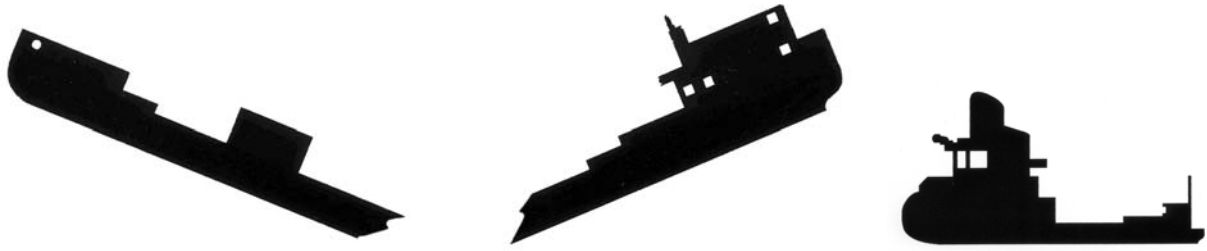


Procès Erika
Réquisitoire du Ministère Public - 16^{ème} semaine
Audience du 4 juin 2007. Palais de Justice de Paris



Lundi 4 juin 2007

Réquisitoire du Ministère Public

Deux procureurs, Laurent Michel et Marjorie Obadia, se sont relayés dans un réquisitoire de 5 heures destiné à dégager des responsabilités pour chacune des trois infractions retenues, soit « pollution des eaux ou voies navigables françaises suite à un accident de mer par un navire citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux », « mise en danger d'autrui par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence » et « absence volontaire des mesures destinées à combattre un sinistre dangereux pour les personnes ».

Le Ministère Public, représentée par la procureur Obadia, se place sur la même logique que l'Etat, les collectivités locales et les associations qui se sont portés partie civile et ont demandé la réparation d'un préjudice. Il demande au tribunal de faire jurisprudence en jugeant au pénal pour la première fois en France le délit de pollution accidentelle : il s'agit de déterminer le droit applicable et d'en tirer les conséquences pénales et civiles. Dans ce dossier complexe où chacun des prévenus s'est tour à tour défaussé sur l'autre, il insiste sur la nécessité de combattre la volonté de dilution des responsabilités découlant de la complexité même du transport maritime et n'entend pas discuter de droit maritime. Dans un procès pénal, il s'agit de déterminer le « poids éventuel de la responsabilité » de chacun des 15 prévenus et pour chacune des infractions.

Absence volontaire des mesures destinées à combattre un sinistre dangereux pour les personnes

Pour ce délit, le seul qui soit « volontaire » et le plus gravement puni (par une peine maximum de 2 ans d'emprisonnement), le Ministère Public demande la relaxe de tous les prévenus poursuivis, à l'instar du parquet qui avait déjà demandé le non-lieu à l'issue de l'instruction. Sont concernés les trois officiers de la Préfecture Maritime de l'Atlantique Messieurs Geay, de Monval et Velut, l'officier du CROSS Etel M. Lejeune, ainsi que Monsieur Thouilin responsable de la Cellule de Management de Crise (CMC) de Total au moment des faits.

Ce délit n'est en rien lié à une négligence ou une erreur d'appréciation, il est volontaire ; le sinistre qu'il vise n'est pas la pollution mais le « danger potentiel pour les personnes ». A ce titre, le premier motif pour relaxer les prévenus de ce chef d'inculpation est le bon sens : les secours ont eu lieu et la réaction a été immédiate après le second appel de détresse. En deuxième lieu, la procureure estime qu'il faut apprécier « in concreto » le rôle de chacun et le délimiter. Quelle est l'information dont chacun disposait et quelle est l'action qu'il a entreprise ? Elle rappelle le partage des rôles entre CROSS et COM, la foi en la parole du capitaine en détresse et les autres événements urgents qui mobilisaient les officiers lors de la journée du 11 décembre, la dégradation, puis l'annulation du 1^{er} message de détresse de l'*Erika* ; selon elle, le tribunal n'a de toute façon pas à juger du manque ou de la vétusté des moyens et ne peut que prendre acte. Le Ministère Public estime que le navire *Erika* a été traité normalement par les

militaires représentants des autorités côtières, compte tenu de l'information qui leur était fournie, édulcorée en comparaison de celle donnée à d'autres interlocuteurs. Leur éventuel manque de curiosité est une question qui n'a rien à voir avec le pénal. Dans la même logique, M. Thouilin disposait d'informations indirectes par le biais de M. Callone, secrétaire de la CMC ; le Ministère Public considère ne pas avoir d'élément objectif pour dire que ces informations n'étaient pas « rassurantes et déterminantes » selon les dires de M. Maertens rapportés par M. Callone. La CMC de Total a été armée après le 2^{ème} appel de détresse, M. Thouilin a donc agi normalement compte tenu des informations dont il disposait.

Pollution des eaux ou voies navigables françaises suite à un accident de mer

Pour le Ministère Public, la loi qui s'applique en matière de pollution accidentelle est la loi du 5 juillet 1983 [cf **texte de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 en page 7**]. Il s'agit d'un délit de résultat dont le fait constitutif est qu'in fine les eaux territoriales et les côtes françaises ont été touchées par la pollution. C'est un délit classique de négligence et d'imprudance, ce qui permet alors au tribunal d'aller en amont dans le temps et l'espace rechercher les causes de l'accident et retenir les fautes de chacun. Ce délit est reproché à l'armateur Giuseppe Savarese, au gestionnaire Antonio Polara, à Messieurs Ducci et Clemente dirigeants de la société Selmont affrèteur à temps, au commandant Mathur capitaine de l'*Erika*, à la société de classification RINA et son ingénieur naval M. Ponasso et à Total SA, son directeur des transports maritimes M. Thouilin, et ses 2 filiales Total Transport Corporation (TTC) et Total Petroleum Services (TPS).

Le procureur repousse les arguments de la défense sur les incompatibilités entre la loi française et la convention internationale MARPOL et le fait que c'est MARPOL et sa clause 11 d'irresponsabilité pénale qui devrait être applicable selon la défense. Pour lui, MARPOL sanctionne un fait [le rejet de substances définies], c'est une convention sur les pollutions et non sur les accidents de mer ; il s'agit ici de sanctionner une conduite antérieure à un sinistre ayant entraîné un rejet. Le délit se situe hors du champ de MARPOL. [cf. **texte de la clause 11, annexe I de la convention MARPOL en page 7**]

L'infraction d'imprudance est imputable au propriétaire du navire, à son exploitant et à toute personne exerçant un pouvoir de contrôle sur la gestion ou la marche du navire. Il faut ensuite établir le lien de causalité directe ou indirecte (dans le cas de l'*Erika*) entre chaque acte et le dommage.

Pour le Ministère Public qui se base sur les rapports tant civil (celui des experts de Dunkerque) qu'administratif (celui du BEA-Mer), la cause principale, dite cause adéquate, de l'accident de l'*Erika*, et donc de la pollution de 400 km de côtes, est la corrosion « manifeste et généralisée ». La corrosion constatée par ces rapports à l'examen des épaves de l'*Erika* est pour lui représentative de l'état général du navire. Le procureur considère que puisque la physique exprime que « la résistance d'une tôle est proportionnelle au cube de son épaisseur », la corrosion a un rôle causal. Les tirants servent à renforcer le bordé de muraille ; la cassure de tirants corrodés a entraîné la cassure du bordé de muraille [bordé : ensemble des tôles formant l'enveloppe extérieure d'un navire : bordé de fond, de pont, de muraille]. Il écarte les hypothèses de sloshing [thèse commune à Antonio Pollara et Giuseppe Savarese] et de lésion cachée dans le bordé de muraille [thèse de RINA]. Le sloshing est une hypothèse commode pour le gestionnaire qu'elle innocente mais probabiliste, et on se demande pourquoi il ne s'est jamais produit en 24 ans ; qui plus est, le procureur rappelle que les calculs des experts de Panship se sont basés sur une viscosité de la cargaison analogue à l'eau [voir audience de M. Ponarello le 7 mai, 12^{ème} semaine] alors que ça n'est jamais le cas du fuel n° 2, ni à 50°, ni à 100 °, qu'il ne pouvait y avoir de sloshing dans des citernes de ballast presque vides ou des citernes de cargaison presque pleines, qu'aucun expert n'a constaté de traces causées par le phénomène sur les épaves et qu'enfin le sloshing fait du bruit alors que l'équipage n'a jamais rien entendu pendant les inspections. De même, la lésion cachée du bordé de muraille au niveau du « tug point » mise en avant par RINA est un scénario qui manque de précision : quand la fissure est-elle devenu traversante ? Quel était le débit d'entrée d'eau ? Quand les tirants ont-ils à leur tour cassé ? Comment déduire des conséquences quand on ne connaît pas les conditions initiales ? L'examen métallique n'a pas corroboré cette thèse et le faciès de rupture du bordé indiquait un phénomène de haute énergie contraire à une lésion progressive ; enfin avec une perte d'étanchéité de la muraille, et sous réserves de calculs, l'eau entrée dans la citerne de ballast aurait dû alléger les contraintes venant de la mer.

Pour le procureur, la corrosion est donc bien la cause nécessaire du naufrage. C'est un processus de dégradation graduelle. Le rejet [la pollution] est la conséquence terminale d'une avarie progressive et il n'y a alors pas lieu d'appliquer la convention MARPOL qui s'intéresse à un événement soudain. A l'appui de sa démonstration, le procureur cite un arrêt de la Cour Suprême d'Australie qui a rejeté le processus de dégradation graduelle comme motif d'exception de responsabilité.

Le Ministère Public recherche alors les fautes commises par les prévenus, antérieurement à l'appareillage de l'*Erika* le 8 décembre 1999 et en rapport avec la corrosion pour établir les responsabilités de chacun au titre du délit de pollution accidentelle.

Le propriétaire G. Savarese et le gestionnaire A. Pollara n'ont pas consacré les moyens nécessaires à contenir la corrosion des matériaux, en contravention avec la convention SOLAS et le code ISM. Ils ne pouvaient ignorer le risque que la corrosion faisait courir au navire : face à la mer, la préparation du navire est essentielle. Le propriétaire et le gestionnaire ont donc commis une faute caractérisée en réduisant de concert l'ampleur des travaux effectués aux chantiers de Bijela : la facture a été divisée par 3 par rapport au devis, et sur la tranche 2, ce sont les 4 /5èmes des tôles qui n'ont pas été changés. Même si l'on considérait l'avarie [et non l'accident de mer] cette faute inexcusable au titre de l'article 11 de Marpol rendrait applicable la loi française aux deux prévenus.

Le procureur rejette tout d'abord l'immunité de RINA en tant qu'émanation de la République de Malte. Pour lui, l'activité de classification est une activité commerciale et non de service public. Les certificats statutaires émis au nom de Malte sont conditionnés par le certificat de classe émis par RINA. Malte veut responsabiliser l'activité de classification et non l'immuniser : d'ailleurs Malte a demandé l'immunité pour l'Autorité Maritime Maltaise et non pour RINA. Les négligences et imprudences reprochées à RINA sont de n'avoir jamais envisagé l'erreur initiale du Registro Italiano Navale [registre qui a changé de statut en 1999 pour devenir RINA], d'avoir commis des erreurs dans la certification et classification de l'*Erika* en faisant preuve de complaisance pour son client lors de la visite annuelle et de n'avoir donc rien fait pour conjurer le risque manifeste de corrosion. La faute est bien imputable à RINA qui a un pouvoir de contrôle sur la gestion ou la marche du navire puisque ce qui est recherché chez une société de classification c'est justement une autorité s'attachant à contrôler en toute indépendance ; elle est imputable à une personne morale puisque les faits reprochés ont été commis par un délégataire de pouvoirs. Le procureur constate « l'absence de diligence normale » de la part de la société de classification sur 2 faits précis :

- l'absence de diligence à retirer le DOC (Document of Compliance, certification ISM pour une compagnie gestionnaire de navire) de Panship (ni même de le suggérer à l'Autorité Maritime Maltaise) après la détention du *Zagara* [navire géré par Panship] aux Etats-Unis alors qu'elle n'était manifestement pas apte à entretenir ses navires et en assurer la sécurité ; si l'erreur initiale a été commise par le Registro, RINA ne l'a jamais admise ni corrigée, et le DOC a été retiré à la compagnie en 2000 avec moins de motifs qu'en 1999 puisqu'il n'était pas tenu compte de l'accident *Erika*.
- l'absence de diligence à retirer le certificat de classe de l'*Erika* suite à la visite annuelle d'Augusta en novembre 1999 alors que la corrosion avait été constatée par l'inspecteur de RINA sur des éléments de renfort selon RINA, mais malgré tout nécessaires selon le procureur. L'intérêt du navire, qui commandait d'effectuer les mesures d'épaisseur immédiatement, devait être prioritaire sur l'intérêt commercial du client, et accorder un délai était inacceptable.

La double faute de RINA a permis à l'*Erika* d'être à Dunkerque ; c'est en outre une faute grave de la société de classification qui a pour mission statutaire de contrôler ses débiteurs. Le Ministère Public ajoute que RINA n'a aucune qualité pour limiter sa responsabilité et doit donc réparation intégrale du préjudice causé.

Total SA et ses 2 filiales TTC et TPS sont poursuivis pour le délit de pollution accidentelle. Le procureur se dit convaincu de l'existence de fautes pénalement condamnables, bien que Total et sa défense aient toujours déclaré « ne pas savoir ce qu'on lui reproche ». Il entend dégager les fautes d'imprudence et de négligence qui ont à son sens provoqué le naufrage à l'origine de la pollution : la faute du vetting et la faute dans l'affrètement.

Pour le procureur, la condition d'imputabilité est remplie : Total n'est pas soumis aux règles du marché comme il le dit, car les coalitions d'intérêts (ici l'OCIMF) qui limitent les risques par une mutualisation des inspections de vetting exigibles par tous, obligent les armements à se soumettre ; d'ailleurs les inspections ne sont-elles pas facturées aux armateurs ? Il y a donc un pouvoir de contrôle sur le navire avant l'affrètement même, auquel s'ajoutent un contrôle dans le cadre des opérations contractuelles (l'armateur co-contractant doit avoir des approbations de vetting d'autres compagnies) et des stipulations contractuelles sur le capitaine via les instructions de voyage (même s'il est « seul maître à bord », le capitaine est tenu de satisfaire le client de son armement). Le procureur reconnaît qu'il n'y a rien d'abusif à ce que Total soit préoccupé par sa cargaison, mais cet intérêt à protéger induit une méthode qui interfère avec la navigation : les instructions de voyages sont analogues notamment en matière de contrôle à celles qui étaient données à l'époque où les compagnies pétrolières possédaient leur propre flotte, le numéro de téléphone figurant dans les instructions de voyage est celui de la cellule de Management de Crise, à quoi servirait-il d'être informé si ça n'est pas pour réagir ?

Le contrôle exercé par le vetting et les instructions de voyage ne sont pas un bon plaisir mais une nécessité et une prérogative dont Total doit assumer les conséquences. Les fautes sont imputables aux personnes morales Total SA, TTC et TPS car elles ont été commises par des autorités au sein des sociétés.

Le procureur rejette la thèse que la libre modalité du vetting n'entraînerait pas d'obligations. Au vu de la « note Thouilin », il est difficile de croire que Total se soit jamais considéré irresponsable de ses affrètements. L'OCIMF a imposé des règles en se disant le mieux placé : comment prétendre « être libre donc pas responsable » alors que justement on a dit « ne pas avoir besoin d'obligation règlementaires puisqu'on est responsable » ? Pour le procureur, la société doit être débitrice pour tous les navires qu'elle peut contrôler : un bon vetting doit conjurer le risque en écartant les navires dangereux. Or il y a eu absence de diligence normale dans le contrôle vetting :

- l'inspecteur de Total a effectué un contrôle superficiel, certains ont dit « cosmétique », en n'inspectant pas les capacités. Même si cette inspection est soumise à accord du capitaine, il n'est pas plausible qu'il refuse. Et il aurait eu plus de liberté si c'est Total qui avait payé pour l'inspection. Il n'aurait pas dû y avoir d'entrave commerciale à une inspection de sécurité.
- Un contrôle de sécurité n'a de sens que s'il est exhaustif. Surtout quand le marché est déprimé et les navires plus ou moins bien entretenus, quand une « inspection cosmétique » a jugé le navire acceptable « à la limite », et quand il s'agit d'un pétrolier simple coque transportant des produits polluants. La diligence normale imposait de contrôler en premier chef ce qui est le plus dangereux : les citernes de ballast particulièrement exposées à la corrosion.

Pour le Ministère Public, le contrôle normal qui découle d'une diligence normale est efficace et discriminant ; de semblables examens pourtant rudimentaires ont permis à Messieurs Pischeda et Alga de constater l'état de corrosion de l'*Erika*. Total a commis une faute d'imprudence par cette absence de diligence normale et ne peut s'en exonérer en invoquant la garantie d'un tiers, la société de classification RINA, apportée par un contrôle documentaire. Une connaissance abstraite ne peut remplacer un contrôle réel, fût-il rudimentaire. Pour le procureur, Total en est bien conscient puisque M. Thouilin a pointé lors des débats la responsabilité de l'état du pavillon comme le plus grand blocage en matière de sécurité ; et donc la responsabilité des sociétés de classification et de certification délégataires.

Il y a de même eu absence de diligence normale chez les filiales TTC et TPS en ce qui concerne l'affrètement. La limite de validité de l'autorisation de vetting était dépassée au moment du voyage, et même au moment de la conclusion du contrat [le 26 novembre 1999]. Le navire n'était certes pas plus dangereux 3 semaines plus tôt ou plus tard, mais il y a un seuil nécessaire au-delà duquel l'affrètement devient une imprudence. La culture de curiosité a visiblement fait défaut : elle aurait poussé l'affréteur à regarder au-delà de la 1^{ère} fenêtre de la base SURF [qui indique le statut « oui », « non » « sans statut » des navires soumis pour l'affrètement] et permis une approbation aux dates pertinentes.

Pour le procureur, les conditions de vetting et d'affrètement sont au nombre des causes de la pollution par équivalence : il n'y aurait pas eu de pollution si l'*Erika* n'avait pas été chargée et l'*Erika* n'aurait pas été chargée si des fautes n'avaient pas été commises dans les procédures de vetting et d'affrètement :

- l'*Erika* n'a pas été inspecté « normalement » par le service vetting.
- l'*Erika*, navire sans statut, a été affrété sans inspection

Le procureur remarque que Total SA n'est pas affréteur et n'a donc aucune qualité d'exonération de ses responsabilités au regard de la réparation du préjudice civil.

Il considère que le commandant Mathur est fautif d'avoir appareillé sur un navire dangereux dont il connaissait manifestement l'état de corrosion par ses propres inspections et par la visite annuelle d'Augusta et ne peut à cet égard qu'être condamné.

Pour ce délit de pollution accidentelle, le Ministère Public demande la condamnation de l'armateur Savarese, du gestionnaire Pollara, de la société de classification RINA, de Total SA et de ses filiales TTC et TPS et du commandant Mathur,.

En revanche, il abandonne les charges qui concernent des faits trop tardifs, contemporains de l'accident et qui n'en sont donc pas les causes, ou les faits pour lesquels il n'y a pas de certitude : la dégradation puis l'annulation de l'appel de détresse du commandant Mathur, les violations du code ISM par Panship, la vitesse du navire, la direction vers Brest, Donges ou l'Espagne ou l'insuffisance de soutes. S'appuyant sur le rapport des experts de Dunkerque, il considère que « dès le 1^{er} dysfonctionnement le navire menaçait ruine » et qu'aucune des solutions possibles d'éloignement, de choix d'une « terre sacrificielle » ou de sabordage n'était certaine d'empêcher la pollution. Si des fautes ont été commises empêchant la mise en œuvre d'une solution qui n'est pas certaine, il ne peut y avoir de lien de causalité. Il abandonne de même les poursuites quand il y a possiblement eu ignorance. Mrs Ducci et Clemente, dans leur rôle, ont pu ignorer les insuffisances de l'*Erika*, ont menti tout au long de l'instruction mais leur faute d'incompétence n'est qu'indirecte et n'a pas causé le naufrage. M. Ponasso n'a pas directement opéré les contrôles, a souvent déclaré « se poser des questions sur l'état du navire » mais a posteriori seulement car il a manqué de sens critique dans l'exploitation des données fournies par ses subalternes. Le doute peut aussi lui bénéficier de même qu'à Monsieur Thouilin qui avait délégué les compétences de vetting et a pu être ignorant des risques. La relaxe est donc demandée pour ces 4 prévenus du chef de pollution accidentelle.

Mise en danger d'autrui par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence

Le Ministère Public définit le délit de mise en danger d'autrui comme la violation de règles précises de sécurité qui a entraîné un risque de blessures ou de mort. Pour la procureure Obadia, le tribunal est habilité à statuer sur ce délit effectivement commis sur le territoire français puisque l'*Erika* est parti de Dunkerque et pour lequel la loi française est applicable aux ressortissants étrangers : elle prévoit la peine maximale de 1 an de prison. Comme pour le délit de pollution accidentelle, la thèse centrale retenue est que l'accident qui a provoqué la mise en danger a été causé par une corrosion ancienne et irrémédiable. Le Ministère Public exclut donc toutes les fautes qui ont été commises après le départ de Dunkerque le 8 décembre 1999. Ainsi les mesures prises par le commandant Mathur, son appel de détresse annulé puis trop tardif, ou les fautes avérées d'Antonio Pollara dans son application à terre du code ISM. Le capitaine de l'*Erika*, lui, en vertu du droit de la Mer ne pourrait être jugé que par une juridiction pénale de sa nationalité ou de l'état du pavillon.

Pour la procureure, la vie des 26 marins partis de Dunkerque à bord de l'*Erika* a été mise en danger parce que tout n'a pas été fait pour maintenir le navire dans le cadre d'une classification digne de ce nom. Elle renvoie à la liste des règles de la convention SOLAS (reprises dans la loi française sur la sauvegarde de la vie humaine) dont le Ministère Public estime qu'elles n'ont pas été suivies par l'armateur Savarese, le gestionnaire Pollara et la société de classification RINA lors des travaux de Bijela et de la visite annuelle d'Augusta.

Les prévenus étant cités pour « violation délibérée », elle demande la relaxe de Mrs Ponasso, Ducci et Clemente qui ont commis des fautes d'imprudence simple. De même Total SA et M. Thouilin ne peuvent à son sens être « complices d'une violation délibérée » puisqu'ils ne se sont justement pas donnés les moyens de savoir.

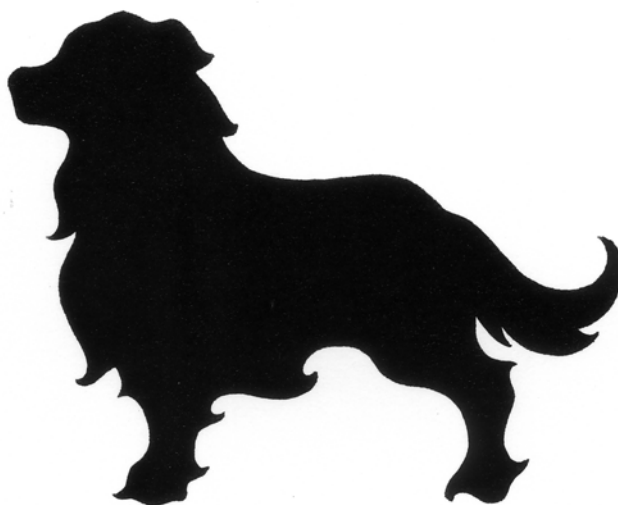
Le Ministère Public rappelle que l'histoire des condamnations a été jalonnée par les accidents responsables de pollutions marines. La réprobation sociale attend donc une répression pénale à sa hauteur. Entre 1999 et 2007, les amendes maximales pour pollution après un accident de mer sont passées de 75.000 € à 200.000 € pour les personnes physiques, et de 375.000 € à 1 million € pour les

personnes morales. Le procureur Michel considère qu'il ne s'agit presque que d'une réparation symbolique au regard du préjudice subi. Il demande donc au tribunal de faire jurisprudence sur l'action publique par un principe de condamnation et de peine, mais aussi sur l'action civile en définissant la nature et le montant des réparations d'un préjudice exceptionnel.

Près d'un milliard d'euros a été réclamé au total par les différentes parties civiles ; le procureur estime à 500 millions le minimum qui devrait être accordé en réparation. Les faits reprochés sont gravissimes, même s'il n'y a pas eu de morts et même s'il estime le préjudice réversible à moyen terme « pour l'essentiel ».

Il demande de sanctionner la désinvolture dont ont fait preuve l'armateur Savarese dans ses arbitrages financiers où l'économie a toujours primé sur la sécurité et le gestionnaire Pollara pourtant « arrogant et connaissant tout ce qui touche au domaine technique », la complaisance des « petits arrangements » de RINA lors des visites quinquennale et annuelle, la négligence de Total et de ses filiales qui revendiquent une « liberté totale et irresponsable qui n'existe pas » et la faute du commandant Mathur qui n'a pas rempli son devoir en ne résistant pas et a mis en danger son équipage.

Le procureur conclut que les Etats-Unis n'ont pas mieux réagi à une pollution [*Exxon Valdez*] avec l'Oil Pollution Act que la France à plusieurs ; dès 1983 le législateur a apporté des réponses pénales qu'il s'agit aujourd'hui de faire entendre. Il requiert les peines maximales prévues : 75.000 € d'amende et 1 an de prison avec sursis pour l'armateur et le gestionnaire, 375.000 € d'amende pour RINA, Total SA et TPS (devenu TGPS). TTC est une coquille vide sans employés pour lequel le procureur laisse au tribunal le soin de fixer l'amende. Et une peine « symbolique » de 10.000 € pour le commandant Mathur.



Loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures - Article 8

I - Sans préjudice des peines prévues à la présente sous-section en matière d'infractions aux règles sur les rejets, le fait, pour le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes français ou étrangers, de provoquer par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements dans les conditions définies à l'article 121-3 du code pénal, un accident de mer tel que défini par la convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures ou de ne pas prendre les mesures nécessaires pour l'éviter est punissable lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime.

Lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-10 ou d'une plate-forme, elle est punie de deux ans d'emprisonnement et de 200 000 euros d'amende.

Lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire ou engin entrant dans les catégories définies aux articles L. 218-11, et L. 218-12, elle est punie d'un an d'emprisonnement et de 90 000 euros d'amende.

Lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire ou engin entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-13, elle est punie de 4 000 Euros d'amende.

II. - Lorsque l'accident de mer visé au I a, directement ou indirectement, soit pour origine la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, soit pour conséquence un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement, les peines sont portées à :

1° Cinq ans d'emprisonnement et à 500 000 Euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-10 ou d'une plate-forme ;

2° Trois ans d'emprisonnement et à 300 000 Euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire ou engin entrant dans les catégories définies aux articles L. 218-11 et L. 218-12 ;

3° 6 000 Euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire ou engin entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-13.

Lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies aux articles L. 218-10, L. 218-11 et L. 218-12 ou d'une plate-forme, l'amende peut être portée, au-delà de ce montant, à une somme équivalente à la valeur du navire ou à deux fois la valeur de la cargaison transportée ou du fret.

III. - Lorsque les deux circonstances visées au premier alinéa du II sont réunies, les peines sont portées à :

1° Sept ans d'emprisonnement et à 700 000 Euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans la catégorie définie à l'article L. 218-10 ;

2° Cinq ans d'emprisonnement et à 500 000 Euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies aux articles L. 218-11 et L. 218-12.

L'amende peut être portée, au-delà de ce montant, à une somme équivalente à la valeur du navire ou à trois fois la valeur de la cargaison transportée ou du fret.

IV. - Les peines prévues aux I et II sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au présent article.

V. - N'est pas punissable, en vertu du présent article, le rejet, consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement..

MARPOL

Annexe I - Prévention de la pollution par les hydrocarbures

Règle 11

Exceptions

Les règles 9 et 10 de la présente annexe ne s'appliquent pas :

a) au rejet d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer ;

b) au rejet d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures provenant d'une avarie au navire ou à son équipement :

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ;

au rejet à la mer de substances contenant des hydrocarbures approuvé par l'Autorité, lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel il est prévu de l'effectuer.

**Association de protection de l'Homme et de l'environnement - 14, rue de l'Atlas 75019 Paris
Tel : 01-48-04-09-36 / fax : 01-48-04-56-41 - www.robindesbois.org - contact@robindesbois.org**