

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

N° Parquet : 23.165000432 et 23.165000453

CONVENTION JUDICIAIRE D'INTERET PUBLIC ENVIRONNEMENTALE

Entre :

Monsieur le Procureur de la République près le tribunal judiciaire de MARSEILLE,

Et

La société : IGNACIO MESSINA & C. S.p.A. dont le siège social est situé sis Via G. D'Annunzio 91, à GENES (16121) ITALIE, enregistrée au registre du commerce et des sociétés de Gênes sous le n°463848 ;

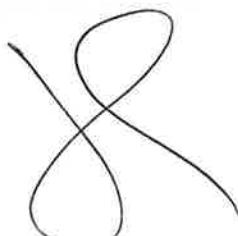
Prise en la personne de son représentant légal : Monsieur Andrea GAIS, Président Directeur, domicilié pour les besoins des présentes au siège de la société ;

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.

Vu le procès-verbal de constatation d'infraction du 02/12/2022 n° INF/MA/2022/004 de l'inspection de la sécurité des navires du centre de sécurité des navires de MARSEILLE, concernant le navire JOLLY VANADIO ;

Vu le procès-verbal de constatation d'infraction du 03/12/2022 n° MA/2022/INF/003 de l'inspection de la sécurité des navires du centre de sécurité des navires de MARSEILLE, concernant le navire JOLLY PALLADIO ;

Vu la procédure d'enquête du groupement de gendarmerie maritime méditerranée de MARSEILLE diligentée sous le numéro n°30425/00411/2022 ;



Vu la procédure d'enquête du groupement de gendarmerie maritime méditerranée de MARSEILLE diligentée sous le numéro n°30425/00420/2022 ;

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

Vu les articles L173-1, L218-2, L218-10, L218-13, L218-15, L218-16, L218-18, L218-19, L218-22, L218-23 et L218-24 du code de l'environnement et 121-2, 131-38, 131-39-9 du code pénal ;

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 ;

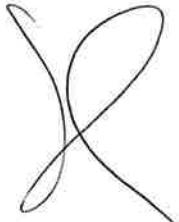
3° Assurer, dans un délai maximal de trois ans et sous le contrôle des mêmes services, la réparation du préjudice écologique résultant des infractions commises.

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.

2. L'EXPOSE DES FAITS

Les navires JOLLY VANADIO et JOLLY PALLADIO étaient tous deux exploités par la compagnie maritime IGNAZIO MESSINA & C.

Compte tenu que par deux fois des navires exploités par cette compagnie étaient contrôlés en infraction à la réglementation applicable aux pollutions marine et atmosphérique par navires, il apparaissait opportun de joindre les procédures correspondantes et de proposer à la personne morale de conclure une convention judiciaire d'intérêt public permettant notamment de contraindre la compagnie à la mise en œuvre d'un programme de conformité et offrant ainsi une réponse pénale globale, applicable à l'ensemble de la flotte.



2.1. S'agissant du JOLLY VANADIO

Le JOLLY VANADIO est un roulier (navire type « ro/ro »), spécialisé dans le transport de véhicules, immatriculé IMO 966 8972 et battant pavillon italien.

Il est exploité par la compagnie IGNAZIO MESSINA & C.

Le navire JOLLY VANADIO (IMO: 9668972, MMSI: 247352100) de type Ro-Ro Cargo Ship a été construit en 2015 et navigue actuellement sous le pavillon de Italy.

AIS DONNEES

Marseille, France ETA: Mar 1, 10:00
Predicted ETA
Distance / Time
Direction / Vitesse 116.2° / 1.2 kn
Tirant d'eau actuelle 8.0 m
Navigation Status Under way
Position received 1 min ago
IMO / MMSI 9668972 / 247352100
indicatif d'appel IBHC
Pavillon Italy
Longueur / Largeur 240 / 38 m
Genova, Italy ATA: Feb 25, 04:40 UTC

Track on Map Publier photo Ajouter à ma flotte

POSITION DE LA CARTE & WEATHER

LES PORTS D'ESCALE

Port	Arrival (UTC)	Departure (UTC)	Duration
Genova, Italy	Feb 25, 04:40	-	In Port
Barcelona, Spain	Feb 23, 09:12	Feb 24, 03:01	17h 49m
Castellon, Spain	Feb 21, 15:17	Feb 22, 23:36	1d 8h
Castellon de la Plana Anch, Spain	Feb 18, 11:19	Feb 21, 14:55	3d 3h
Marseille, France	Feb 15, 16:27	Feb 17, 11:51	1d 19h

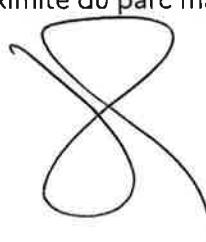
Extrait de la fiche technique du JOLLY VANADIO disponible sur le site web de VesselFinder

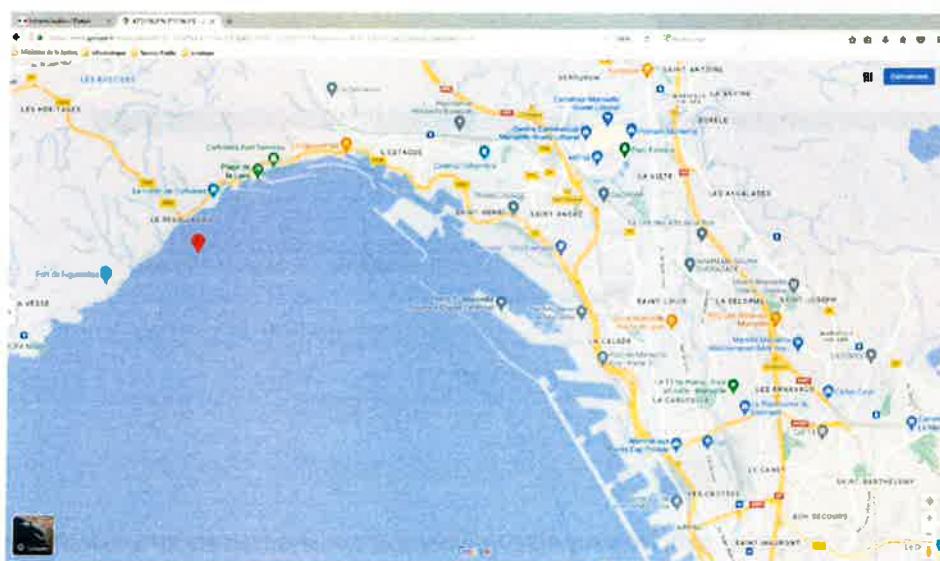
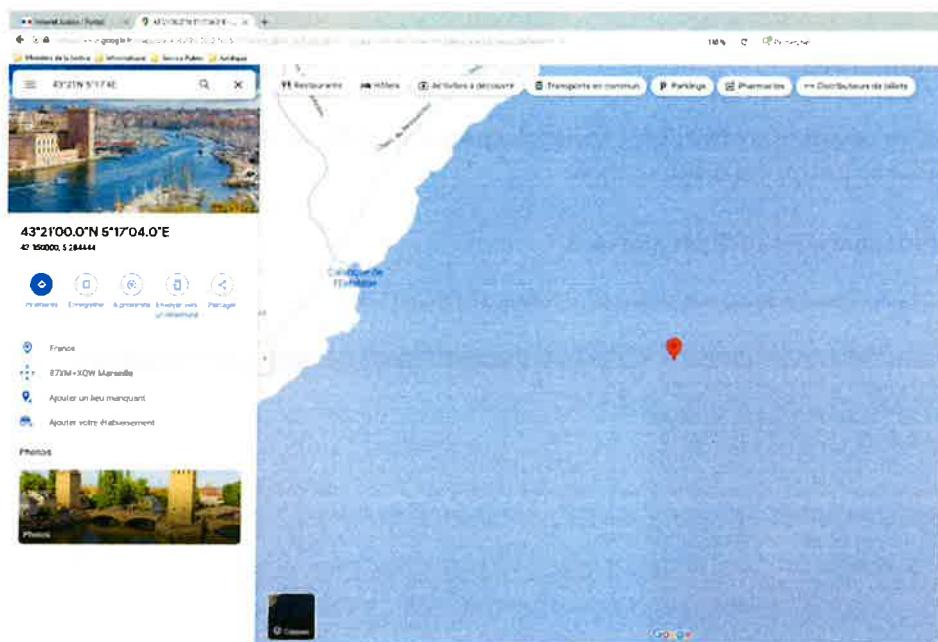
Le navire était équipé d'un scrubber, système de lavage à l'eau des fumées d'échappement des navires, afin de réduire leur teneur en soufre conformément aux plafonds réglementaires.

Le système pouvait fonctionner en « boucle ouverte », c'est-à-dire que les eaux de lavage étaient directement rejetées en mer en sortie de circuit, ou en « boucle fermée » c'est-à-dire que les eaux étaient stockées à bord en sortie de circuit puis traitées ou rejetées ultérieurement.

En provenance de Gênes en Italie, le JOLLY VANADIO arrivait à Marseille le 27 novembre 2022 pour un chargement de véhicules et de containers à destination de Yambui, en Arabie Saoudite.

Le JOLLY VANADIO effectuait une mission de plusieurs mois débutant le 20 octobre 2022 au départ de la ville d'İskenderun en Turquie et devant s'achever courant février 2023. Le navire arrivait à Marseille le 27 novembre 2022 à 11h48 et restait au mouillage jusqu'à 18h18 à moins de 3 milles nautiques de la côte au point GPS 43°21'00.0"N 5°17'04.0"E et à proximité du parc marin de la côte bleue. Il accostait ensuite au grand port maritime de Marseille.





Vues Google Maps du point de mouillage du JOLLY VANADIO dans la rade de Marseille

Le 1er décembre 2022 à 14h, le navire JOLLY VANADIO, faisait l'objet d'une inspection oxydes de soufre dite SOx par les agents du centre de sécurité des navires (CSN) alors qu'il était amarré au quai du port à MARSEILLE.

L'inspection révélait qu'au cours de la journée du 27 novembre 2022 et alors qu'il se trouvait au mouillage, le système de lavage des fumées du navire était utilisé en boucle ouverte pendant 6h30, rejetant **455 m³** d'eau de lavage de fumées en sortie de scrubber.

Au terme de l'article 213-6.04 de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention des pollutions modifié par l'arrêté du 22 septembre 2021 : « les rejets, dans le milieu marin, d'effluents provenant des méthodes de réduction des émissions fonctionnant en système ouvert sont

interdits à partir du 1^{er} janvier 2022 à moins de 3 milles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française. »

Le centre de sécurité des navires constatait par procès-verbal l'infraction à l'article L.218-19 du code de l'environnement et l'infraction de « rejet involontaire de substance polluante par un navire – pollution marine » (NATINF 27098).

Le commandant Francesco SCOTTO DI FASANO était auditionné librement le 02 décembre 2022. Il justifiait être un marin dument formé et expérimenté et ne contestait pas les faits. Il indiquait ignorer la réglementation et précisait que le scrubber avait été laissé dans cette position le jour des faits le temps du mouillage et avait opéré la bascule en position fermée seulement au moment de l'accostage au port. Il indiquait avoir agi conformément à la documentation interne de la compagnie intitulée « PORTS SCRUBBER OPERATION » qui indiquait, s'agissant du port de Marseille, « open loop in territorial water » et « close loop in port ». Selon lui, la procédure habituelle concernant le scrubber était de le mettre en position boucle fermée dans le port sans prendre en considération une zone de 3 milles nautiques.

A l'issue de l'enquête réalisée par la gendarmerie, une convocation par officier de police judiciaire (COPJ) était remise au commandant devant la 6^{ème} chambre du tribunal correctionnel de Marseille dans sa formation Juridiction du littoral spécialisée (JULIS) pour l'infraction de rejet de substances polluantes.

2.2. S'agissant du JOLLY PALLADIO

Le JOLLY PALLADIO est un roulier (navire type « ro/ro »), spécialisé dans le transport de véhicules, immatriculé IMO 966 8994 et battant pavillon italien.

Construit en 2015, il bénéficie d'une capacité de charge de 51 055 Gross Tonnage et mesure 240 mètres de long et 37,5 mètres de large.

Il est exploité également par la compagnie IGNAZIO MESSINA & C.



Photo du navire JOLLY PALLADIO disponible sur le site web MarineTraffic

Arrivé dans la rade de Marseille le 02 décembre 2022 à 07h36, le JOLLY PALLADIO restait au mouillage jusqu'à 13h06, heure à laquelle il accostait au grand port maritime de Marseille. Le jour même, les agents du CSN réalisaient une opération de contrôle des fumées par drone renifleur alors qu'il était encore ancré.

Les prélevements faisaient apparaître :

- Un échappement dont la teneur en soufre était de 0,612% en masse (prélèvement effectué à 12h29, point GPS : 43.321257 / 5.331133)
- Un échappement dont la teneur en soufre était de 0,652% en masse (prélèvement effectué à 12h32, point GPS : 43.329307 / 5.321587)

Ces constats déclenchaient une inspection environnementale SOx du navire à quai par les agents du CSN le 03 décembre 2022.

A cette occasion, un échantillon du combustible utilisé par le navire était prélevé dans la soute LSFO SERV TK. Trois flacons étaient scellés, deux étaient envoyés en analyse dans un laboratoire agréé et le troisième était conservé à bord contradictoirement. Le rapport d'analyse révélait une teneur en soufre de 0,77% en masse, supérieure à la teneur maximale autorisée de 0,1% en masse. Au vu de ce résultat, un procès-verbal d'infraction aux dispositions du I et du II de l'article L.218-2 du code de l'environnement était dressé le 03 décembre 2022 par les agents contrôleurs du CSN.

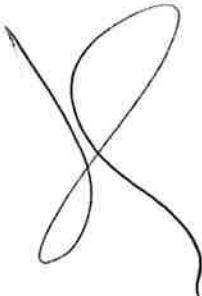
Le 05 décembre 2022, le commandant Andrea MUSICO du navire JOLLY PALLADIO était auditionné librement par les gendarmes maritimes. Au cours de l'audition, le commandant expliquait que le navire était équipé d'un système de lavage des fumées (scrubber) pouvant fonctionner en boucle « ouverte » (rejet des eaux de lavage en mer en sortie de système) ou « fermée » (réception des eaux de lavage en sortie de système). Agissant selon les directives de la compagnie, le commandant soutait trois types de combustibles :

1. HIGH SULFUR, carburant à haute teneur en soufre : 3,5% en masse ;
2. LOW SULFUR, carburant à teneur en soufre intermédiaire : 0,5 % en masse ;
3. GASOIL, carburant avec une teneur en soufre de 0,1% en masse ;

Les deux premiers étaient soutés le 26 novembre 2022 à BARCELONE. Le troisième était souté à NAPLES le 31 janvier 2022. Le rapport de soutage en date du 02 décembre faisait apparaître qu'au jour des faits, le navire JOLLY PALLADIO disposait des trois carburants en quantité suffisante pour lui permettre de se conformer à la réglementation applicable.

Informé du contrôle concomitant sur un autre navire de la compagnie, le JOLLY VANADIO, il avait été décidé de cesser l'utilisation du scrubber et de basculer du combustible HIGH SULFUR au combustible LOW SULFUR dont la teneur en soufre était de 0,5% en masse. Le commandant indiquait avoir ainsi respecté la procédure et ne s'expliquait pas les résultats des prélevements réalisés par le CSN. Il déclarait que l'incident avait déclenché une enquête interne pour rechercher la cause. Le commandant indiquait avoir opéré la bascule entre le carburant HIGH SULFUR et le carburant LOW SULFUR à 06h30 le 02 décembre 2022, tout en utilisant pendant 30 minutes encore le scrubber.

A l'issue de l'enquête réalisée par la gendarmerie, une convocation par officier de police judiciaire (COPJ) était remise au commandant devant la 6^{ème} chambre du tribunal correctionnel de Marseille dans sa formation Juridiction du littoral spécialisée (JULIS) pour l'infraction d'utilisation d'un combustible non autorisé à raison de sa teneur en soufre.



3. LA QUALIFICATION PENALE SUSCEPTIBLE D'ETRE RETENUE ET LES PEINES ENCOURUES

3.1. S'agissant du JOLLY VANADIO

Le 27 novembre 2022 à Marseille (rade de Marseille) le navire JOLLY VANADIO utilisait pendant plusieurs heures son système de lavage des fumées en boucle ouverte alors qu'il se trouvait au mouillage à moins de 3 milles nautiques des côtes françaises.

Ces faits sont susceptibles de caractériser le délit suivant :

NATINF 25285 - POLLUTION DE LA MER TERRITORIALE PAR FAUTE CARACTERISEE OU VIOLATION MANIFESTEMENT DELIBEREE D'OBLIGATION DE SECURITE OU DE PRUDENCE - NAVIRE D'AU MOINS 400 TONNEAUX

Définie par ART.L.218-19 §II 3°, §I AL.1, AL.2, ART.L.218-13, ART.L.218-10 C.ENVIR.

Réprimée par ART.L.218-19 §II AL.4, ART.L.218-23, ART.L.173-5 2°, ART.L.173-7 C.ENVIR.

Cette infraction est punie, pour le capitaine du navire :

- D'une peine d'emprisonnement de 5 ans ;
- D'une peine d'amende de **7 500 000 euros** ;

Par application combinée des dispositions des articles 121-2, 131-38, 131-39-9° du Code pénal, L.218-18 et L.218-24 du code de l'environnement, la responsabilité pénale de la société exploitante du navire, est susceptible d'être retenue s'agissant de faits commis pour son compte, par ses organes ou représentants.

Le taux maximum de l'amende applicable aux personnes morales est égal au quintuple de celui prévu pour les personnes physiques par la loi qui réprime l'infraction (article L.131-38 du code pénal). A ce titre, la personne morale encourt en l'espèce une peine d'amende de **37 500 000€**, ainsi que les peines complémentaires prévues à l'article 131-39 9° du code pénal en application de l'article L.173-8 du code de l'environnement, que sont 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.

3.2. S'agissant du navire JOLLY PALLADIO

Le 02 décembre 2022 à Marseille (rade de Marseille) le navire JOLLY PALLADIO utilisait pendant plusieurs heures un carburant marin présentant une teneur en soufre de 0,77% en masse alors qu'il se trouvait au mouillage en mer territoriale.

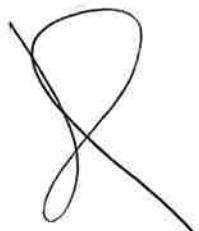
Ces faits sont susceptibles de caractériser le délit suivant :

NATINF 31401 - UTILISATION, PAR UN NAVIRE EN MER TERRITORIALE, DE COMBUSTIBLE DONT LA TENEUR EN SOUFRE EST SUPERIEURE AUX NORMES AUTORISEES - POLLUTION DE L'AIR

Définie par ART.L.218-15 §II, ART.L.218-2 §I,§II,§III, ART.L.218-16, ART.L.218-18 C.ENVIR.

Réprimée par ART.L.218-15 §II, ART.L.218-23, ART.L.173-7 C.ENVIR.

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** ;

Par application combinée des dispositions des articles 121-2, 131-38, 131-39-9° du Code pénal, L.218-18 et L.218-24 du code de l'environnement, la responsabilité pénale du propriétaire ou de la société exploitante du navire, est susceptible d'être retenue s'agissant de faits commis pour son compte, par ses organes ou représentants.

A ce titre, la **personne morale** encourt une peine d'amende de 1 000 000€ (article L.131-38 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 34865), infraction définie par les articles L.173-8, ART.L.218-24, ART.L.218-15 §II, ART.L.218-2 §I, §II, §III, ART.L.218-16 C.EN VIR. ART.121-2 C.PENAL et réprimée par les articles L.173-8, ART.L.218-24, ART.L.218-15 C.EN VIR. ART.131-38, ART.131-39 1°, 3°, 4°, 5°, 6°, 8°, 9°, 12° C.PENAL

Dans les deux cas, des peines complémentaires peuvent également être prononcées parmi lesquelles : interdiction d'exercer l'activité professionnelle pendant cinq ans, immobilisation du véhicule pendant un an.

4. PRESENTATION DE LA SOCIETE

La société IGNACIO MESSINA & C., également désignée « MESSINALINE » est une société du Groupe MESSINA (*Gruppo Messina S.p.A*) fondée en 1921. Il s'agit d'une des principales compagnies maritimes italiennes desservant plus de 50 ports dans 40 pays différents. Elle emploie plus de 1 000 personnes à travers le monde et exploite 21 navires dont la majorité est de type « ro/ro ».

Pour les trois années précédant les faits en cause, la société IGNACIO MESSINA & C. affichait les résultats commerciaux suivants :

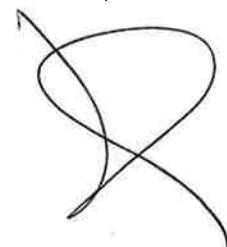
Année	<i>Income (chiffre d'affaires)</i>
2021	333 083 000€
2020	263 232 000€
2019	240 420 000€

Aucun antécédent de manquement n'était découvert s'agissant de cette compagnie.

5. LA DETERMINATION DES OBLIGATIONS

5.1. PAIEMENT D'UNE AMENDE D'INTERET 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 : 278 911 667€. La limite maximale de l'amende d'intérêt public peut donc être fixée à 83 673 500€.

5.1.1. Avantage tiré de la commission des infractions

L'avantage tiré du manquement résulte :

- des gains financiers générés par la différence de prix entre les combustibles fortement soufrés et peu soufrés ;
- de l'économie du traitement des volumes d'eaux souillées si elles n'avaient pas été directement rejetées en mer.

S'agissant du JOLLY VANADIO, il ressortait de l'enquête que le navire mouillait au large **pendant 6h30** pendant lesquelles il rejetait **455 m3** d'eau de lavage de fumées souillées en sortie de scrubber, à moins de 3 milles nautiques des côtes françaises. Il économisait ainsi les frais d'enlèvement et de traitement des boues de scrubbers afférents. Il consommait se faisant **1,6 tonnes de carburant LOW SULFUR plus soufré et donc moins onéreux** que le GASOIL MGO seul autorisé sans fonctionnement du scrubber au mouillage.

S'agissant du JOLLY PALLADIO, il ressortait de l'enquête que pendant tout le temps qu'il restait au mouillage en rade de Marseille le 02 décembre, soit entre 06h30 et 08h54 puis entre 12h06 et 13h36 pour une **durée totale de 03h54**, le navire utilisait du carburant présentant une teneur en soufre supérieur à 0.50% en masse, et donc moins coûteux.

Le gain financier résultant de la commission de ces infractions restait peu significatif.

Toutefois, 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.

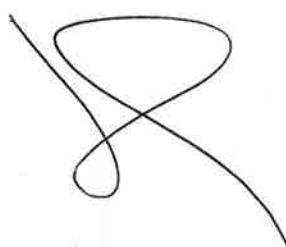
5.1.2. Facteurs majorants

• Impact environnemental des rejets d'oxydes de soufre dans l'atmosphère

Le navire JOLLY PALLADIO rejetait pendant plus de 03h50 un combustible d'une teneur en soufre de 0,77% en masse au lieu des 0,1% autorisé à quai.

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 sources naturelles (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 sulfureux, qui au contact de l'eau atmosphérique



forme un brouillard d'acide sulfurique à l'origine de pluies acides entraînant de multiples détériorations 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.

- **Impact environnemental des rejets des eaux de lavage des fumées des navires sur les écosystèmes marins**

Le navire JOLLY VANADIO rejetait un volume estimé à 455m³, soit 455 000 litres, d'eau polluée sur une durée de 06h30.

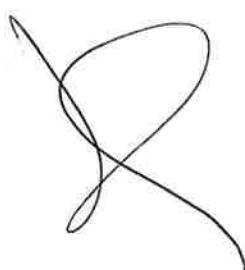
En raison de leur nocivité et des multiples effets néfastes des gaz à effet de serre tel que le dioxyde de carbone, le méthane, le protoxyde d'azote, les gaz fluorés, l'ozone et le soufre, la réglementation du transport maritime, très impactant à l'échelle mondiale, vise à réduire les émissions au plus près des côtes.

Les navires à propulsion thermique sont alimentés par des carburants plus ou moins soufrés. Globalement, il existe trois types de carburants :

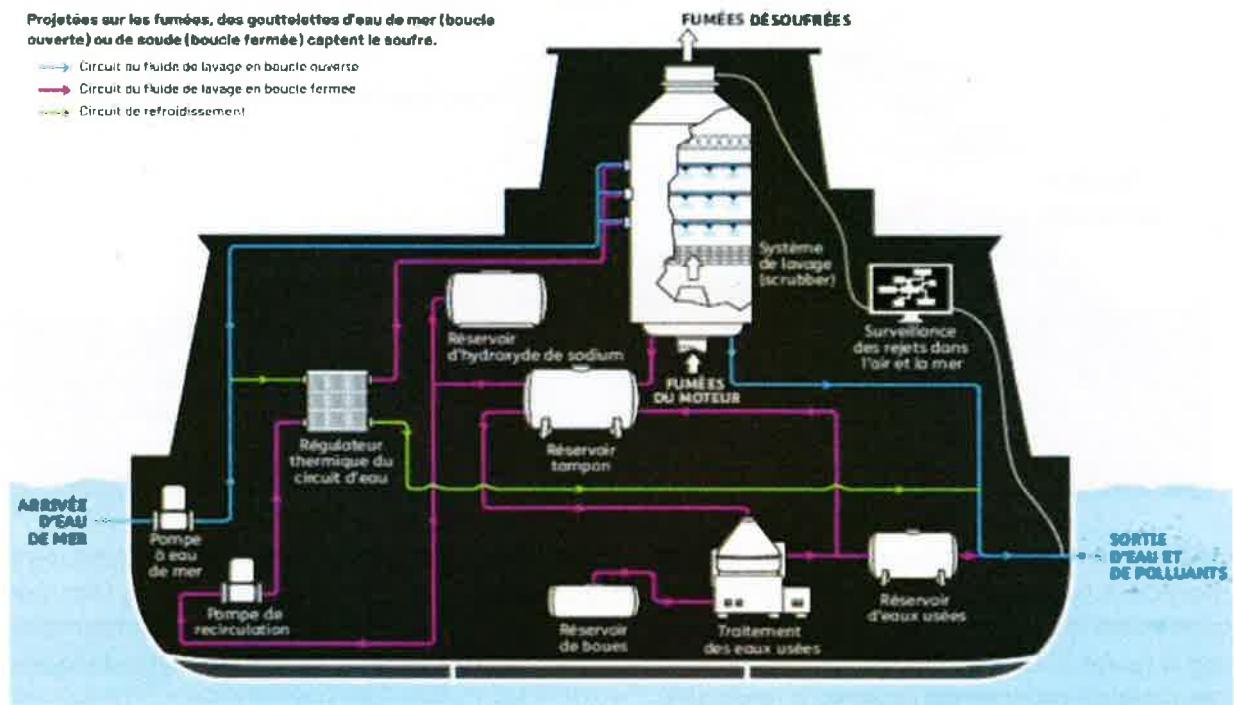
- Carburant fortement soufré présentant une teneur en soufre de 3,5% en masse ;
- Carburant moyennement soufré présentant une teneur en soufre de 0,5% en masse ;
- Carburant faiblement soufré présentant une teneur en soufre de 0,1% en masse, teneur restant cependant encore 100 fois supérieure à celle du gasoil routier.

En fonction des zones de contrôles, les navires doivent utiliser les carburants présentant une teneur en soufre de 0,5% ou 0,1% en masse. Ils sont néanmoins autorisés à utiliser un carburant présentant une teneur en soufre supérieure s'il dispose d'un système d'épuration des fumées (scrubber ou lessiveuse) permettant de justifier d'échappements d'une qualité au moins équivalente à la norme autorisée.

Le fonctionnement est le suivant :



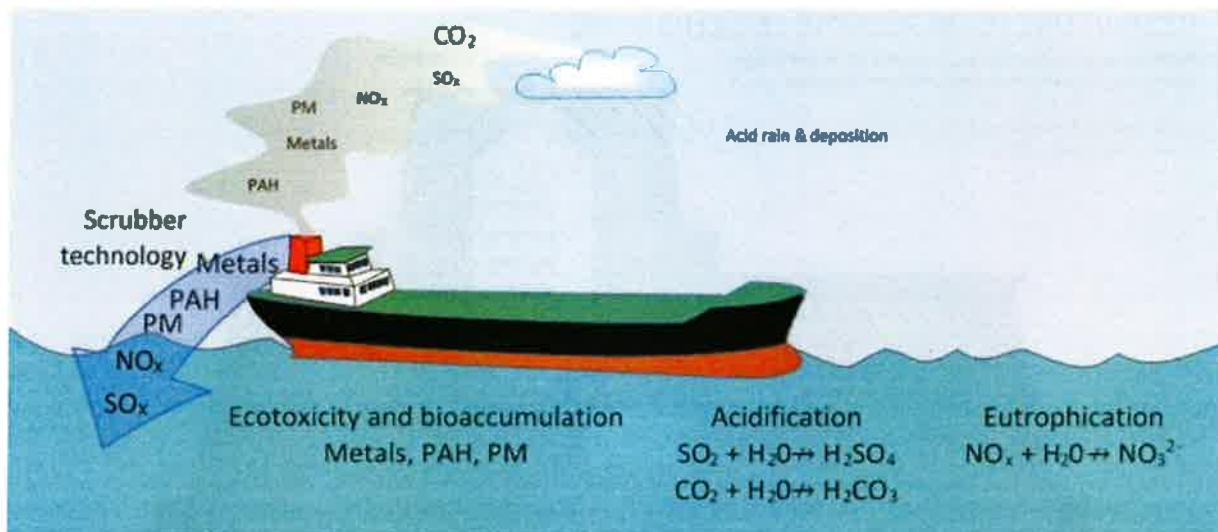
LESSIVEUSE POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS



Le lessivage des fumées de navire consiste à absorber partiellement les substances et particules présentes dans les fumées au moyen d'eau de mer ou de soude. Les fumées épurées sont ensuite expulsées dans l'atmosphère et les eaux souillées d'épuration sont ensuite soient rejetées en mer (système en « boucle ouverte ») soient récupérées pour traitement ultérieur (système en « boucle fermée »). Le système repose sur un transfert des pollutions contenues dans les fumées de combustion de l'atmosphère vers la mer.

Les effluents en sortie de système contiennent donc les contaminants métalliques (vanadium, zinc, cadmium, lead et nickel) et organiques (hydrocarbures aromatiques polycycliques et résidus de fioul et de combustion de fioul) et les particules qu'il a pour objet de filtrer dans les fumées d'échappement.

Leur rejet immédiat en mer, sans traitement intermédiaire, en sortie de système en « boucle ouverte » transfère donc les polluants directement dans le milieu marin et présente des impacts environnementaux néfastes forts et ce d'autant que le navire se trouve dans la bande des 3 milles nautiques de la ligne de base de la côte où se concentre la plus grande part de la biodiversité marine.



La communauté scientifique s'accorde à établir que les substances contenues dans les eaux souillées participent activement aux phénomènes d'acidification¹ et d'eutrophisation² des milieux. Elles sont également la source de perturbations physiologiques et biologiques, de pathologies et de mortalités de la faune et la flore marine. La ressource halieutique est atteinte et la qualité des eaux des zones touristiques proches est également impactée.

Au regard de la toxicité des polluants émis dans l'air comme dans l'eau, l'impact environnemental des comportements reprochés est très significatif.

- **Manquements de la compagnie constatés**

Ce sont deux navires de la même compagnie qui étaient en infraction.

Par ailleurs, la compagnie affirme que lors des livraisons de LFSO, elle fait procéder systématiquement à une analyse sur prélèvements pour s'assurer de la conformité des spécifications du carburant livré, ce qui n'a pas été fait sur le soutage litigieux du JOLLY PALLADIO.

Enfin, la seule procédure interne à bord à disposition du commandant du JOLLY VANADIO était obsolète, précisant que le mode « boucle fermé » devait être choisi au port de Marseille.

5.1.3. Facteurs minorants

Il convient de relever que la société IGNACIO MESSINA & C. a justifié de diligences internes rapides sur les causes de l'accident.

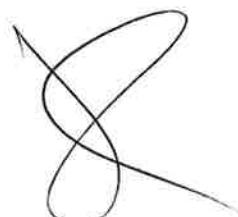
¹ <https://www.cnrtl.fr/definition/acidification>

² "L'eutrophisation des milieux aquatiques est un déséquilibre du milieu provoqué par l'augmentation de la concentration d'azote et de phosphore dans le milieu. Elle est caractérisée par une croissance excessive des plantes et des algues due à la forte disponibilité des nutriments³. Les algues qui se développent grâce à ces substances nutritives absorbent de grandes quantités de dioxygène. Leur prolifération provoque l'appauvrissement, puis la mort de l'écosystème aquatique présent : il ne bénéficie plus du dioxygène nécessaire pour vivre, ce phénomène est appelé « asphyxie des écosystèmes aquatiques”

Sources :

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Eutrophisation>

<https://ecotoxicologie.fr/eutrophisation-milieux-aquatiques>



S'agissant du JOLLY PALLADIO, la compagnie faisait des prélèvements dans la cuve n°3 tribord pour vérifier que les spécifications de ce carburant correspondaient bien à celles de la facture. Ce prélèvement faisait l'objet d'analyses à Naples le 16 décembre 2022 qui donnaient un résultat conforme de 0.5%.

Elle vérifiait également qu'il n'y avait pas d'interconnexions possibles entre les différentes cuves ou les différents systèmes de transmission, et qu'il n'y avait pas de vannes ou autres parties du système d'approvisionnement des moteurs présentant un quelconque défaut.

Elle concluait à une erreur humaine durant le soutage à Barcelone ou au moment de la procédure de changement de carburant avant l'arrivée du navire, ou à une mauvaise manipulation d'une vanne ayant permis le passage de carburant à haute teneur en soufre dans la cuve n°4 censée contenir uniquement du carburant à basse teneur en soufre.

Il convient également de relever que la société IGNAZIO MESSINA & C. a justifié de mesures correctives et d'actions préventives mises en œuvre suites aux non conformités relevées. La première mesure immédiatement prise par la compagnie a été de diffuser un courriel à l'ensemble des commandants de sa flotte. Le 03 février 2023, la Compagnie a également diffusé auprès des navires de la flotte, un rapport d'analyse relatant l'incident.

Elle a mis à jour ses procédures internes et notamment la n°8, relative à la protection de l'environnement, en sa partie qui a trait aux « émissions SOx » et aux zones contrôlées afin que le respect des éventuelles spécificités locales soit assuré. La Compagnie a aussi diffusé une circulaire pour sensibiliser les équipages des navires de l'ensemble de la flotte, au soin très particulier à apporter aux opérations de soutage et de permutation du carburant, conformément à ses procédures.

S'agissant du Jolly PALLADIO, elle a ensuite sollicité un contrôle du navire par la société de classification RINA. Quelques jours plus tard, le 07 décembre 2022, une réunion a été tenue à bord du navire JOLLY PALLADIO avec l'ensemble de l'équipage à l'occasion de laquelle l'incident a fait l'objet de discussions et a été évalué. Puis, ces cuves ont été complètement vidées et nettoyées pour pouvoir être rechargées de carburant conforme.

S'agissant du JOLLY VANADIO, dès que le Commandant a eu connaissance de l'incident, une réunion s'est tenue à bord du navire avec l'ensemble des officiers à l'occasion de laquelle l'incident a fait l'objet de discussions dans le but d'une prévention renforcée. La Compagnie a également mené une enquête qui a donné lieu à un rapport d'analyse relatant l'incident. Il a été constaté que la fonction du système GPS en relation avec le scrubber n'était pas active, ce qui a été corrigé conformément à la préconisation MEC 184(59) §7.2. Un accès internet a été ouvert (nepia.com) pour assister les navires s'agissant de la réglementation en matière d'utilisation du scrubber.

La Compagnie a diffusé à l'ensemble de sa flotte un rappel en vue de l'activation du système GPS et des affichages ont été mis en place à proximité de la commande GPS sur la passerelle pour éviter la perte du signal EGCS PLC.

5.1.4. Politique pénale du Parquet de Marseille en matière de pollutions par les navires

Le transport maritime a un rôle économique majeur dans le développement des échanges à travers le monde. Il représente environ 90% des échanges de marchandises sur la planète en volume et 80% en valeur. 72% des importations et exportations de la France s'effectuent par transport maritime³.

Il a également une responsabilité significative à l'échelle de la planète dans la pollution de l'air et du milieu marin à raison de la qualité des combustibles autorisés beaucoup moins raffinés que pour le transport routier. C'est pourquoi, les compagnies ont le devoir d'être exemplaires au regard du respect des normes applicables en matière d'émissions de polluants.

Le transport maritime est ainsi responsable de 3% des émissions globales de CO2 chaque année. En 2021, l'Agence européenne pour l'environnement indiquait que le secteur maritime produisait 24% des émissions totales d'oxydes d'azote (NOx), 24% des émissions totales d'oxyde de soufre (SOx) et 9% des émissions totales de PM2.5 en proportion des émissions de l'UE générées par tous les autres secteurs économiques en 2018⁴.

La responsabilité particulière du transport maritime dans les problèmes de santé liés à la qualité de l'air est également mise en avant dans une étude publiée en 2015 par l'université de Rostock et le centre de recherche Helmholtz Zentrum de Munich⁵. Selon les calculs, à l'échelle mondiale, jusqu'à 0,5% de la mortalité serait attribuable aux émissions du transport maritime⁶.

Dans ce contexte, le procureur de Marseille entend sensibiliser les compagnies maritimes sur les enjeux du respect des normes environnementales en les incitant à respecter strictement la réglementation sur les émissions de leurs navires. Il développe ainsi depuis plusieurs années une politique pénale ferme contre les navires qui s'affranchissent de la réglementation en matière d'émissions de polluants en mer et dans l'atmosphère.

En cas d'infraction, elles s'exposent lors des escales de leurs navires dans tous les ports de la Méditerranée française à une immobilisation qui ne pourra être levée qu'après la fin l'enquête pénale et le versement d'un cautionnement. Les conséquences en termes de pertes d'exploitation commerciale sont ainsi un facteur que les compagnies doivent maintenant prendre en considération au-delà du risque pénal.

5.1.5. Montant de l'amende d'intérêt public

Considérant l'ensemble des critères d'évaluation ci-dessus développés, les montants des précédentes condamnations de la 6^{ème} chambre du tribunal correctionnel de Marseille dans sa formation JULIS, les CJIPÉ portant sur des infractions similaires homologuées, et la politique pénale ici rappelée, le montant de l'amende d'intérêt public mis à la charge de la société IGNazio MESSINA & C. est de **165.000€ (cent soixante-cinq mille euros)**.

³ Infographie : les chiffres-clés des échanges maritimes mondiaux | Musée national de la Marine

⁴ Agence européenne pour la sécurité maritime, Agence européenne pour l'environnement, European maritime transport environmental report 2021, Office des publications de l'Union européenne

⁵ Oeder, Sebastian et al., « Les particules provenant des émissions des navires utilisant du fioul lourd et du carburant diesel ont des effets biologiques importants sur les cellules pulmonaires humaines dans des conditions d'exposition in vitro réalistes et comparables. » ("Particulate matter from both heavy fuel oil and diesel fuel shipping emissions show strong biological effects on human lung cells at realistic and comparable in vitro exposure conditions"), PloS one vol. 10(6), 3 Juin 2015

⁶ Natalie Mueller, Marie Westerby, Mark Nieuwenhuijsen (2023) Health impact assessments of shipping and port-sourced air pollution on a global scale: A scoping literature review, Environmental Research, Volume 216, Part 1, Janv. 2023

5.2. MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME DE MISE EN 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.

5.3. REPARATION DU PREJUDICE ECOLOGIQUE

Au regard de la nature des faits et des données de la science, la remise en état n'apparaît pas réalisable. Il en est de même d'une évaluation et d'une réparation du préjudice écologique.

5.4. INDEMNISATION DES VICTIMES

Par protocoles transactionnels en date des 02 et 03 octobre 2025 conclus hors cadre de la présente convention, la société IGNAZIO MESSINA & C et les associations agréées de défense de l'environnement France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur (FNE PACA) et France Nature Environnement Bouches-du-Rhône (FNE 13) s'entendaient sur une indemnisation de leur préjudice moral respectif découlant des faits reprochés.

La preuve du paiement de l'indemnité transactionnelle était rapportée de sorte qu'il était justifié de la réparation du préjudice des parties civiles.

6. LES MODALITES D'EXECUTION DES OBLIGATIONS

Aux termes de la présente convention, la société IGNAZIO MESSINA & C. accepte de payer la somme totale de **165.000€ (cent soixante-cinq 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 3 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,

24 OCT. 2025

P/ le procureur de la République
Michel SASTRE
Premier vice-procureur

P/ la compagnie
Me Helen MC LEAN
Avocate