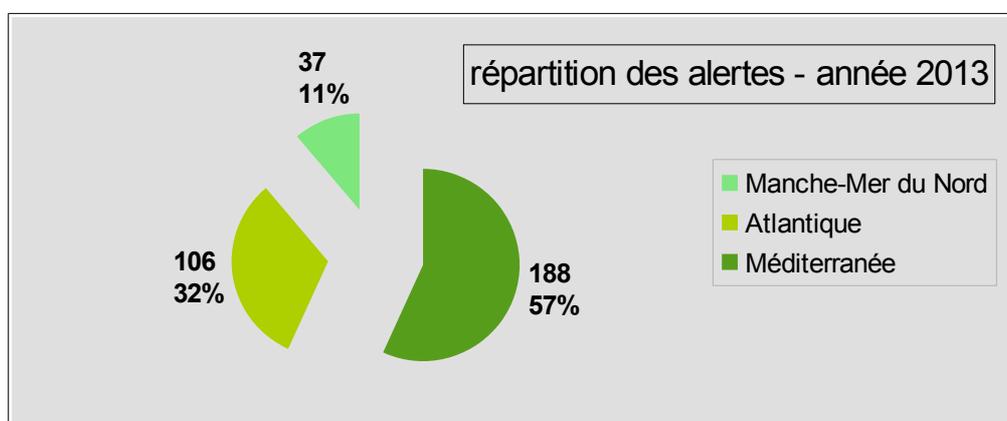
Atlantique



## Méditerranée



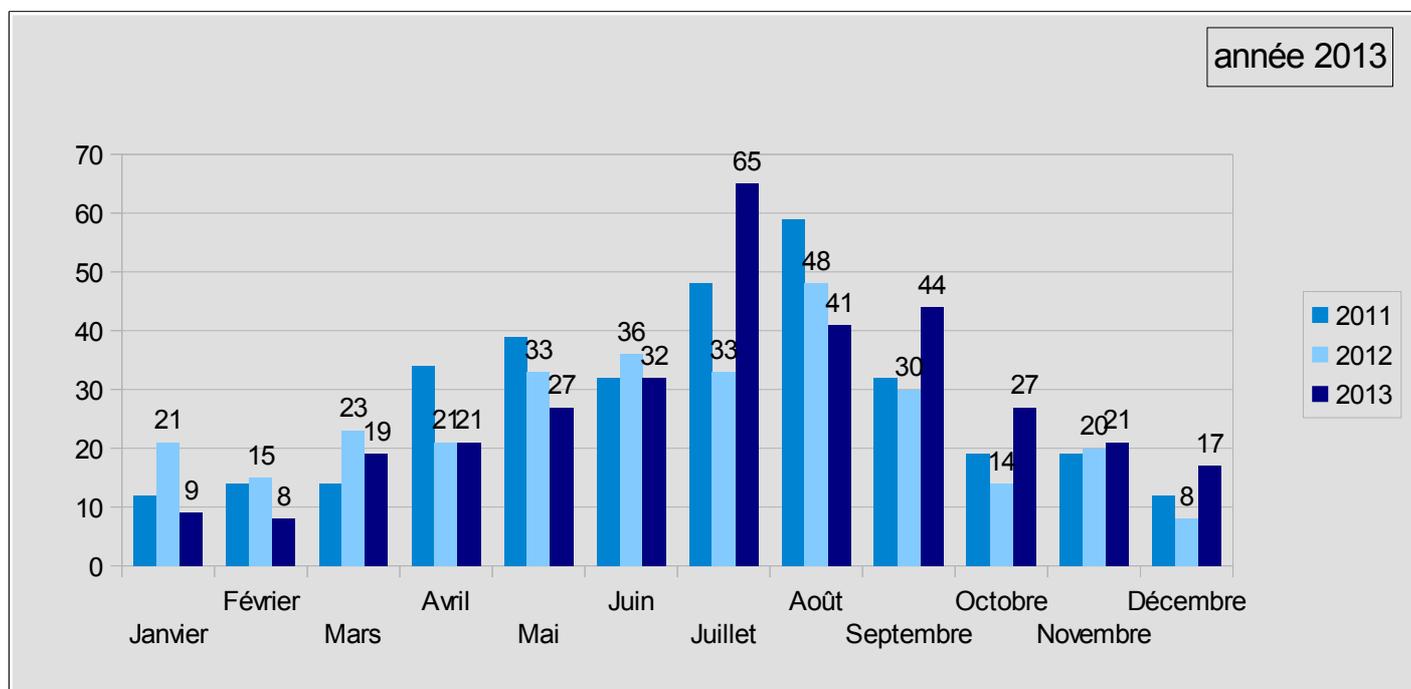
En 2013, **331** alertes de pollutions ont été reportées aux CROSS La Garde, Corsen et Jobourg<sup>1</sup>. Sur ces 331 détections, plus de 57% des cas (188) sont recensés en Méditerranée, 32 % (106 alertes) pour l'Atlantique et 11 % (37 alertes) pour la zone Manche – Mer du Nord. La majorité des cas est signalée dans les eaux territoriales françaises (59%), 41% en Zone Economique Exclusive, et 13% en frange littorale.



<sup>1</sup> L'instruction n°143-10 du 21 février 2011 de la Direction des Affaires Maritimes a désigné trois CROSS référents pour la surveillance des pollutions: le CROSS La Garde pour la façade méditerranéenne, le CROSS Corsen pour la façade atlantique et le CROSS Jobourg pour la façade manche-mer du nord. Ce dernier est nommé centre référent principal. Chaque centre référent centralise les informations relatives aux pollutions provoquées par les navires et assure la coordination des interventions de recherche et de constatation des infractions. Cette mission est réalisée sous l'autorité du préfet maritime compétent dans la zone.

## 2. Répartition mensuelle

Un pic de signalement est observé durant la période estivale, essentiellement dans les secteurs très proches de la côte. Cette hausse de reports s'explique en partie par une fréquentation accrue du littoral et par conséquent davantage de témoignages potentiels de pollutions.

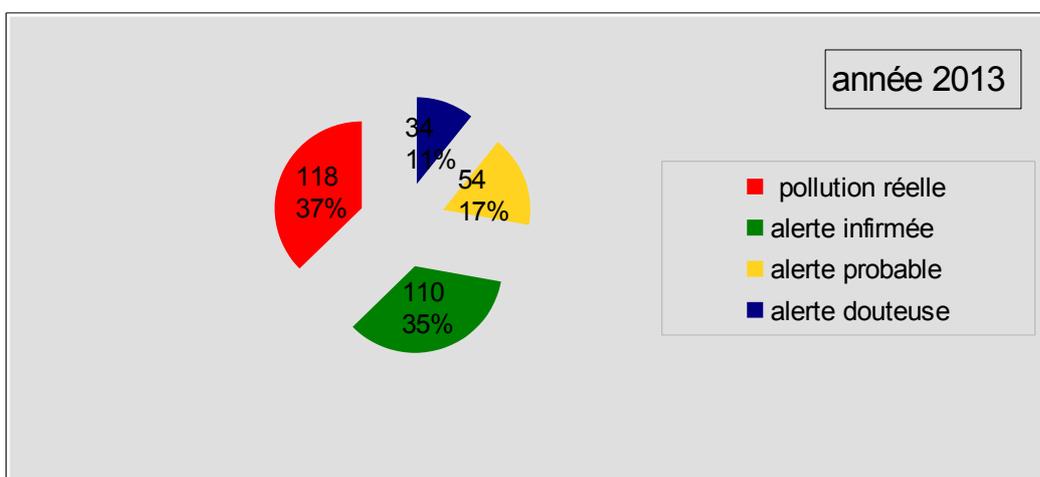


### 3. Répartition par type d'alertes

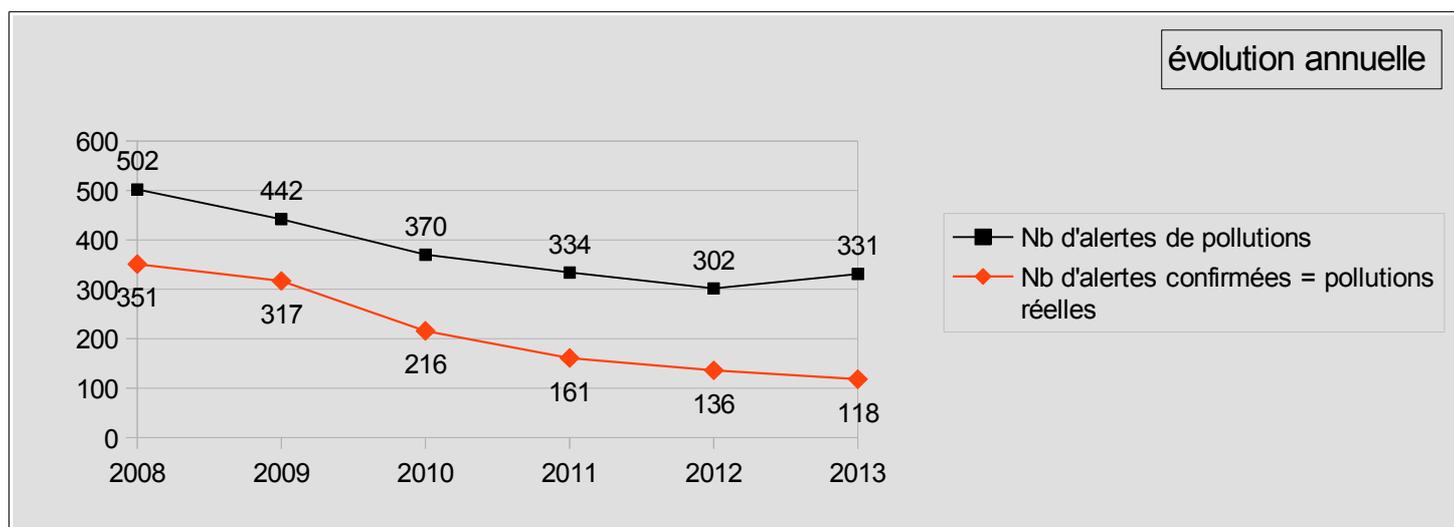
Les alertes de pollutions sont classées en 4 catégories:

- **alerte confirmée** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite) confirmé par un agent habilité. **Par extension, le constat direct par agent habilité est classé en alerte confirmée.**
- **alerte infirmée** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite) infirmé par un agent habilité;
- **alerte probable** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite) dont l'analyse du témoignage porte à croire en la présence d'une pollution;
- **alerte douteuse** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite) dont l'analyse du témoignage ne permet pas de croire en la présence d'une pollution.

Sur les 331 signalements de pollutions, 25 cas correspondent à des polluants qui n'entrent pas dans le cadre de la convention MARPOL. Sur les 306 autres dossiers, 118 correspondent à des constats directs ou des confirmations d'alerte.



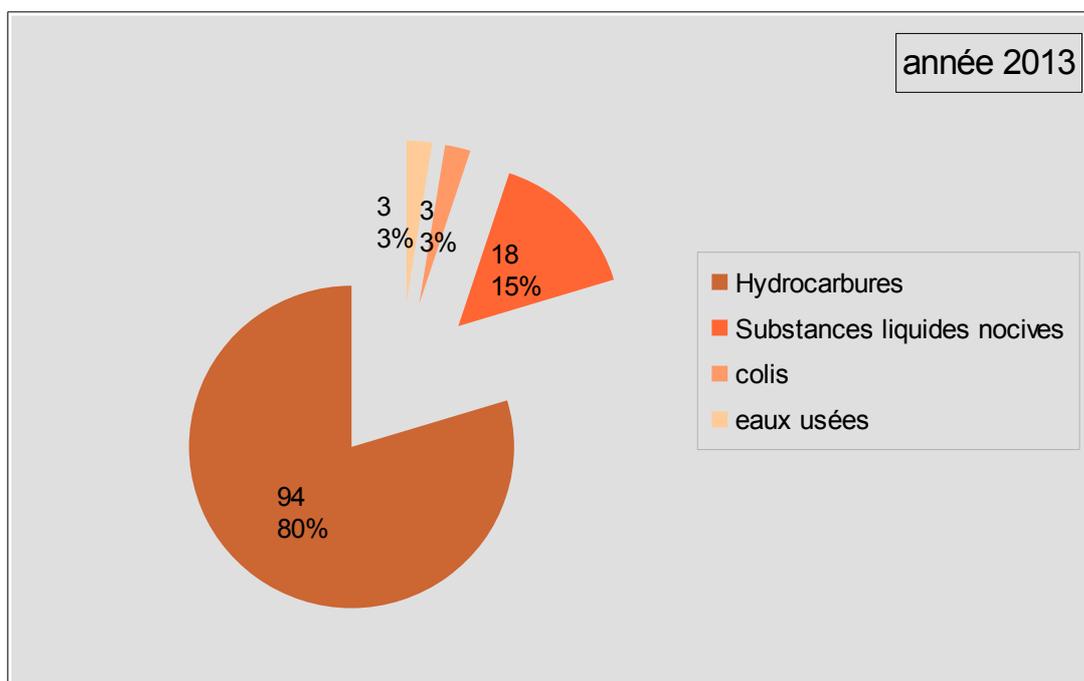
Malgré une légère hausse en 2013, on observe une tendance générale à la baisse des signalements de pollutions depuis 2008.



#### 4. Répartition par type de polluants

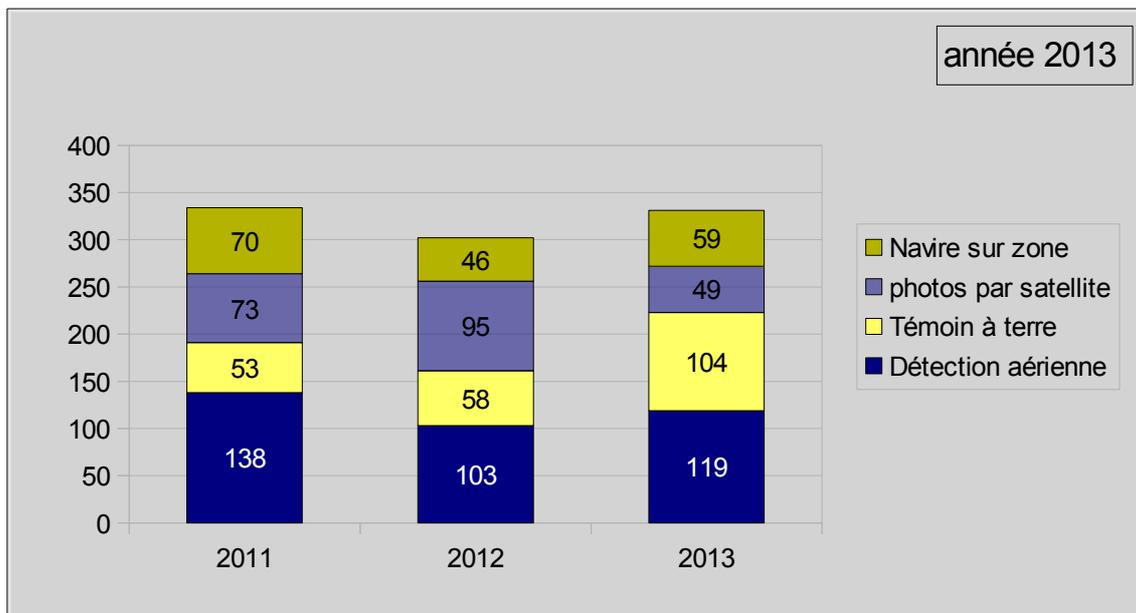
Les polluants qui entrent dans le champ de surveillance des centres correspondent aux matières listées dans les annexes de la convention MARPOL, à savoir :

- Hydrocarbures (annexe I)
- Substances liquides nocives (Annexe II)
- Colis (Annexe III)
- Eaux usées (Annexe IV)
- Ordures (Annexe V)

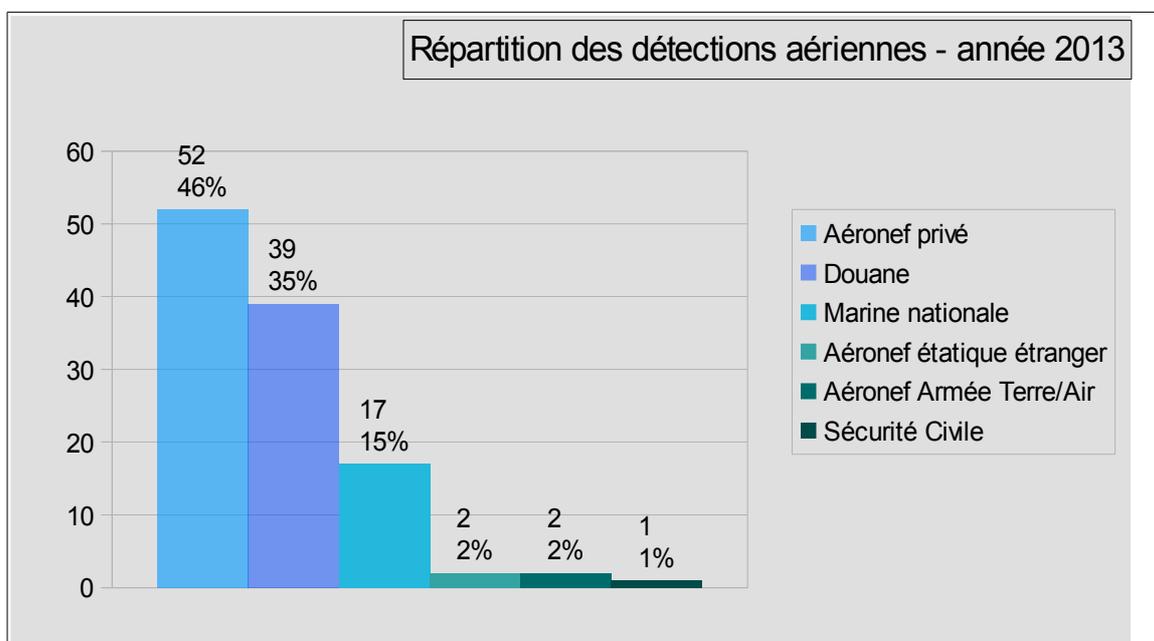


## 5. Répartition par origine des signalements

Bien qu'en baisse par rapport à l'année 2012, le rôle de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA) avec le programme de surveillance satellitaire – *CleanSeaNet* – est significatif, dans la mesure où *CleanSeaNet* contribue pour 31% des signalements en 2013.



Les aéronefs constituent les premiers acteurs de la surveillance maritime des pollutions. Parmi les acteurs étatiques, l'administration douanière occupe le premier rôle dans la surveillance aérienne des pollutions grâce à ses moyens spécialisés de détection.



## 6. Bilan sur l'utilisation du système Cleanseanet

### 6.1. Rappel

Sur le fondement de l'article 10.2 de la directive européenne 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction, l'EMSA a mis en place un dispositif de surveillance par satellite des pollutions en mer qui repose sur le système d'information *Cleanseanet*. Depuis mai 2007, les clichés pris par ces satellites font partie du système de surveillance français<sup>2</sup>.

Destiné à la surveillance des eaux françaises métropolitaines, la France a officiellement demandé à la Commission européenne que ce programme soit étendu aux eaux environnant les départements ultramarins de la Guyane, la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion.

Les Centres des Opérations Maritimes de la Manche-Mer du Nord et de l'Atlantique, ainsi que la préfecture maritime de Méditerranée sont destinataires des prévisions mensuelles de passages satellites établis par l'EMSA. Sur ce fondement, ils valident les créneaux proposés.

La réception et l'analyse des images satellitaires sont effectuées par les opérateurs des CROSS Jobourg, Corsen et La Garde. Le délai entre le passage satellitaire et la réception au CROSS des images est en moyenne de 30 minutes, mais tend à diminuer<sup>3</sup>.

Les détections satellitaires doivent être corroborées par l'envoi d'un aéronef et la constatation d'un agent habilité pour confirmer la présence de pollution. Bien que la version actuelle de CleanSeaNet permette la combinaison du cliché satellite avec la localisation AIS des navires à proximité immédiate de la pollution (et susceptibles d'être à l'origine du déversement), le constat d'un agent habilité (embarqué le plus souvent à bord d'un aéronef) reste nécessaire pour envisager des poursuites judiciaires.

L'articulation entre la surveillance satellitaire et les prévisions d'activité des moyens de l'Etat en mer est recherchée dans la mesure du possible sur les trois façades maritimes.

### Aperçu de l'interface de CleanSeaNet

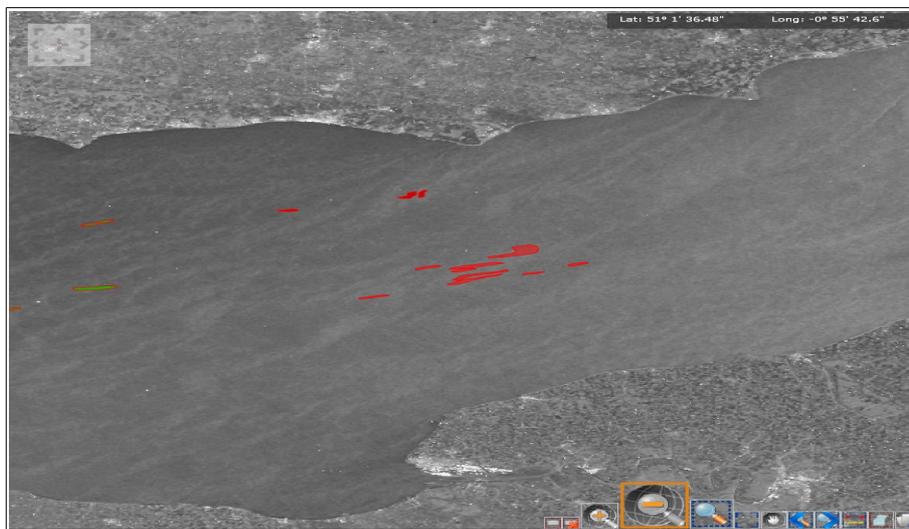
The screenshot displays the CleanSeaNet interface. On the left is a satellite map of the North Atlantic region, with a search area highlighted in grey. The map shows coordinates: Lat: 54° 49' 24.24" and Long: -2° 38' 11.76". On the right is a data table with the following columns: Satellite - Se, Acquisition Time, Total Oil Spills, Oilspills, and Status. The table lists several satellite passes, with one entry highlighted in blue: RADARSAT-2 on 2014-02-17 at 05:30:43, detecting 1 oil spill (0 Red/0 Yellow/0 Green) with a status of 'Delivered'. Below the table is a 'Details of EO Scene 130923' section, which provides technical specifications for the selected scene, including Item Identifier, Acquisition Start/Stop, Sensor Type (RADAR), Sensor Resolution (100), Polarisation, Total Oil Spills (1), and Coastal States (Denmark, Poland, Norway, Germany, European Union, Sweden).

Satellite - Se	Acquisition Time	Total Oil Spills	Oilspills	Status
RADARSAT-...	2014-02-18 05:04:08	N/A		Tasked
RADARSAT-...	2014-02-18 05:09:26	N/A		Tasked
RADARSAT-...	2014-02-18 04:55:01	N/A		Tasked
COSMO-SK-...	2014-02-18 03:55:01	N/A		Tasked
COSMO-SK-...	2014-02-18 03:35:53	N/A		Cancelled
RADARSAT-...	2014-02-17 18:39:50	N/A		Tasked
RADARSAT-...	2014-02-17 18:32:59	N/A		Tasked
RADARSAT-...	2014-02-17 18:31:51	N/A		Tasked
RADARSAT-...	2014-02-17 16:56:09	N/A		Tasked
RADARSAT-...	2014-02-17 05:30:43	1	0 Red/0 Yellow/0 Green	Delivered
COSMO-SK-...	2014-02-17 05:13:49	N/A		Cancelled
COSMO-SK-...	2014-02-17 04:55:43	N/A		Cancelled

<sup>2</sup> En 2013, le service Cleanseanet a délivré 2547 images satellite, au profit de 27 Etats Côtiers: 23 Etats-membres de l'Union Européenne, ainsi que l'Islande, la Norvège et la Turquie. Le Monténégro a ralié le programme Cleanseanet en 2014. 2176 pollutions probables ont été détectées par l'EMSA. Parmi les détections vérifiées par les Etats côtiers, 50 ont été classées comme des pollutions par hydrocarbure, 48 comme «autres substances» (HNS en particulier), 28 comme substances inconnues, 33 comme phénomènes naturels, 335 où rien n'a été observé.

<sup>3</sup> Ce délai de 30 minutes («Near-real-time») auquel s'engage les services de l'EMSA a été effectif dans plus de 90 % des passages satellites en 2013.

### Aperçu d'un cliché satellitaire ayant détecté des pollutions (secteur Manche)



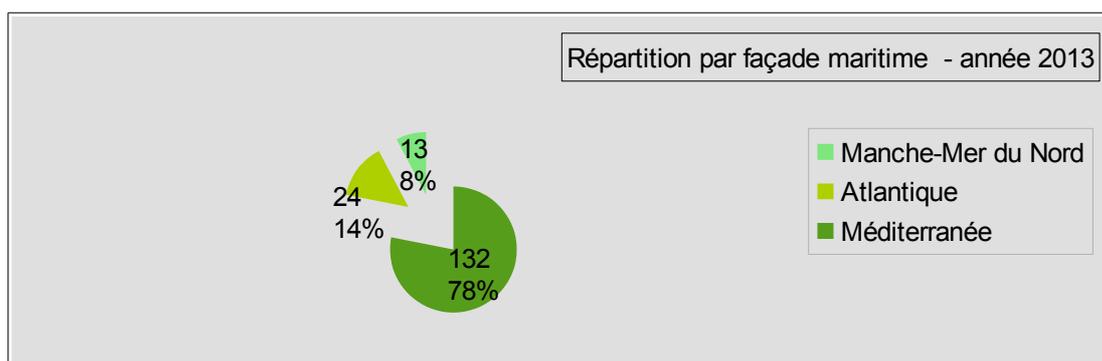
### 6.2 Bilan pour l'année 2013

En 2013, le volume de clichés est en très nette augmentation par rapport à 2012 (+20 % - 696 clichés contre 562 en 2012). La réception et l'analyse des images satellitaires sont effectuées par les opérateurs des CROSS.

**A noter** : 85 passages annulés ou défectueux sans réception de clichés.

**Le bilan de ces 696 clichés est le suivant :**

- 488 clichés sans aucune détection ;
- 208 clichés ayant détecté :
  - 182 possibles pollutions en dehors de la zone de surveillance sous responsabilité française.
  - 169 possibles pollutions dans la zone de surveillance sous responsabilité française avec la répartition suivante :



Parmi ces **169** possibles pollutions, l'EMSA a classé **58** d'entre elles avec un niveau de fiabilité « **A** » (forte probabilité de pollution) et 111 avec un niveau de fiabilité « **B** » (probabilité moindre). **53%** des possibles pollutions (89) ont donné lieu à l'engagement d'un moyen nautique ou aérien afin de vérifier l'alerte satellitaire<sup>4</sup>. Dans **40%** des cas, la pollution par polluant MARPOL a été confirmée (soit 35 pollutions réelles).

<sup>4</sup> La pertinence d'un tel engagement est évaluée selon plusieurs critères, dont la distance de la possible pollution par rapport à la côte, la taille de cette pollution, la présence d'un navire susceptible d'être à l'origine de cette pollution et la disponibilité opérationnelle des moyens

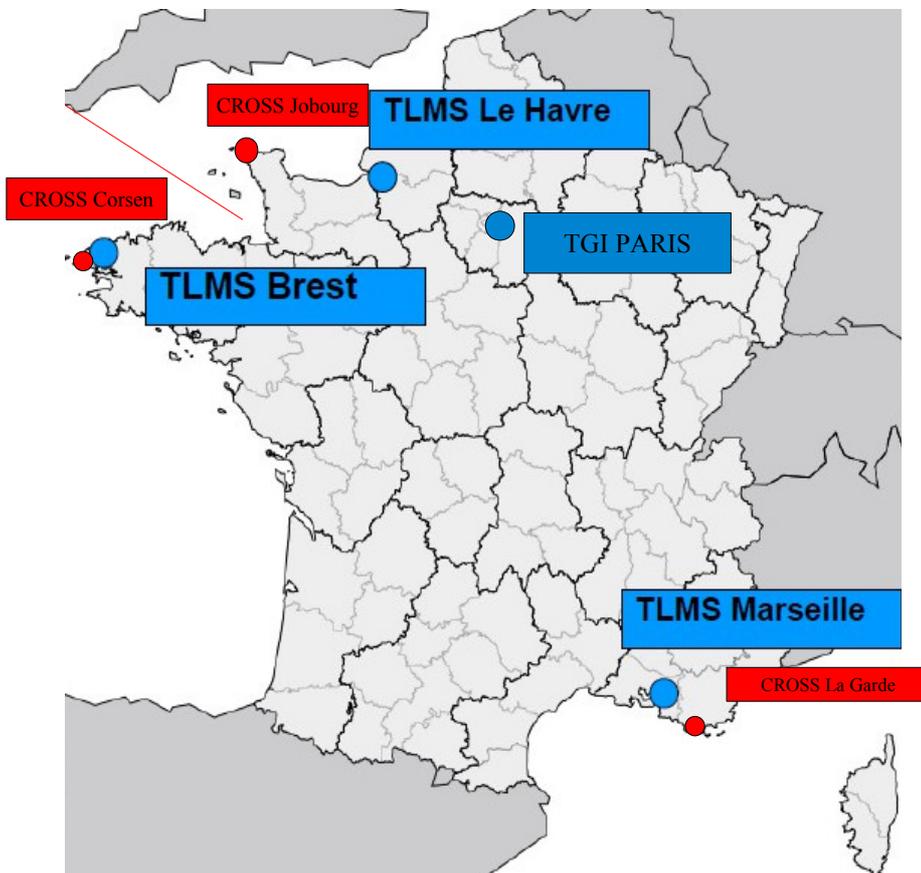
## 2. SUIVI JUDICIAIRE DES INFRACTIONS CONSTATEES

### 1. Rappel sur l'organisation

L'article L218-29 du Code de l'environnement, ainsi que le décret n°2002-196 du 11 février 2002 disposent que les pollutions marines volontaires « commises dans la zone économique, la zone de protection écologique, 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 » (TLMS).

En France métropolitaine, les TLMS sont les Tribunaux de Brest, Marseille et Le Havre. 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.

Carte des tribunaux et les CROSS spécialisés en matière de pollutions marines



## 2. Ouvertures de dossiers pour rejet illicite en 2013

Navire	Pavillon	Date de l'événement	Façade Maritime
ORALUNA	Gibraltar	15/04/13	Manche-Mer du Nord
MARIA THERESA	Danemark	18/09/13	Manche-Mer du Nord

En 2013, deux navires ont fait l'objet de poursuites judiciaires suite à un flagrant délit de rejet de pollution. Les deux informations judiciaires pour rejet illicite ont été ouvertes par le parquet près le tribunal du Havre.

**Le 15 avril 2013**, à 9 milles nautiques dans le nord de Dunkerque, un avion de surveillance de l'Institut Royal des Sciences Naturelles de Belgique constate un sillage douteux du chimiquier **Oraluna**, battant pavillon Gibraltar. L'observation fait état d'une nappe de substance liquide nocive de 12km de long et 100m de large.

Il s'agissait des eaux de lavage des cuves du navire qui contenaient de l'huile de colza, déchargée précédemment à Dunkerque. Après étude des circonstances par le CROSS Jobourg et transmission des informations au procureur de la République du Tribunal de Grande Instance du Havre (Tribunal spécialisé pour les pollutions marines sur la façade Manche-Mer du Nord), une inspection du navire est décidée à son port de destination (Rotterdam, Pays-Bas) par les autorités hollandaises. L'enquête des autorités maritimes hollandaises confirme qu'il s'agit bien d'un rejet polluant en contradiction avec la réglementation Marpol.

Cette affaire sera jugée en première instance le 1er septembre 2014 par le Tribunal correctionnel du Havre.

**Le 18 septembre 2013**, lors du survol du chimiquier **Maria Theresa** (pavillon du Danemark), un hélicoptère de la Douane, basé au Havre, signale un déversement dans le sillage du navire à 12 milles marins dans le nord-ouest du Havre. L'observation fait état d'une nappe de substance liquide nocive de 18km de long et de 100m de large. Interrogé par le CROSS Jobourg, le capitaine du navire confirme une fuite de produit contenant des résidus de son ancienne cargaison, déchargée précédemment à Thamesport (Royaume-Uni): Il s'agit d'ester méthylique d'acide gras, utilisé pour l'alimentation en biocarburant des moteurs diesel.

Sur la base des éléments photographiques recueillis par l'aéronef et des analyses du CROSS Jobourg et de l'expert de la douane, le procureur de la République du Havre décide l'immobilisation du navire au port du Havre.

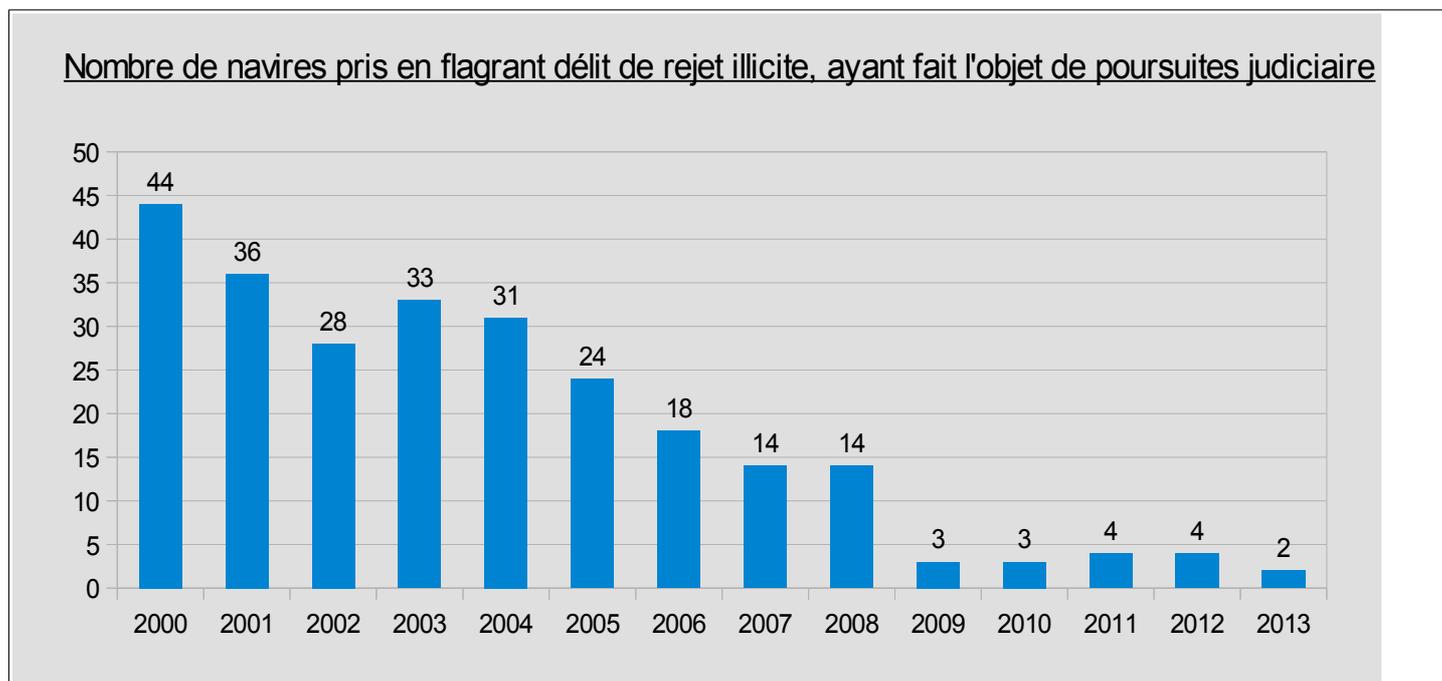
Le CROSS prend contact par moyen radiophonique avec le commandant du navire qui confirme le déversement des résidus de son ancienne cargaison. Le navire se dirigeant vers le port du Havre, une inspection a lieu à son arrivée au port. Le 20 septembre, suite à l'enquête menée par la gendarmerie maritime et le Centre de Sécurité des Navires du Havre, ainsi qu'au versement par l'armateur d'un dépôt de garantie d'un montant de 50.000 €, le procureur décide de lever l'immobilisation du navire.

Ce flagrant délit sera jugé lors de l'audience du 16 avril 2014 au Tribunal correctionnel du Havre.

### **3. Répartition du nombre de dossiers de poursuites judiciaires par année**

Le nombre de navires pris en flagrant délit a connu une forte chute depuis 2009 et se maintient depuis à un chiffre relativement faible. Ainsi, depuis 2009, huit flagrants délits ont été constatés dans la zone sous responsabilité de la Préfecture maritime de Méditerranée, six dans la zone sous responsabilité de la Préfecture maritime de l'Atlantique et trois dans celle de la Préfecture maritime de Manche-Mer du Nord.

Le montant élevé des peines prononcées contre les navires pris en flagrant délit de pollution crée un effet dissuasif qui explique cette chute.



**4. Récapitulatif des dossiers d'appel et de cassation réglés en 2013/2014**

x

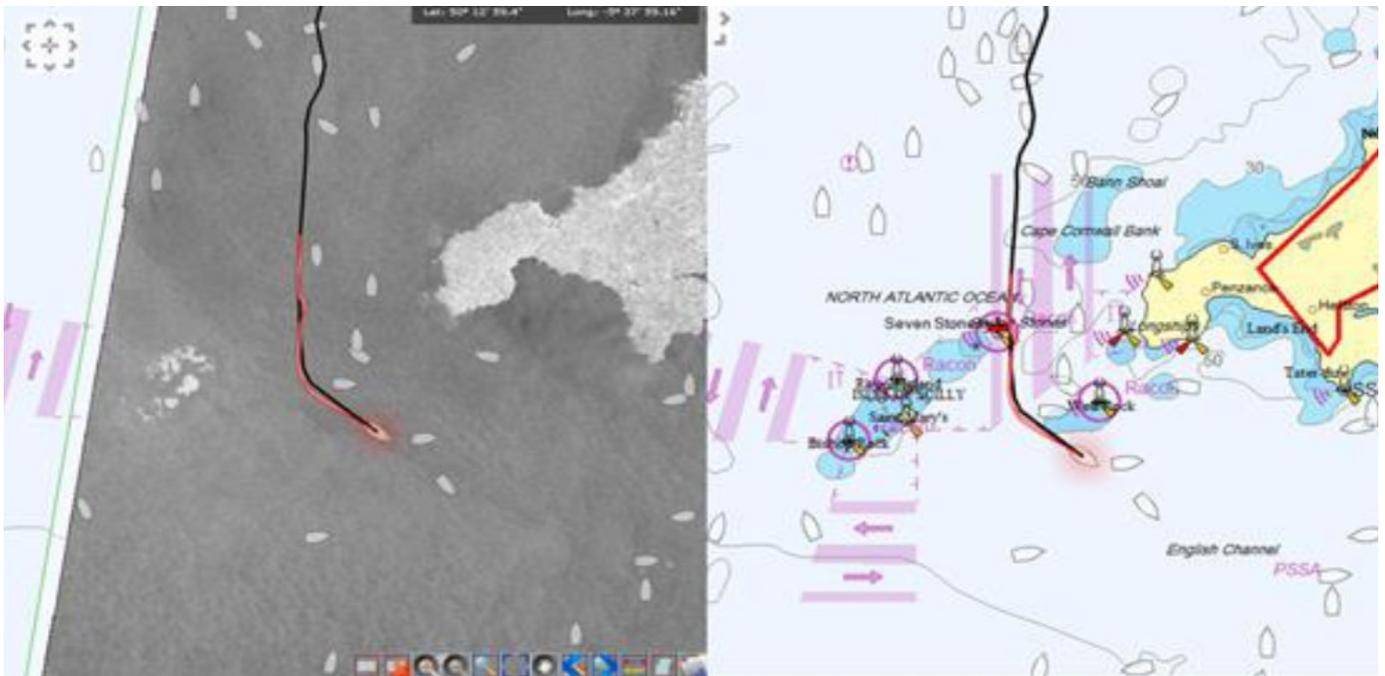
Navire	Pavillon	Date infraction	Jugement	Arrêt	Arrêt de Cassation
TIAN DU FENG	Hong Kong	16/11/10	20/09/2011 Relaxe	27/02/2014 800.000€ dont 95% à la charge de l'armateur.	X
MATTERHORN	Liberia	25/05/09	02/03/10 1.000.000€ (dont 90% à la charge de l'armateur) 30.500€ de dommages et intérêts pour les associations parties civiles	10/01/13 peine confirmée en appel	X
FAST REX	Saint Kitts et Nevis	28/08/09	06/10/10 1.500.000€ dont 95% à la charge de l'armateur	31/01/13 peine confirmée en appel	X
SDS RAIN	Italie	23/04/10	15/02/12 750.000€ pour l'armateur 250.000€ pour le capitaine (dont 225.000€ à la charge de l'armateur)	30/04/13 relaxe prononcée	X
TREFIN ADAM	Malte	27/01/12	20/05/13 300.000€ pour l'armateur 75.000€ pour le capitaine (dont 50.000€ à la charge de l'armateur).	Le commandant et l'armateur ont interjeté appel	X
MIKHAIL KUTUZOV	Russie	28/08/12	11/06/13 800.000€ (dont 750.000€ à la charge de l'armateur)	Le commandant et l'armateur ont interjeté appel	X
VALENTIA	Libéria	11/11/08	01/07/09 2.000.000€ (dont 95% pour l'armateur) 5.300€ de dommages et intérêts pour chacune des 7 associations parties civiles	30/06/2011 800.000€ 1.800€ à chacune des associations	18/06/2013 Rejet du pourvoi en cassation 3.000€ au profit des associations

**Hors décision française, il est à noter qu'une première condamnation d'un navire a été prononcée à l'appui d'un cliché satellitaire reçu par un centre anglais dans le cadre de CleanSeaNet.**

Le 25 février 2012, un cliché satellitaire transmis au garde-côte britannique dans le cadre de *CleanSeaNet* indique une détection de pollution dans le sillage d'un navire entre la pointe de Land's End et les îles Scilly, en Cornouailles (Grande-Bretagne). Le navire est identifié comme étant le chimiquier **Maersk Kiera**, battant pavillon singapourien. Ce dernier a alors été contacté par le MRCC Falmouth pour savoir s'il était en train de procéder au lavage de ses citernes. Le capitaine leur a confirmé qu'un nettoyage avait été effectué et que le navire avait rejeté des résidus d'huile de palme à une distance de 13,5 milles nautiques des côtes britanniques. Or l'image satellitaire montrait un rejet en deçà de la limite autorisée des 12 milles nautiques. Le juge s'est donc basé sur cette image satellite pour conclure que le navire était en infraction à la réglementation MARPOL<sup>5</sup>.

L'armateur du Maersk Kiera, Maersk Tankers Singapore Pte Limited, a été condamné le 03 octobre 2013 par le Tribunal de Truro (Cornouailles) à une amende de £22.500 (environ 270.000 euros).

Image satellitaire et carte marine liées au rejet polluant du *Maersk Kiera*



<sup>5</sup> Classé comme «substance nocive présentant un risque pour l'environnement», l'huile de palme peut être rejeté par un navire selon les conditions suivantes: le rejet doit s'effectuer à plus de 12 milles des côtes et par des fonds supérieurs à 25 mètres. D'autre part, le navire doit être en route à plus de 7 nœuds et le rejet doit d'effectuer sous la ligne de flottaison.

#### 4.1 Détails des affaires jugées en première instance

**Le 20 mai 2013**, le Tribunal correctionnel de Marseille a suivi les réquisitions du parquet en condamnant l'armateur turc et le capitaine ukrainien du chimiquier **Trefin Adam** à une amende de 375.000 euros: 300.000 euros pour l'armateur et 75.000 euros pour le capitaine (dont 50.000 euros à la charge de l'armateur). Les 4 associations environnementales parties civiles ont obtenu 1.000 euros chacune de dommages et intérêts<sup>6</sup>. Le capitaine et l'armateur ont interjeté appel<sup>7</sup>.

**Le 11 juin 2013**, le capitaine et l'armateur russe (Murmansk Shipping Company) du vraquier **Mikhail Kutuzov** ont été condamnés à 800.000 euros par le Tribunal correctionnel de Brest, dont 750.000 euros à la charge de l'armateur<sup>8</sup>. En outre, plusieurs associations environnementalistes s'étant portées partie civile, obtiennent chacune 5.000 euros<sup>9</sup>.

#### 4.2 Détails des affaires jugées en appel

**Le 20 septembre 2011**, le Tribunal correctionnel de Brest a rendu son jugement relatif au vraquier **Tian Du Feng**, battant pavillon hongkongais et poursuivi pour pollution volontaire. Le capitaine et l'exploitant du navire sont relaxés au motif qu'il n'a pas été démontré «que la nappe observée [...] soit constituée d'hydrocarbures» et qu'il n'a pas été trouvé «de raison logique à un rejet d'hydrocarbures *a fortiori* à proximité d'une zone spéciale particulièrement surveillée»<sup>10</sup>.

Ce jugement a fait l'objet d'un appel par le parquet de Brest. **Le 27 février 2014**, la Cour d'appel de Rennes a prononcé une peine de 800.000 euros d'amende, dont 95% à la charge de l'armateur *China Shipping Guanzhou Ship Management*. Il est à noter qu'à la suite de l'audience, le 13 juin 2013, la Cour d'Appel de Rennes avait reporté à trois reprises sa décision, initialement prévu le 26 septembre 2013: le 15 novembre 2013, le 19 décembre 2013, puis le 27 février 2014.

**Le 02 mars 2010**, le cargo frigorifique **Matterhorn** (pavillon libérien) avait été condamné par le Tribunal correctionnel de Brest à payer une amende de 1.000.000 euros, dont 90% à la charge de l'armateur. Le capitaine ayant interjeté appel, l'affaire a été jugée par la Cour d'appel de Rennes, qui a confirmé la peine prononcée en première instance le 10 janvier 2013<sup>11</sup>.

**Le 06 octobre 2010**, le cargo **Fast Rex** (pavillon Saint-Kitts-et-Nevis) avait été condamné par le Tribunal correctionnel de Brest à payer une amende de 1.500.000 d'euros, dont 95% à la charge de l'armateur letton Roko Ship Management et 5 % à la charge du capitaine russe. **Le 31 janvier 2013**, la juridiction de second degré de Rennes a confirmé la peine prononcée en première instance<sup>12</sup>.

**Le 15 février 2012**, le tribunal correctionnel de Marseille a condamné l'armateur du vraquier italien **SDS Rain** à 750.000 euros d'amende et à 250.000 euros le capitaine du navire (supportée à la hauteur de 225.000 euros par l'armateur). L'armateur SDS Navigation ayant interjeté appel, la cour d'appel d'Aix-en-Provence a rejugé l'affaire **le 30 avril 2013** et a prononcé la relaxe du capitaine. Les juges ont considéré que les preuves (photographies et SLAR) apportées par le pilote de l'aéronef ayant constaté le rejet, n'étaient pas assez probantes dans la mesure où les eaux de lavage mélangées à un produit non prohibé anciennement transporté par le navire auraient pu entraîner le phénomène d'irisation constaté par le commandant de bord.<sup>13</sup>

6 Il s'agit de France Nature Environnement, FNE PACA, Surfrider Foundation Europe et l'Office de l'Environnement de la Corse.

7 **Le 27 janvier 2012**, dans les bouches de Bonifacio (entre la Corse et la Sardaigne), un aéronef Falcon 50 de la Marine nationale constate le chimiquier sous pavillon maltais **Trefin Adam** en action de rejet polluant. L'observation fait état d'une nappe de substance liquide nocive de 12km de long et 200m de large. Il s'agissait d'un résidu de lavage de ses cuves, un additif de biodiesel déchargé précédemment à Naples. Le procureur de la République de Marseille a alors décidé d'ouvrir une enquête pour suspicion de pollution, d'immobiliser le navire à Fos-sur-Mer et de subordonner le départ du navire au versement d'une caution de 350.000€.

8 **Le 28 août 2012**, à 117 milles marins au sud de la pointe de Penmarc'h (façade Atlantique), un aéronef de la Douane constate un vraquier de 180m de long, nommé **Mikhail Kutuzov** (pavillon russe), en action de rejet polluant. L'observation fait état d'une nappe d'hydrocarbure de 20km de long et 50m de large. Sur la base des éléments photographiques recueillis par l'aéronef et de l'avis de l'expert de la douane, le procureur de la République décide du déroutement du navire vers le port de Brest. La caution a été fixée à 500.000 euros.

9 Les associations s'étant portées civiles sont les suivantes: France Nature Environnement, Bretagne vivante et la Ligue pour la protection des oiseaux.

10 **Le 16 novembre 2010**, au cours d'une mission de surveillance maritime, un aéronef de la Douane constate la présence de traces d'hydrocarbures sur 6 km de long et 300 m de large, à 50 milles à l'ouest de la pointe du Raz (façade maritime Atlantique). Cette pollution est localisée dans le sillage du vraquier **Tian du Feng**. En provenance de Tenerife (Iles Canaries), le navire de commerce se rendait à Oxelosund (Suède). Sur décision du Procureur, le navire est dérotté vers le port de Brest et une caution de 500.000€ est versée.

11 **Le 25 mai 2009**, un aéronef de la Douane repère au large de l'île d'Ouessant (façade Atlantique), une pollution par hydrocarbures de 22km de long sur 200m de large dans le sillage du **Matterhorn**. Fixée à 300.000€, la caution n'a pas été payée par l'armateur grec Eastwind Hellas. Après être resté pendant plus de trois ans à quai à Brest, le Matterhorn a été remorqué à Bassens en juillet 2012 pour y être déchiré.

12 **Le 06 octobre 2010**, un aéronef de la Douane repère au large de Royan (golfe de Gascogne) une pollution par hydrocarbures longue de 7km et large de 100m, dans le sillage du cargo **Fast Rex**. Malgré l'ordre de déroutement du préfet maritime de l'Atlantique, le capitaine avait refusé de se dérouter vers Brest et avait rallié Santander (Espagne).

13 **Le 23 avril 2010**, un aéronef de la Douane avait constaté dans le sillage du **SDS Rain** vraquier une nappe polluée de 22km de long et 50m de large à une dizaine de milles dans le sud de La Ciotat. Le vraquier avait quitté le port de Fos sur Mer et faisait route vers la Turquie. Il est à noter que l'audience du SDS Rain initialement prévue le 14 février 2011, avait été reportée d'une année, suite à la question prioritaire de constitutionnalité soulevée dans l'affaire de l'Eurika.

#### 4.3 Détails des résultats des pourvois en cassation

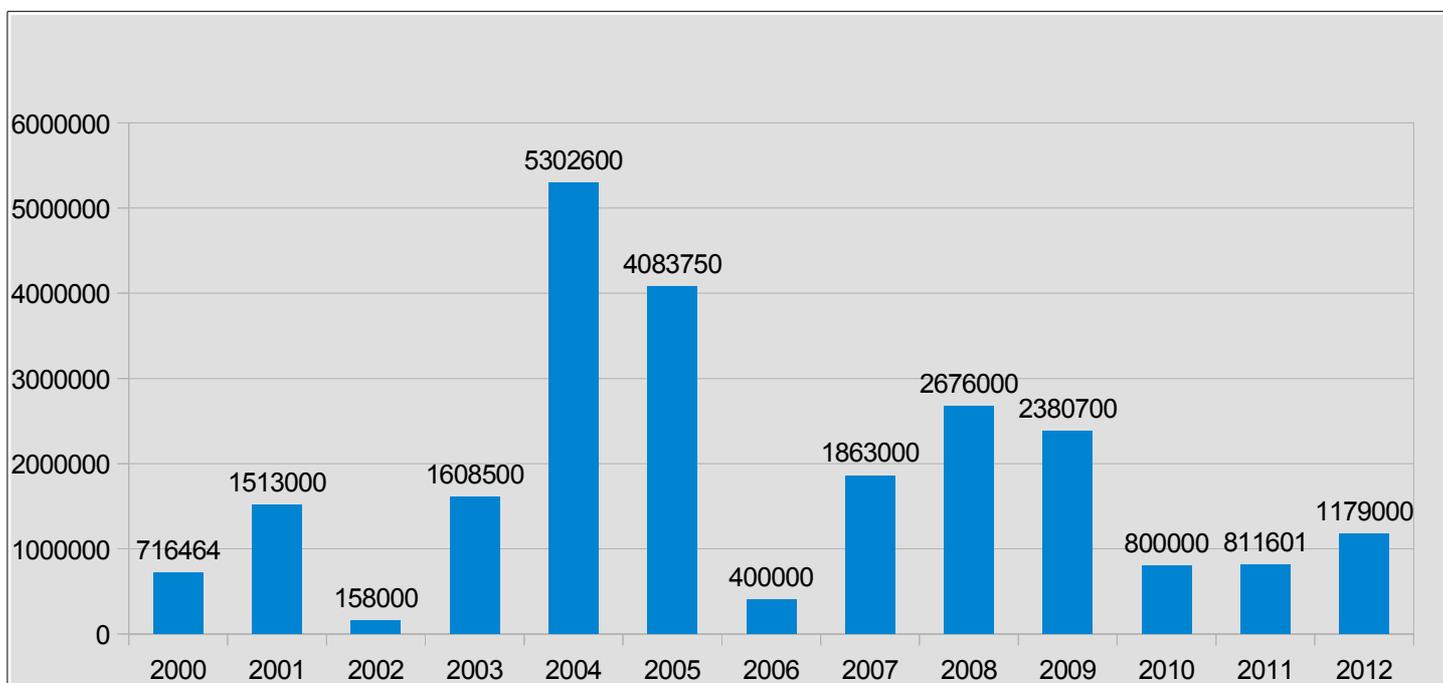
La Cour de Cassation a rendu un seul arrêt relatif aux pollutions marines volontaires en 2013. **Le 18 juin 2013**, la chambre criminelle de la Cour de cassation a rejeté le pourvoi du capitaine du **Valentia** et de son armateur *Abou Merhi Ship*. Ces derniers avaient été condamnés en juin 2011 à une amende de 800.000 euros par la Cour d'appel de Rennes. Il faut noter que le Tribunal correctionnel de Brest avait prononcé en juillet 2009 une peine de 2 millions d'euros d'amende.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> **Le 11 novembre 2008**, un aéronef de la Douane repère à 130 milles au sud de la pointe de Penmarc'h (façade Atlantique), dans le sillage du roulier **Valentia**, une trace de pollution par hydrocarbures de 18 km de long sur 50 m de large. Le navire avait par la suite été dérouté sur Brest, et le dépôt de garantie fixé à 300.000€. A titre d'information, plusieurs associations environnementales se portent parties civiles lors des procès liés aux pollutions marines. Ainsi, les associations suivantes se sont portées civiles dans le procès du **Valentia**: Ligue pour la protection des oiseaux (LPO), France nature environnement (FNE), Greenpeace France, Sepanso, Surfrider foundation Europe, Truite ombre et saumon (TOS) et Syndicat mixte de protection du littoral breton.

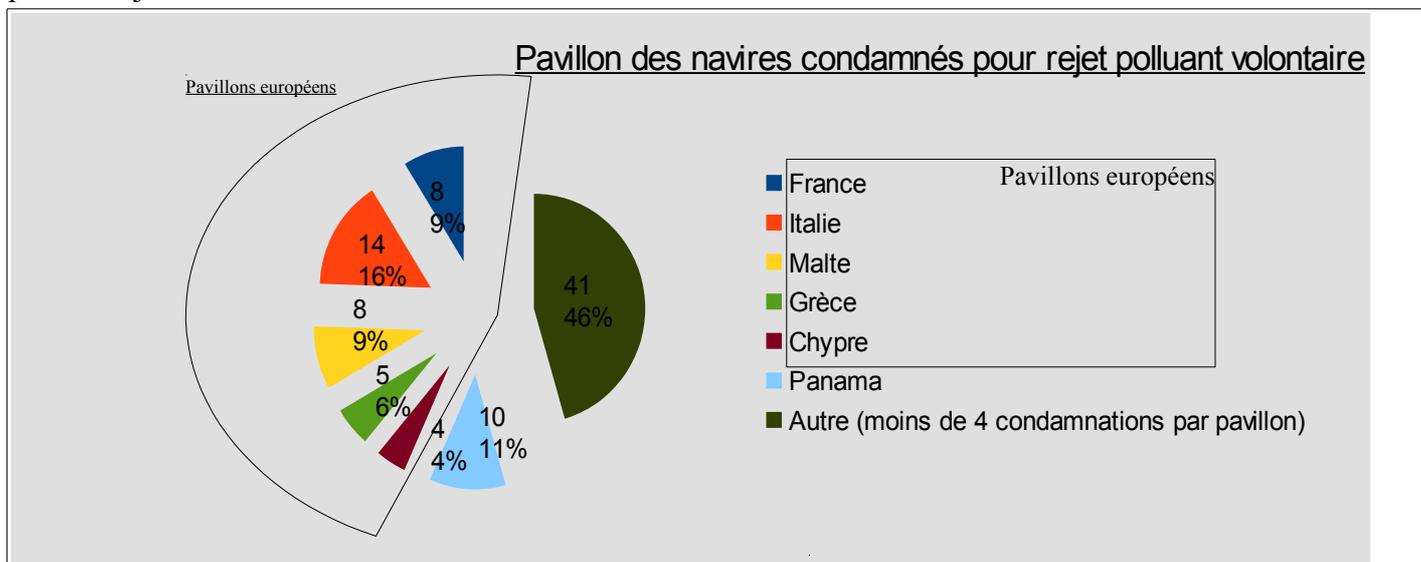
## 5. Statistiques judiciaires depuis 2000

### 5.1 Répartition des montants des sommes exigées par le dernier degré juridictionnel



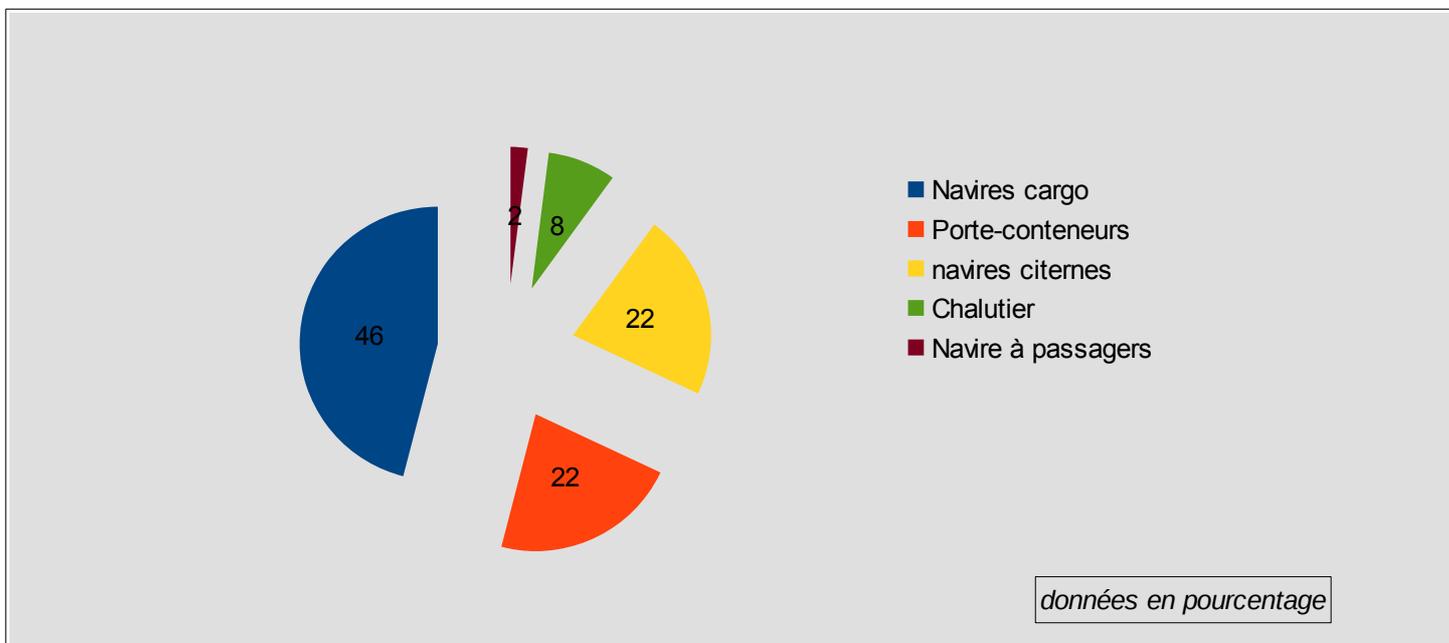
### 5.2 Répartition des condamnations par pavillon

Même si les pavillons italien et panaméen rassemblent le nombre le plus important de navires condamnés pour pollution volontaire, il faut surtout relever la très grande diversité des pavillons touchés par ces flagrants délits. A titre d'exemple, la part des pavillons « Autre » rassemblent les pavillons concernés par un seul cas de poursuite judiciaire.



### 5.3 Répartition des condamnations par type de navire

Les navires impliqués dans des actes de rejet illicite sont majoritairement des porte-conteneurs, des cargos classiques et des vraquiers.



## Perpectives pour 2014

L'année 2014 verra la mise en œuvre d'un module dédié à la conduite de la mission de surveillance des pollutions au sein du système MARYLIN. Ce système équipe actuellement les CROSS de métropole et sera déployé, dans toutes ses composantes, à partir de 2015, aux Antilles et à la Réunion. Cette évolution témoigne de l'appréhension totale par le ministère en charge de la mer à travers la direction des affaires maritimes des enjeux liés au domaine.

L'optimisation de l'emploi du service *CleanSeaNet* constitue par ailleurs un des objectifs de la direction des affaires maritimes qui étudiera en 2014 toutes les pistes d'amélioration pour confirmer les détections satellitaires. La DAM a, de plus, sollicité auprès de l'Agence Européenne pour la sécurité maritime, l'élargissement de *CleanSeaNet* aux Antilles et à la Réunion, démontrant la volonté de la France de s'impliquer à niveau égal sur l'ensemble des zones maritimes placées sous sa juridiction.

Ces deux axes constituent des perspectives intéressantes pour l'amélioration continue de la conduite de la mission SURPOL par les CROSS.