



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Cour d'Appel d'Aix-en-Provence
Tribunal judiciaire de Marseille
Parquet du Procureur de la République**

N° Parquet : 18-348-000365

CONVENTION JUDICIAIRE D'INTERET PUBLIC

Entre :

Madame la Procureure de la République près le tribunal judiciaire de MARSEILLE,

Et

La société **TUI CRUISES GMBH**

Dont le siège social est situé: Heidenkampsweg 58, 20097 HAMBURG (Allemagne)
Immatriculée au registre des sociétés de Hambourg sous le numéro HRB 105222

Prise en la personne de ses représentants légaux (*Geschäftsführer*): Wybcke Meier et Frank Kuhlmann ;

Représentée par Maître Marc BERNIE, avocat au barreau de MARSEILLE spécialement autorisé à signer la présente convention judiciaire d'intérêt public selon pouvoir signé le 29 mars 2022 à Hambourg pardevant Me Jan Christoph Wolters, notaire à HAMBOURG ;

Vu le Procès-verbal de constatation d'infraction du 27 octobre 2018 de l'inspection de la sécurité des navires du centre de sécurité des navires de MARSEILLE ;

Vu la procédure d'enquête du Groupement de Gendarmerie Maritime Méditerranée de MARSEILLE diligentée pour faire au soit-transmis du 14 décembre 2018, sous le numéro de Parquet : 18-348-000365 ;

Vu les articles 41-1-3 et R15-33-60-1 et suivants du Code de procédure pénale ;

Vu les articles L218-15, L218-22 et L218-23 du code de l'environnement ;

1. LA CONVENTION JUDICIAIRE D'INTERET PUBLIC (CJIP) Environnement

Créé par la loi N°2020-1672 du 24 décembre 2020, l'article 41-1-3 du Code de procédure pénale a étendu le périmètre de la Convention Judiciaire d'Intérêt Public (CJIP) aux personnes morales mises en cause pour un ou plusieurs délits prévus par le Code de l'environnement ainsi que pour des infractions connexes à l'exclusion des crimes et délits contre les personnes, prévus au livre II du code pénal.

Ces dispositions permettent au procureur de la République de proposer à cette personne morale de conclure une CJIP imposant une ou plusieurs des obligations suivantes:

1° Verser une amende d'intérêt public au Trésor public. Le montant de cette amende est fixé de manière proportionnée, le cas échéant au regard des avantages tirés des manquements constatés, dans la limite de 30 % du chiffre d'affaires moyen annuel calculé sur les trois derniers chiffres d'affaires annuels connus à la date du constat de ces manquements. Son versement peut être échelonné, selon un échéancier fixé par le procureur de la République, sur une période qui ne peut être supérieure à un an et qui est précisée par la convention;

2° Régulariser sa situation au regard de la loi ou des règlements dans le cadre d'un programme de mise en conformité d'une durée maximale de trois ans, sous le contrôle des services compétents du ministère chargé de l'environnement et des services de l'Office français de la biodiversité ;

3° Assurer, dans un délai maximal de trois ans et sous le contrôle des mêmes services, la réparation du préjudice écologique résultant des infractions commises.

Sous réserve de l'acceptation de cette proposition de convention par la personne morale, de sa validation par ordonnance du président du tribunal judiciaire et en l'absence d'exercice du droit de rétractation par la personne morale, les obligations que la convention comporte sont mises à exécution.

L'ordonnance de validation n'emporte pas déclaration de culpabilité et n'a ni la nature ni les effets d'un jugement de condamnation.

L'exécution des obligations prévues par la convention éteint l'action publique.

Le présent projet de convention concerne les agissements d'un des navires de la société TUI CRUISES GMBH, le *Mein Schiff 2*, dans la zone économique exclusive (ZEE) française en Méditerranée, en octobre 2018.

2. L'EXPOSE DES FAITS

En application de la Directive CE 2016/802, la France imposait à tous les navires de croisière le respect d'un taux maximal de teneur en soufre en masse pour leur circulation dans ses eaux sous souveraineté, incluant à ce titre la ZEE Française en Méditerranée.

Aux termes des dispositions de l'article L. 218-2 du code de l'environnement, applicables au moment des faits, le taux maximal était fixé à 1,5%.

Le 27 octobre 2018, le navire de croisière *Mein Schiff 2* effectuant une traversée entre les ports de LA SPEZIA (ITALIE) et de MARSEILLE (FRANCE) arrivait au port de MARSEILLE à 8 heures 20. Immédiatement le chef du centre de sécurité des navires PACA-CORSE montait à bord afin de

réaliser un contrôle du combustible de propulsion visant à vérifier les émissions de souffres rejetées par le navire, en application de la Directive CE susvisée.

Un prélèvement d'un échantillon du combustible de la cuve utilisée lorsque le navire faisait route en ZEE française était réalisé sous le contrôle du commandant.

Il était constaté que le carburant était de type Heavy Fuel Oil (HFO) disposant d'une teneur en soufre de 3,5 % en masse. Le combustible avait été embarqué le 14 octobre 2018 au port de LA VALETTE (MALTE) comme en attestaient les bons de soutage. Il était également constaté que le navire disposait de plusieurs cuves quasiment pleines de Low Sulphur Heavy Fuel Oil (LSHFO) d'une teneur en soufre inférieure à 1,5% en masse.

Les échantillons de combustible prélevés faisaient l'objet de deux analyses. La première révélait une teneur en soufre de 3,61% en masse et la seconde de 3,64%.

Au jour du contrôle, le navire avait rallié MARSEILLE depuis LA SPEZIA (ITALIE), avec un parcours situé en grande partie dans la ZEE Française en Méditerranée définie par le décret n°2012-1148 du 12 octobre 2012. En utilisant un combustible d'une teneur en soufre supérieure à 1,5% en masse en ZEE Française en Méditerranée, le navire *Mein Schiff 2* avait donc méconnu la réglementation applicable.

Lors du contrôle réalisé à l'arrivée du navire dans le port de MARSEILLE, le commandant du navire avait expliqué qu'il avait agi de bonne foi, en raison d'une mauvaise interprétation des normes applicables en ZEE.

La compagnie exploitant le navire expliquait également les faits par une mauvaise interprétation des normes applicables, précisant que, suite à ce contrôle, l'exigence d'utilisation d'un combustible dont la teneur en soufre inférieure à 1,5% en masse en ZEE Française en Méditerranée avait été immédiatement intégrée aux procédures.

3. LA QUALIFICATION PENALE SUSCEPTIBLE D'ETRE RETENUE

Au cours de sa navigation en ZEE en Méditerranée le navire *Mein Schiff 2* a utilisé un carburant dont la teneur en soufre était supérieur à 1,5 % en masse alors que la teneur maximale autorisée était de 1,5% en masse.

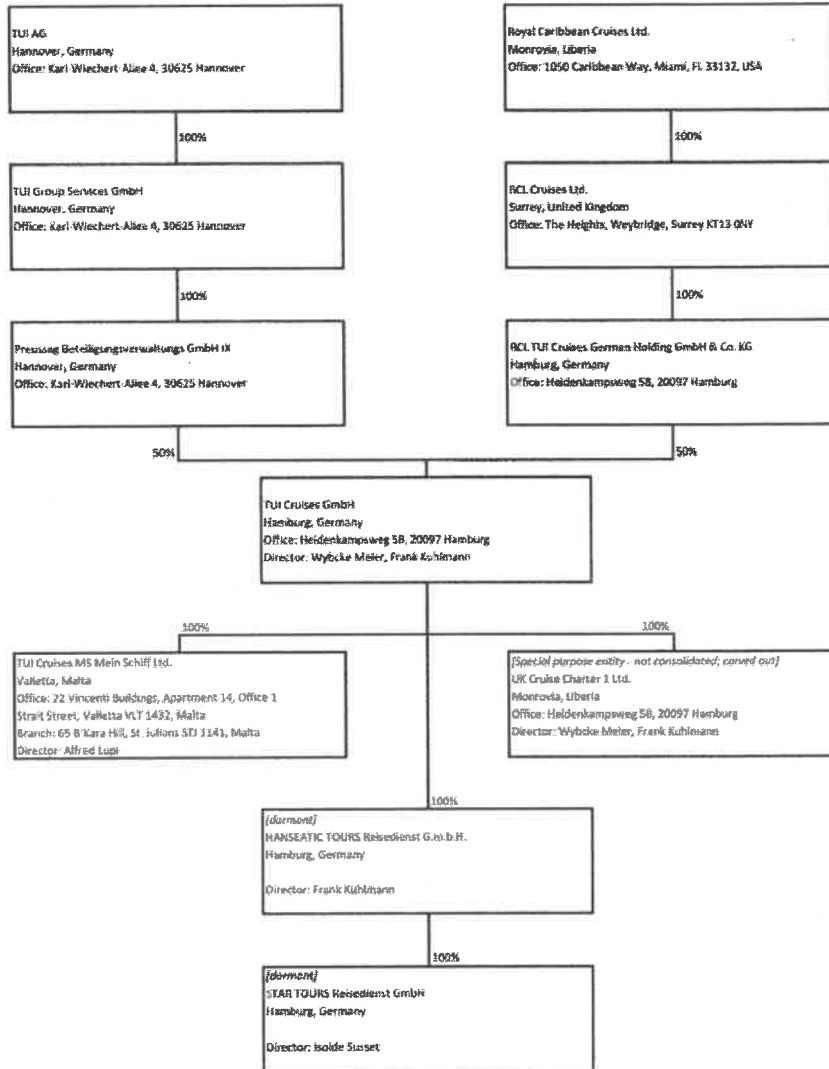
Ces faits sont susceptibles de caractériser le délit d'utilisation, par un navire au-delà de la mer territoriale, de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisée et constituant une pollution de l'air, prévus par les articles L.218-15 §II, L.218-2 §I,§II, §III, L.218-16, L.218-18 du Code de l'environnement et réprimés par les articles L.218-22, L.218-15 §II, L. 218-18, L.218-23, L. 218-24, L.173-7 du Code de l'environnement, 121-2, 131-38, 131-39-9° du code pénal (NATINF 34372).

Par application combinée des dispositions des articles 121-2, 131-38, 131-39-9° du Code pénal, L. 218-18, L. 218-24 du code de l'environnement, la responsabilité pénale de la société TUI CRUISES GMBH, en sa qualité d'exploitant du navire, est susceptible d'être retenue s'agissant de faits commis, pour son compte, par ses organes ou représentants, à raison d'un défaut dans la détermination et le contrôle des normes applicables à la navigation du navire qui, en l'espèce, a conduit, par une utilisation non conforme à la réglementation applicable, à une pollution de l'air en ZEE en Méditerranée.

4. LA PRESENTATION DE LA SOCIETE TUI CRUISES GMBH

La société TUI CRUISES GMBH est une société de la branche d'activité de croisiériste du groupe. Elle est détenue à parts égales par les sociétés TUI AG et ROYAL CAIBBEAN CRUISES TLD.

Since 30 September 2021:



Le *Mein Schiff 2* est un navire de croisière appartenant à la société TUI CRUISES. Il est dénommé *Mein Schiff Herz* depuis le 11 décembre 2018. Le navire immatriculé sous le numéro IMO 9106302, bât pavillon maltais, son port d'attache est LA VALETTE (MALTE). Il a été construit en 1997 par MEYER WERFT GMBH & COMPAGNY KG. Il mesure 243 mètres de long et peut accueillir jusqu'à 2244 passagers. Le navire est propulsé par quatre moteurs Diesel.

TUI CRUISES GMBH, société installée en ALLEMAGNE, est l'armateur propriétaire et l'opérateur commercial du navire.

Pour les trois années précédant les faits en cause, la TUI CRUISES GMBH affichait les résultats commerciaux suivant :

Année	Chiffres d'affaires (k €)	Résultat net (en k €)
2018	1.264.836	366.036
2017	1.114.031	287.350
2016	845.870	207.644

Aucun antécédent de manquement n'était découvert s'agissant de ce navire.

5. LA DETERMINATION DES OBLIGATIONS

Payement d'une amende d'intérêt public

Aux termes des dispositions de l'article 41-1-3 du Code de procédure pénale, le montant de l'amende d'intérêt public est fixé de manière proportionnée aux avantages tirés des manquements constatés, dans la limite de 30% du chiffre d'affaires moyen annuel de la société, calculé à partir des trois derniers chiffres d'affaires annuelles à la date du constat du manquement.

Sur la période, le chiffre d'affaires moyen annuel était de : 1.074.912.000 EUR.

La limite maximale de l'amende d'intérêt public peut donc être fixée à 322.473.000 EUR.

S'agissant de l'avantage tiré de la commission de l'infraction, il résulte gain financier résultant de la différence de prix entre un combustible fortement soufré et un combustible peu soufré.

La société TUI CRUISES GMBH a fourni deux factures justifiant du soutage des carburants HFO (teneur en soufre de 3,5% en masse) et LSFO (teneur en soufre de 1,5% en masse) au moment des faits, faisant apparaître les valeurs suivantes :

- 494,5 USD / Tonne s'agissant d'un carburant avec une teneur en soufre élevée (Heavy Fuel Oil ou HFO d'une teneur en soufre de 3,5% en masse) pour une valeur en cours au 14 octobre 2018 dans le port de LA VALETTE à MALTE;
- 526 USD / Tonne s'agissant d'un carburant avec une faible teneur en soufre (LSHFO, 1,5% en masse) pour une valeur en cours au 19 octobre 2018 dans le port de PIRAEUS (ANTHENES) en GRECE

La durée de la traversée de la ZEE française en Méditerranée a été évaluée à 25, 75 heures alors que le *Mein Schiff 2* consommait 2,07 Tonne de carburant/Heure.

Le gain réalisé en utilisant le carburant HFO au lieu du carburant LSHFO, pouvait donc être évalué à 1.679,02 USD, soit 1.904, 86 EUR (taux de change au 26.10.2018¹ = 1, 1345).

Par application combinée des dispositions des articles 121-2, 131-38, 131-39-9° du Code pénal, L. 218-18, L. 218-24 du code de l'environnement, la peine d'amende encourue par la personne morale en cas de condamnation pénale est de 1.000.000 EUR maximum.

Même si, en l'état, la jurisprudence française reste relativement peu fournie en la matière, des précédentes poursuites pénales, précédemment engagées par la juridiction de MARSEILLE, ont conduit à une condamnation d'une société exploitante d'un navire de croisière au paiement d'une amende de 80.000 EUR pour des faits de même nature même si, en l'espèce, les faits avaient été commis dans les eaux territoriales et non en ZEE.

L'application de plusieurs critères, majorant ou minorants, doivent être également appréciés dans la détermination du montant de l'amende.

Au titre des facteurs majorants, il convient de mettre en exergue la nocivité des rejets d'oxydes de soufre dans l'atmosphère.

Le navire effectuant le trajet les ports de LA SPEZIA (ITALIE) et de MARSEILLE, a navigué en ZEE française en méditerranée avec un carburant d'une teneur en soufre supérieure à 1,5 % en masse, pendant 25, 75 heures, pour une distance de 215 milles nautiques (soit 398, 18 km).

Le *Mein Schiff 2* a ainsi émis plus deux fois plus de particules de soufre que la valeur autorisée pendant 25 heures.

Les oxydes de soufre, tels que le dioxyde de soufre et le trioxyde de soufre, sont des composés gazeux se trouvant dans l'atmosphère. Le dioxyde de soufre notamment est un polluant gazeux particulièrement nocif pour la santé et l'environnement. Inscrit sur la liste des polluants d'air par particules fines, il augmente le risque de mortalité cardiaque et respiratoire des populations.

Le dioxyde de soufre peut émaner de source naturelle (telle qu'une éruption volcanique par exemple) mais aussi et surtout de sources anthropiques telles que les activités industrielles ou les transports par la combustion de combustibles fossiles contenant des éléments soufrés : pétrole, charbon et gaz naturel. Par l'inhalation, il porte atteinte au système respiratoire. Ainsi une intoxication au dioxyde de soufre provoque une obstruction des bronches et la réduction du débit respiratoire. En grande quantité, l'inhalation de ce gaz peut être mortelle. Le dioxyde de soufre peut également provoquer irritations et inflammations gastriques. En outre, au contact de l'oxygène, le dioxyde de soufre se transforme en anhydride sulfurique, qui au contact de l'eau atmosphérique forme un brouillard d'acide sulfurique à l'origine de pluies acides entraînant de multiples détérioration tant du milieu naturel que des bâtiments.

C'est la raison pour laquelle il fait l'objet d'une législation et d'une réglementation spécifiques et contraignantes. Ainsi, l'article L220-1 du code de l'environnement consacre le « *droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.* » et précise que « *Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la*

¹ Banque de France

qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. La protection de l'atmosphère intègre la prévention de la pollution de l'air et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. » L'article R221-1 classe précisément le dioxyde de soufre parmi les polluants de l'air et fixe l'objectif de qualité, les seuils d'alerte et les valeurs limites pour la protection de la santé humaine.

Au titre des facteurs minorants, il convient de relever que la société TUI CRUISES GMBH a justifié d'une régularisation rapide pour se mettre en conformité avec la législation applicable.

Par courriel du 29 septembre 2020, le service juridique de la société TUI CRUISES GMBH a transmis au service d'enquête, un document à destination des autorités françaises rédigé par la société, relatant les événements du 27 octobre 2018 ainsi que les mesures correctrices prises.

Il apparaissait que:

- ✓ l'incident avait immédiatement fait l'objet d'une déclaration au service interne compétent. Il apparaissait que le conseil de la société TUI CRUISES GMBH avait signalé l'évènement au directeur des programmes environnementaux qui avait alors adressé un courriel, le jour même, à l'ensemble des personnels concernés, recommandant de retenir « les exigences d'utilisation habituelle de 1,5% pour inclure à la fois la ZEE espagnole et française et pas seulement leurs eaux territoriales », avec effet immédiat de la consigne. »
- ✓ l'information correspondant à la nécessité d'utiliser un combustible d'une teneur en soufre inférieure à 1,5% en masse dans la ZEE française en Méditerranée avait immédiatement été enregistrée dans le système de telle sorte que cette mise à jour était prise en compte dès le départ du navire du port de MARSEILLE ;
- ✓ la documentation interne de la société avait été modifiée pour prendre en compte cette réglementation.

En outre, la société TUI CRUISES GMBH a justifié auprès du Ministère Public, par l'intermédiaire de son conseil, le rapport d'impact environnemental publié par la société en 2019 mettant en exergue les engagements et mesures concrètes effectivement réalisées.

A ce titre, il apparaissait que :

- ✓ le nouveau *Mein Schiff 1* et le *Mein Schiff 2* étaient équipés de convertisseurs catalytiques permettant une réduction sensible du niveau d'oxydes de nitrogène émis ;
- ✓ les actions menées par TUI CRUISES GMBH en faveur de l'environnement et notamment les dons réalisés à hauteur de 194 820 euros en 2019 pour soutenir des projets environnementaux pouvaient être appréciées comme partiellement compensatrices de l'impact environnemental de leur activité.

Il convient donc de relever que les faits pour lesquels la société est mise en cause ont été relevés à une seule reprise, en 2018 et que les mesures correctrices ont été immédiatement mis en œuvre.

Montant de l'amende d'intérêt public

Considérant l'ensemble des éléments ainsi rappelés, le montant de l'amende d'intérêt public mis à la charge de la société TUI CRUISES GMBH est de **60.000 EUR** (soixante mille euros).

Programme de conformité

La société a justifié d'une mise en conformité et donc d'une régularisation au regard de la loi et des règlements. La mise en œuvre d'un programme de conformité n'apparaît donc pas nécessaire.

Réparation du préjudice écologique et indemnisation des victimes

Au regard de la nature des faits et en l'absence de demandes en ce sens, la réparation du préjudice écologique ou l'indemnisation de victimes apparaît sans objet.

6. LES MODALITES D'EXCECUTION DES OBLIGATIONS

Aux termes de la présente convention, la société TUI CRUISES GMBH accepte de payer la somme totale de 60 000 EUR (soixante mille euros) au titre de l'amende d'intérêt public.

Le paiement de cette somme d'intérêt public sera effectué auprès du comptable public dans les conditions prévues à l'article R15-33-60-6 du code de procédure pénale dans un délai de 1 mois à compter de la date à laquelle la présente convention sera devenue définitive en application du dixième alinéa de l'article 41-1-2 du code de procédure pénale.

A MARSEILLE (13), le 15 avril 2022

Prénom NOM :

Jean-Yves LOURGOUILLOUX

Fonction :

Procureur de la République
adjoint

Signature et cachet :

Prénom NOM :

Michel SASTRE

Fonction :

Premier vice-procureur

Signature et cachet :

Prénom NOM :

Marc BERNIE

Fonction :

Avocat

Signature et cachet :