



**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 : 22094000026

Proposition de CONVENTION JUDICIAIRE D'INTERET PUBLIC

Entre :

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

Et

La société : CAMPBELL SHIPPING COMPANY LIMITED immatriculée n°148 549 B,
Ayant son siège social sis 45 West Bay Street Campbell Maritime Center, 2nd floor east, P.O.BOX N-7003 NASSAU, BAHAMAS.

Prise en la personne de son représentant légal : Monsieur Rajesh DHADWAL, "CEO" ("Chief Executive Officer") domicilié au siège de la compagnie.

Représentée par Maître Helen McLEAN, avocat au barreau de Marseille, associé du cabinet H. McLEAN & F. LE BORGNE, spécialement autorisé à signer la présente proposition de convention judiciaire d'intérêt public selon pouvoirs signés le 25 janvier 2023 au BAHAMAS par-devant Me Julian A. BOSTWICK, Notary Public in the Commonwealth of the Bahamas, au BAHAMAS;

Vu le procès-verbal de constatation d'infraction du 25 mars 2022 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 28 mars 2022, sous le numéro de Parquet 22094000026 ;

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 de la personne morale, les obligations de la convention 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 faits d'utilisation d'un combustible non conforme à la réglementation par le navire CS Crystal de la société CAMPBELL SHIPPING COMPANY LIMITED, les 24 et 25 mars 2022, amarré au quai du port de Caronte, 13056 MARTIGUES, FRANCE.

2. L'EXPOSE DES FAITS

Le 24 mars 2022, le centre de sécurité des navires (CSN) de MARSEILLE procédait à une inspection administrative à bord du navire CS CRYSTAL amarré au quai du port de Caronte, 13056 MARTIGUES, FRANCE.

Elle visait à réaliser un contrôle environnemental des émissions SOx au titre de la section 1 du chapitre VIII du titre 1er du livre II du code de l'environnement afin de vérifier la conformité des rejets du navire à la réglementation en matière de pollution de l'air.

Deux prélèvements de combustible étaient réalisés à cette occasion :

- Un prélèvement effectué à 14h50 dans la cuve HFO SERVICE TANK ;
- Un prélèvement effectué à 15h20 dans la cuve HFO SERVICE TANK.



Pour chaque prélèvement, trois flacons de combustible étaient constitués et scellés ; deux étaient ramenés à terre et confiés par les autorités de contrôle à un laboratoire d'analyse agréé et le troisième flacon était contradictoirement conservé à bord.

Les prélèvements étaient analysés par le laboratoire SGS qui livrait les résultats suivants :

- Echantillon scellé n°Q2948655, correspondant au prélèvement effectué à 14h50 le 24/03/2022 présentait une teneur en soufre de 0,48% en masse ;
- Echantillon scellé n°Q2948658, correspondant au prélèvement effectué à 15h20 le 24/03/2022 présentait une teneur en soufre de 0,48% en masse.

Le 25 mars 2022, le CSN dressait procès-verbal de constatation de pollution de l'air par navire à l'encontre du navire CS CRYSTAL, au visa des articles L218-2 et L218-15, L218-23 et L218-18 du code de l'environnement.

Une enquête pénale était ouverte par le parquet de Marseille dans sa compétence JULIS et confiée au groupement de la gendarmerie maritime de Méditerranée par soit-transmis en date du 28 mars 2022. Les gendarmes se transportaient le 29 mars 2022 à bord du CS CRYSTAL accompagnés des agnets du CSN. Ils procédaient en présence du commandant et avec son accord au contrôle et à l'inspection du navire CS CRYSTAL suspecté d'être à l'origine d'une pollution SOx par utilisation par un navire en mer territoriale de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisées (pollution de l'air) NATINF 31401, faits commis le 24 mars 2022, prévus et réprimés par les ART.L.218-15 §II, ART.L.218-2 §I, §II,§III, ART.L.218-16, ART.L.218-18 C.ENVIR. ART.L.218-23 et ART.L.173-7 du code de l'environnement.


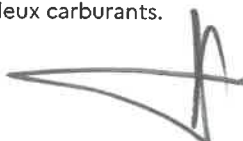
Le même jour, il était procédé à l'audition de M Harsimran SINGH MALHI, commandant de bord du CS CRYSTAL, assisté d'un interprète en langue anglaise dûment habilité à cet effet. Au cours de cette audition, le commandant indiquait qu'il utilisait deux types de carburant chargés en cuves, le VLSFO présentant une teneur en soufre inférieure à 0,50% en masse normalement utilisé pour la navigation en mer et le MGO, présentant une teneur en soufre inférieure à 0,10% en masse, normalement utilisé au port. Il ressortait donc de ces déclarations que le capitaine avait connaissance de la réglementation applicable et disposait, le jour des faits, du carburant nécessaire au respect de celle-ci.

Il complétait ses déclarations en indiquant que l'absence de bascule d'un carburant à l'autre relevait d'une incompréhension interne et donc d'un dysfonctionnement. Le chef mécanicien était usuellement en charge d'effectuer le changement de carburant à l'arrivée au port¹ conformément à la réglementation. L'opération était habituellement renseignée dans le *journal de la Passerelle*, le *journal des machines* ainsi que le *registre des huiles et combustibles*. La procédure aurait été rappelée lors d'une réunion préalable à l'escale, le 22 mars 2022, réunissant le capitaine, le second, le chef mécanicien et son second.

Le capitaine reconnaissait la matérialité des faits qu'il estimait procéder d'une erreur humaine due à la fatigue et en aucun cas d'un acte volontaire. Il était à nouveau auditionné par les enquêteurs le 31 mars 2022, assisté d'un interprète en langue anglaise dûment habilité à cet effet.

A cette occasion les enquêteurs lui demandaient pourquoi lors de leur deuxième visite sur le navire CS CRYSTAL le 25 mars 2022, les agents du CSN avaient constaté que le carburant utilisé à quai était toujours le VLSFO dont la teneur en soufre maximale est de 0,50% en masse et ce, en infraction à la réglementation en vigueur. Ainsi, le *change over* qui aurait dû être réalisé à l'accostage du navire le

¹ Il est d'usage d'effectuer la bascule au moins 1 heure avant l'arrivée au port, le temps de la transition complète entre les deux carburants.



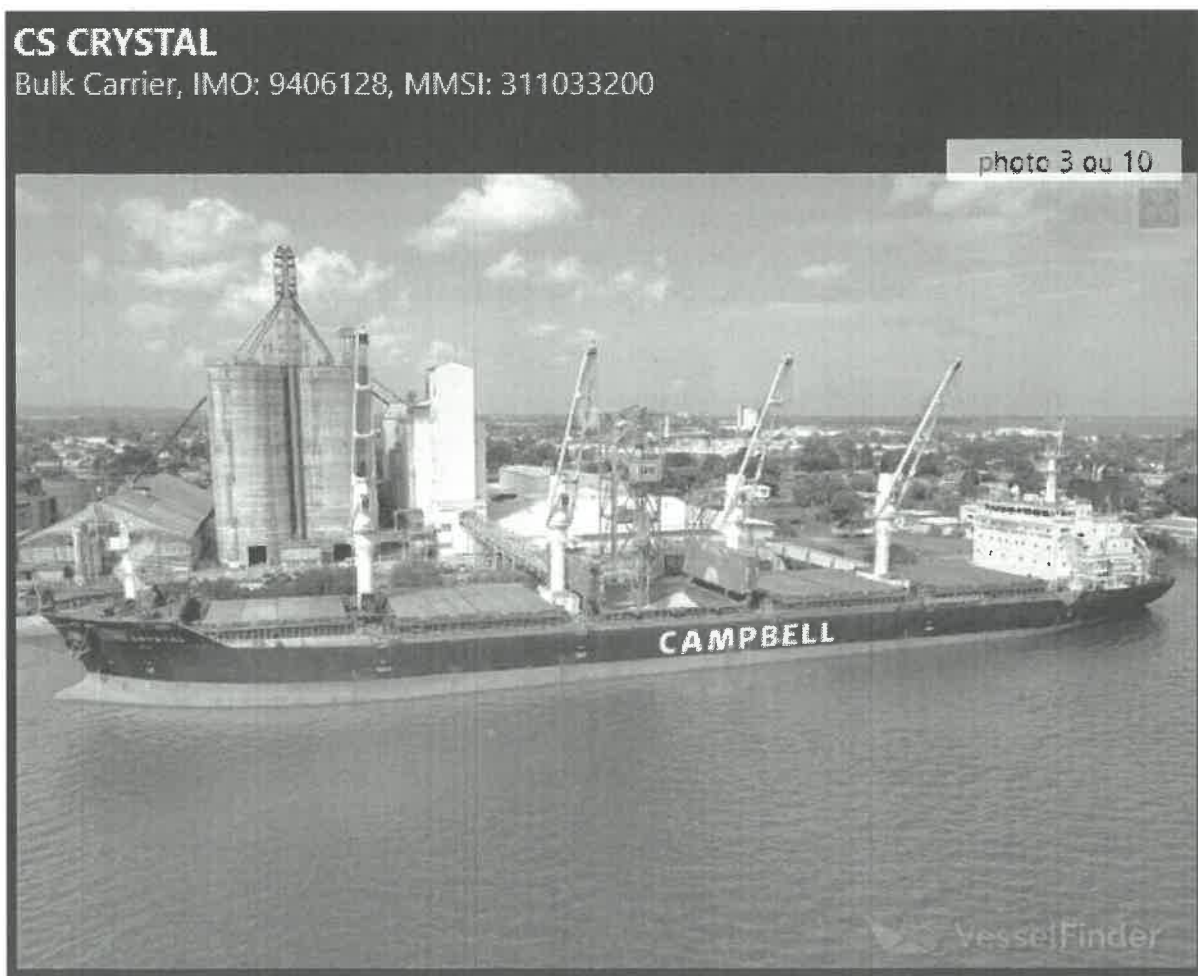
24 mars 2022, n'avait donc manifestement toujours pas été effectué le lendemain et ce malgré le contrôle et les prélèvements de combustibles réalisés par le CSN la veille. Le 25 mars 2022 le CS CRYSTAL se trouvait donc encore en infraction.

En outre, les enquêteurs interrogeaient le capitaine sur une mention suspecte dans le *Engine Log Book*. En effet, ils avaient constaté le 24 mars 2022 lors de leur première visite de contrôle que le *Engine Log Book* ne portait aucune mention relative au changement de carburant à l'arrivée au port. Pourtant, ils constataient le 25 mars 2022 lors de leur seconde visite qu'une mention de changement de carburant avait été ajoutée à la page du 24 mars 2022.

Le capitaine déclarait avoir constaté que le changement de combustible avait été indiqué sur le *Engine Log Book* à la date du 25, qu'il constatait que la mention du *change over* à la date du 24 avait été barrée et qu'en conséquence, cette mention lui semblait procéder d'une erreur. Il précisait n'avoir signé que la page datée du 25 mars, l'absence de signature de sa part au bas de la page du 24 mars 2022 procédant selon ses dires d'un oubli.

A l'issue de l'audition, une convocation en justice devant le tribunal judiciaire de Marseille à l'audience collégiale de la JULIS du 06 février 2023 était remise au commandant. Les citations du capitaine ainsi que de la compagnie exploitante du navire à l'audience sur les fondements des articles L218-23 et L218-24 du code de l'environnement étaient suspendues à la finalisation de cette CJPE.

Sur la présentation du navire en cause :



Le CS CRYSTAL est un navire vraquier, « *bulk carrier* » en anglais, ce qui signifie qu'il s'agit d'un navire destiné au transport de marchandise en vrac. Il est géré par la compagnie CAMPBELL SHIPPING COMPANY LIMITED et bat pavillon BAHAMAS. Il a été construit en 2010, mesure 179 m de long et 28 m de large.

Sur la zone de navigation au moment des faits :

Le 24 mars 2022, lorsque le CS CRYSTAL faisait escale au port de CARONTE à MARTIGUES (13), il était en provenance du port d'Alger où l'équipage avait embarqué le 16 mars 2022. Le jour des faits, il se trouvait au port de CARONTE afin de charger du « clinker » (composant du ciment obtenu par cuisson à très haute température d'un mélange composé d'environ 80 % de calcaire et de 20 % d'aluminosilicates) à destination de NORFOLK aux ETATS-UNIS d'AMERIQUES où la cargaison devait être débarquée vers le 16 juillet 2022.

Sur la réglementation française applicable :

L'article L218-2 du code de l'environnement, dans sa version en vigueur depuis le 10 octobre 2021, dispose que :

I. - Les navires naviguant dans les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction française doivent:

1° Lorsqu'ils naviguent en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre désignées conformément à la règle 14.3 de l'annexe VI de la convention MARPOL, utiliser ou transporter à des fins d'utilisation des combustibles dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 0,50 % en masse ;

2° Lorsqu'ils naviguent dans les zones de contrôle des émissions de soufre, utiliser des combustibles dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 0,10 % en masse.

II. - Pour les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports d'un Etat membre de l'Union européenne, la teneur en soufre des combustibles utilisés en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre doit être inférieure ou égale à 0,50 % en masse.

III. - Les navires à quai durant plus de deux heures consécutives selon les horaires publiés doivent utiliser des combustibles marins dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 0,10 % en masse, exception faite des navires qui stoppent toutes les machines et utilisent le branchement électrique à quai lorsqu'ils sont à quai dans les ports.

Article L218-23 du code de l'environnement (extrait)²:

I. - Le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine, en vertu des articles L. 218-11 à L. 218-19, est en totalité ou en partie à la charge du propriétaire ou de l'exploitant.

Le tribunal ne peut user de la faculté prévue au premier alinéa que si le propriétaire ou l'exploitant a été cité à l'audience.

² DIRECTIVE (UE) 2016/802 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L0802&from=EN>

https://www.service-public.fr/dpam/wp-content/uploads/sites/20/2018/04/Prevention_de_la_pollution.pdf

II. – Les personnes physiques coupables des infractions prévues par la présente sous-section encourent également, à titre de peine complémentaire, la peine d'affichage de la décision prononcée ou de diffusion de celle-ci dans les conditions prévues à l'article 131-35 du code pénal.

3. LA QUALIFICATION PENALE SUSCEPTIBLE D'ETRE RETENUE et les peines encourues :

Le 24 mars 2022, le navire CS CRYSTAL était à quai dans le port de CARONTE et utilisait un carburant dont la teneur en soufre était de 0,48 % en masse alors que la teneur maximale autorisée était de 0,1% en masse.

Ces faits sont susceptibles de caractériser le délit d'utilisation, par un navire en 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.218-15 §II, L.218-23, L.173-7 du Code de l'environnement, 121-2, 131-38, 131-39-9° du code pénal (NATINF 31401).

Cette infraction est punie, pour le capitaine du navire :

- D'une peine d'emprisonnement d'un an ;
- D'une peine d'amende de 200 000 euros ;
- Peines complémentaires éventuelles dont notamment : interdiction d'exercer l'activité professionnelle pendant cinq ans, immobilisation du véhicule pendant un an.

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 CAMPBELL SHIPPING COMPANY LIMITED, 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 de direction du commandant dans la conduite de ses activités commerciales et notamment en n'ayant pas veillé à la parfaite connaissance et au respect par les personnes placées sous son autorité, des règles applicables en matière de pollution à tout moment et en tout lieu.

A ce titre, la personne morale encourt une peine d'amende de 1 000 000 € (article L131-38 du code pénal) ainsi que les peines complémentaires prévues à l'article 131-39 du code pénal en application de l'article L 173-8 du code de l'environnement, telle que l'affichage de la décision ou la diffusion de celle-ci dans la presse écrite ou par tout moyen de communication au public par voie électronique (Natinf n° 34865).

4. LA PRESENTATION DE LA SOCIETE CAMPBELL SHIPPING COMPANY LIMITED

La CAMPBELL SHIPPING COMPANY LIMITED est une société de gestion de navires de commerce ("ship manager"). Historiquement, entreprise de construction navale fondée dans l'entre deux guerres, elle développait progressivement son activité à travers le monde. Elle n'exerce plus l'activité de construction navale mais seulement de gestion de navires. Sa flotte compte aujourd'hui 16 navires.

Pour les trois années précédant les faits en cause, la CAMPBELL SHIPPING COMPANY LIMITED affichait les résultats commerciaux suivants :



Année	Income (chiffre d'affaires)	Net income for the year (bénéfices)
2021	3,244,222 USD	469,725 USD
2020	2,847,058 USD	392,246 USD
2019	2,667,939 USD	133,202 USD

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 : 2 919 740 USD, soit 2 741 665 EUR (selon taux de change au jour de la rédaction).

La limite maximale de l'amende d'intérêt public peut donc être fixée à 875 922 USD, soit 823 121 EUR (selon taux de change au jour de la rédaction).

L'avantage tiré de la commission de l'infraction résulte un gain financier généré par la différence de prix entre un combustible fortement soufré et un combustible peu soufré.

Le CS CRYSTAL s'est trouvé en infraction à compter de son accostage au port de CARONTE le 24 mars 2022. Lors du deuxième passage des agents du CSN le 25 mars 2022, le carburant VLSFO était toujours utilisé par le CS CRYSTAL jusqu'à ce que les agents du CSN donnent l'ordre directement au chef mécanicien d'effectuer la manœuvre à 11h30. Le passage d'un carburant mettant usuellement 1h à s'opérer, il était retenu que le CS CRYSTAL avait utilisé un carburant non conforme durant 26h.

Il ressortait de l'enquête que le dernier avitaillement avant l'infraction avait été effectué à GIBRALTAR le 04 février 2022. A cette occasion, il avait été souté :

- 40.177 MT de LSMGO, carburant présentant une teneur en soufre maximum de 0.1% en masse, pour un coût de 31 820, 18 US dollars ;
- 450.123 MT de VLSFO, carburant présentant une teneur en soufre maximum de 0.5% en masse, pour un coût de 299 331, 80 US dollars.

Il ressortait de ces éléments, qu'au jour de l'avitaillement :

- Le carburant LSMGO coûtait 792 US dollars / MT ;
- Le carburant VLSFO coûtait 665 US dollars / MT ;

Soit une différence de 127 US dollars / MT entre les deux carburants.

Afin d'estimer le gain financier susceptible d'être tiré de l'infraction, il importait de connaître la consommation journalière en carburant du CS CRYSTAL à quai.

En ce sens, la CAMPBELL SHIPPING COMPANY LIMITED produisait un document présentant en synthèse les valeurs de consommation en carburant des navires, usuellement retenues dans les contrats d'affrètement (pièce n°13).

La valeur de 3 MT de carburant pour 24 heures pour un navire à quai était ainsi contradictoirement retenue.

Considérant que la différence de prix retenue entre les deux carburants était de 127 US dollars / MT, il pouvait donc être considéré qu'en utilisant à quai les 24 et 25 mars 2022 un carburant fortement soufré (VLSFO) en lieu et place d'un carburant dont la teneur en soufre est inférieure à 0,1% en masse, conformément à la réglementation applicable, la société réalisait ainsi une économie journalière de 413 US dollars, soit 388 EUR (au jour de la rédaction).

L'application de plusieurs critères, majorants ou minorants, doit également être prise en compte dans la détermination du montant de l'amende à retenir contre la personne morale.

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

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 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.

En outre, il convient de rappeler que malgré le 1^{er} contrôle du CSN, l'utilisation du combustible non conforme s'est poursuivie jusqu'à ce qu'un second contrôle soit réalisé le lendemain. Ce qui démontre

une persévérance du commandant à ne pas respecter la réglementation ou à tout le moins, un défaut total de contrôle de ce dernier de l'exécution de ses directives au sein du navire par son équipage.

Au titre des facteurs minorants, il convient de relever que la société CAMPBELL SHIPPING COMPANY a produit des éléments permettant d'attester l'existence d'une politique environnementale conforme aux réglementations applicables et a justifié des mesures correctives internes suivant l'incident des 24 et 25 mars 2022.

Ainsi, par l'intermédiaire de son conseil, la CAMPBELL SHIPPING COMPANY justifiait d'une documentation interne conforme à la réglementation en vigueur (convention MARPOL) en matière environnementale. Elle justifiait aussi d'une diffusion de l'information à ses personnels et rapportait que le commandant et le chef mécanicien, avaient comme il est d'usage dans l'entreprise, signés ces documents d'information préalablement à leur prise de fonction. L'insuffisance de ces directives était cependant démontrée par les infractions des 24 et 25 mars.

A la suite du contrôle du CSN, la CAMPBELL SHIPPING COMPANY effectuait de multiples démarches de rappel des instructions à ses personnels et en premier lieu, aux commandants de sa flotte. A ce titre, elle justifiait notamment d'une formation en ligne dispensé le 11 juillet 2022 relative aux enjeux en matière de « qualité, hygiène, sécurité et environnement » et aux politiques de la Compagnie sur ces sujets. A cette occasion, elle enjoignait les commandants à se faire le relai de ces informations auprès de leurs équipages et à organiser, avant chaque arrivée dans une zone de contrôle des émissions, un temps de sensibilisation et de rappel des consignes à suivre.

En outre, tirant les conséquences de l'incident du port de CARONTE, une documentation avait été mise à jour pour souligner, clarifier ou préciser autant que de besoin les engagements de la Compagnie à respecter des règles issues de la convention MARPOL et les éventuelles spécificités locales.

Elle justifiait aussi du développement d'un programme d'alerte au sein du système de gestion de la sécurité en œuvre au sein de la Compagnie.

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 CAMPBELL SHIPPING COMPANY est de **140 000,00 € (cent-quarante 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 CAMPBELL SHIPPING COMPANY accepte de payer la somme totale **140 000,00 € (cent-quarante 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 _ 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 **- 2 FEV. 2023**



Prénom NOM :

Michel SASTRE

Fonction :

Premier vice-procureur

Signature et cachet :


Michel SASTRE
Premier vice-procureur


Prénom NOM :

Helen MCLEAN

Fonction :

Avocat

Signature et cachet :


H. McLEAN & F. LE BORGNE
AVOCATS
9, place Félix Baret
13006 MARSEILLE
Tél. 04 96 17 64 00