

**Cour d'Appel d'Aix-en-Provence
Tribunal judiciaire de Marseille
Parquet du Procureur de la République
DAPECS – SECTION C1. POLES SPECIALISES**

N° Parquet : 24046000225

CONVENTION JUDICIAIRE D'INTERET PUBLIC ENVIRONNEMENTALE

Entre :

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

Et

La MELVIN NAVIGATION ENTERPRISE S.A, adresse 80 broad street Monrovia LIBERIA, enregistrée au registre du commerce et des sociétés du Libéria sous le numéro C-120931 ;

Prise en la personne de son représentant légal : Apostolos V. Douzenis, Président/Directeur, domicilié pour les besoins des présentes au siège de la société ;

Représentée par Me Kevin BRIGANT, avocat au barreau de Marseille, spécialement autorisé à signer la présente convention judiciaire d'intérêt public environnementale.

Vu le procès-verbal de constatation d'infraction du 14 février 2024 n°INF/MA/2024/002 de l'inspection de la sécurité des navires du centre de sécurité des navires de MARSEILLE, concernant le navire KRITI KING ;

Vu la procédure d'enquête de la Compagnie de gendarmerie maritime de MARSEILLE diligentée sous le numéro n°27801/00053/2024 ;

Vu les articles 41-1-3 et R.15-33-60-1 et suivants du code de procédure pénale ;

Vu les articles L.218-2, L.218-10, L.218-13, L.218-15, L.218-16, L.218-18, L.218-19, L.218-23, L.218-24, L.173-5 et L.173-8 du code de l'environnement et 121-2, 131-38, 131-39 9^e du code pénal ;

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

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

2.1. DESCRIPTION DU NAVIRE ET DE SES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Le navire KRITI KING était un tanker immatriculé IMO 9887255, battant pavillon du Libéria. Son port d'attache était MONROVIA. Le propriétaire armateur du navire était MELVIN NAVIGATION ENTERPRISE S.A, adresse 80 broad street Monrovia LIBERIA. Il était exploité par la compagnie affréteur AVIN INTERNATIONAL LTD, immatriculée IMO 5892812 adresse du siège social 12A, IRODOU ATTIKOU STR., 15124 MAROUSI, GREECE. La compagnie d'assurance était West England. Il était commandé le jour des faits par le capitaine M. Zandro NIETO, domicilié LOT 1 STA CATALINA MISSION, HINN ANGONO RIZAL, PHILIPPINES.

Le pétrolier de type citerne mesurait 274 mètres de long et 48 mètres de largeur. Il présentait un tonnage brut de 81209. Le navire disposait de 3 types de carburants différents :

- HFO dont le taux de soufre devrait être inférieur à 3,5% utilisé avec le scrubber ;
- VLSFO dont le taux de soufre devrait être inférieur à 0,5% ;
- MGO dont le taux de soufre est inférieur à 0,1%.

Il comptait 21 membres d'équipage uniquement philippins. Lors du contrôle du 14 février 2024 à Fos, le navire était en provenance du port d'ESCRAVOS au NIGERIA et transportait du pétrole brut.



2.2. FAITS

Le 13 février 2024, le navire KRITI KING entrait dans les eaux territoriales françaises, en provenance du NIGERIA. Il transportait du pétrole brut.

Le 14 février 2024 à 14h l'agent de permanence du centre de sécurité des navires (CSN) procédait à un contrôle d'initiative du navire KRITI KING amarré au quai n°3 du terminal pétrolier Fluxel FOS et relevait 3 infractions, détaillées dans le rapport d'inspection.

Infraction 1 : Utilisation d'un carburant à la teneur en soufre non conforme entre le 12/02/2024 19h00 et le 13/02/2024 07h50, puis le 13/02/2024 entre 21h51 et 22h39

Un prélèvement d'échantillon de combustible était effectué à bord par l'inspection et envoyé en laboratoire agréé pour analyse. Il en ressortait que le combustible analysé était un HFO qui présentait une teneur en soufre de 3,82% en masse, supérieure aux normes autorisées de 3,50% en masse, alors que le navire utilisait son scrubber en boucle ouverte. Or, l'utilisation d'un combustible dont le taux de soufre est supérieur à 3,5% est interdit s'il est utilisé avec un scrubber en boucle ouverte.

Le Kriti King aurait ainsi utilisé du combustible à teneur en soufre supérieure à 3,5% avec son scrubber en boucle ouverte depuis son entrée dans la ZEE française et jusqu'à son arrivée au mouillage, puis lors du transfert mouillage-poste commercial, soit **pendant une durée totale de 13h38**.

Infraction 2 : Usage du scrubber en boucle ouverte en déçà des 3 milles de la ligne de base les 13 et 14/02/2024

Après analyse des données informatiques et en lien avec le chef ingénieur du navire, le CSN constatait une infraction pour utilisation du scrubber en mode boucle ouverte dans les 3 milles nautiques des côtes françaises. Les enregistrements électroniques du scrubber montraient que celui-ci avait fonctionné en boucle ouverte pour le lavage des gaz d'échappement dans la zone des 3 milles nautiques de la ligne de base entre le 13/02/2024 06h39 et le 14/02/2024 02h09, soit durant **un total de 14h30**.

En tenant compte d'un débit moyen de 720m³/h de rejets tel que lu dans les enregistrements électroniques, le navire aurait rejeté en mer dans la bande des 3 milles nautiques **environ 13200m³ d'eau acidifiée**, plus turbide et enrichie en PAH et nitrates que l'eau de mer, soit 13 millions de litre d'eau de mer souillée.

Infraction 3 : Usage du scrubber en boucle ouverte en déçà des 3 milles de la ligne de base entre les 21/12/2023 et 24/12/2023

Lors de l'inspection, l'équipe du CSN contrôlait également les enregistrements du scrubber lors de l'escale précédente du KRITI KING à Fos sur Mer, **entre le 21/12/2023 et le 24/12/2023**. Ces enregistrements montraient une utilisation du scrubber dans la bande des 3 milles nautiques et également au mouillage et à quai même si le carburant utilisé était du MGO dans ce cas.

Il apparaissait que, à raison d'un débit moyen du scrubber de 685m³/h pendant toute l'escale, le navire aurait rejeté, pendant toute la période en mer dans la bande des 3 milles nautiques et principalement à quai ou au mouillage, **environ 59 200m³ d'eau acidifiée**, plus turbide et enrichie en PAH que l'eau de mer, soit cette fois 59 millions de litre d'eau de mer.

Ni le commandant ni le chef mécanicien ne pouvaient donner d'explication sur le fait que le scrubber soit resté actif durant toute l'escale.

Le 15 février 2024, aux vues des constatations du centre de sécurité des navires de Marseille et de l'enquête de la gendarmerie maritime, le procureur de la République de Marseille décidait d'immobiliser le navire KRITI KING au quai Fluxel à FOS PETROLE poste 3 dans la zone portuaire de Fos sur Mer jusqu'à décision de main levée. L'immobilisation s'accompagnait d'une décision de cautionnement d'un montant de 112000€.

Le 15 février 2024 à 08h25, Monsieur Louis MICHALLON, agent maritime, était entendu comme témoin. Le capitaine était entendu en audition libre le 15 février et le 16 février accompagné d'une interprète en langue anglaise. Il confirmait que s'agissant de l'infraction de rejet des eaux de scrubber dans la zone des 3 milles nautiques, il s'agissait d'une erreur d'interprétation de sa part, et que s'agissant de l'infraction concernant les concentrations en soufre, il ne savait pas ce que les fournisseurs chargeaient en soute comme carburant.

Il était également entendu sur les infractions similaires de sa précédente escale à Fos sur Mer, entre le 20/12/2023 et le 24/12/2023.

Le 19 février 2024, constatant que la société AVIN INTERNATIONAL LTD s'était acquittée auprès de la régie du tribunal judiciaire du cautionnement et que l'enquête n'imposait plus d'immobilisation, le procureur de la République prenait une décision de mainlevée de l'immobilisation du navire KRITI KING.

Le capitaine M. Zandro NIETO était convoqué devant la 6^{ème} chambre du tribunal correctionnel de Marseille dans sa formation juridiction du littoral spécialisée pour avoir commis les infractions de rejet des substances polluantes en mer et utilisation d'un combustible non conforme.

3. QUALIFICATIONS PENALES SUSCEPTIBLES D'ETRE RETENUES ET PEINES ENCOURUES

3.1. SUR L'INFRACTION D'UTILISATION PAR UN NAVIRE EN MER TERRITORIALE DE COMBUSTIBLE DONT LA TENEUR EN SOUFRE EST SUPERIEURE AUX NORMES AUTORISEES

Les faits reprochés sont susceptibles de caractériser le délit suivant :

NATINF 34865 - UTILISATION, PAR PERSONNE MORALE, DE COMBUSTIBLE DONT LA TENEUR EN SOUFRE EST SUPERIEURE AUX NORMES AUTORISEES A BORD D'UN NAVIRE - POLLUTION DE L'AIR

Définie par ART.L.173-8, ART.L.218-24, ART.L.218-15 §II, ART.L.218-2 §I, §II, §III, ART.L.218-16 C.ENVIR. ART.121-2 C.PENAL..

Réprimée par ART.L.173-8, ART.L.218-24, ART.L.218-15 C.ENVIR. ART.131-38, ART.131-39 1°, 3°, 4°, 5°, 6°, 8°, 9°, 12° C.PENAL..

A ce titre, la personne morale encourt une peine d'amende de 1 000 000€ 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.

3.2. SUR L'INFRACTION DE POLLUTION DE LA MER TERRITORIALE

Les faits reprochés 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^o 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^o 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.

4. PRESENTATION DE LA PERSONNE MORALE EN CAUSE

La société MELVIN NAVIGATION ENTERPRISES SA était enregistrée au registre des sociétés libérien le 29 mai 2019 sous le numéro C-120931.

Pour les trois années précédant les faits en cause, la société propriétaire armateur MELVIN NAVIGATION ENTERPRISES SA produisait les chiffres de résultats commerciaux suivants sur la base uniquement d'un courriel et sans pièce comptable justificative au motif que l'Etat du pavillon n'avait aucune exigence en la matière :

Année	<i>Income (chiffre d'affaires)</i>
2023	2 843 302,67€
2022	1 953 726, 80€
2021	492 050,74€

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 affiché par la société mise en cause était de : 1 763 026,73€

La limite maximale de l'amende d'intérêt public peut donc être fixée à **528 908€**.

5.1.1. Avantage tiré de la commission des infractions

S'agissant des pollutions concernées, l'avantage tiré de la commission des infractions résultait des gains financiers susceptibles d'être générés par la différence de prix entre les combustibles fortement soufrés et peu soufrés.

Le navire émettait pendant au moins 13h38, des émissions d'une teneur en soufre supérieure à 0.5% en masse et consommait dans le même temps un carburant plus soufré et donc moins coûteux.

Les gains financiers en résultant n'étaient pas significatifs.

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

Il ressortait de la procédure que le navire KRITI KING utilisait pendant une durée de 13h38 un combustible dont la teneur en soufre était de 3,86% en masse, en violation du seuil maximum des 3.50% en masse autorisé avec un scrubber en boucle ouverte.

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 sulfurique, 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

Il ressortait de l'enquête que le navire KRITI KING avait rejeté un volume de plus 72 millions de litres d'eaux de mer polluée à moins de 3 milles des côtes françaises les 13 et 14 février 2024 et entre le 21 et le 24 décembre 2023. Cette zone maritime concentre la plus forte biodiversité marine et les activités de pêche et de tourisme du littoral.

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.

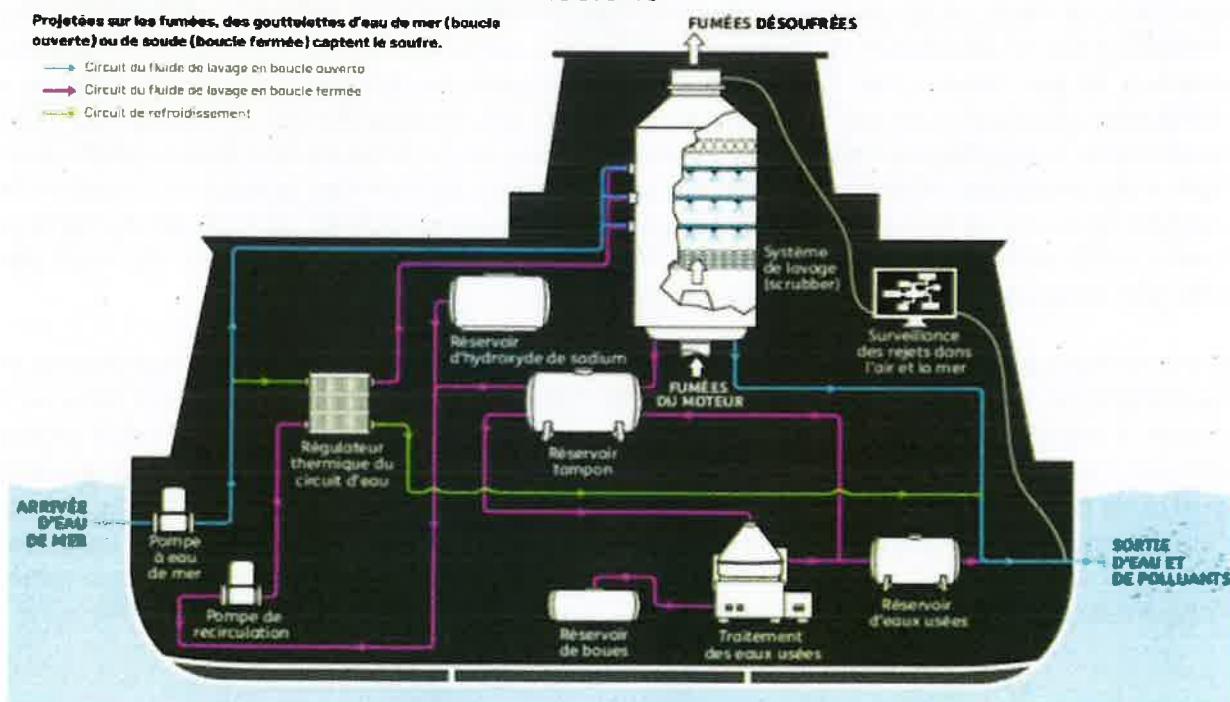
Les navires à propulsion thermique sont alimentés par des carburants plus ou moins soufrés. Globalement, il existe trois types de carburants :

- 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

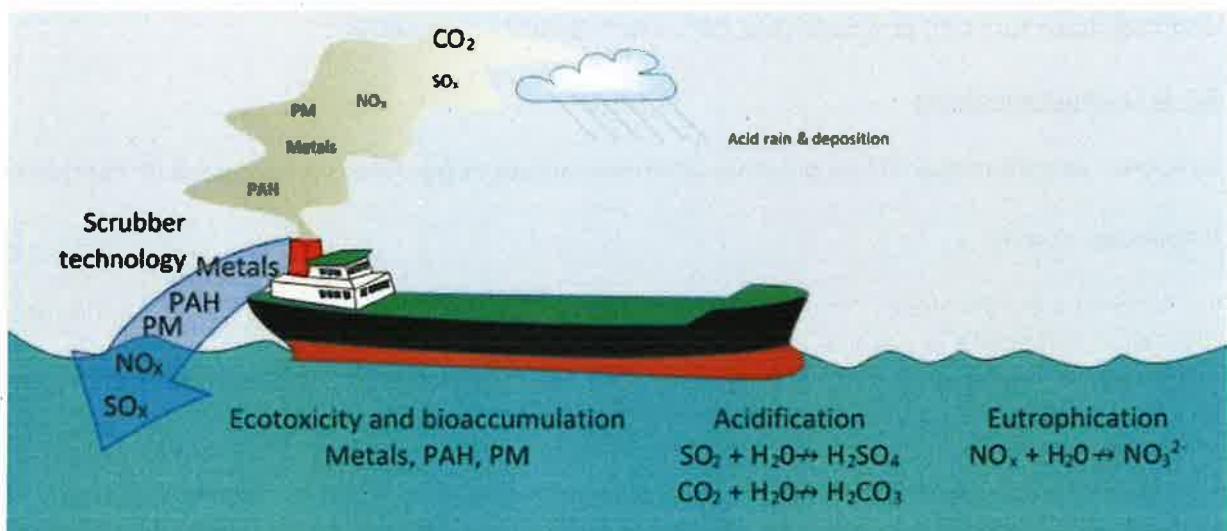


Le lessivage des fumées de navire consiste à absorber partiellement les substances et particules présentes dans les fumées au moyen d'eau de mer ou de soude. Les fumées épurées sont ensuite expulsées et les eaux souillées d'épuration sont ensuite soient rejetées en mer (système en « boucle ouverte »)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

Le système repose sur un transfert des pollutions contenues dans les fumées de combustion 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'ils ont 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 et d'autant plus pernicieux que peu visible contrairement aux pollutions des navires causées par des rejets d'hydrocarbures.

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>

- **Manquements de la compagnie constatés**

Il ressortait de la procédure que le capitaine était marin professionnel depuis 1997 et capitaine depuis 2012. Il était donc un professionnel aguerri et ne pouvait se prévaloir d'une méconnaissance de la réglementation applicable.

Certains comportements négligents pouvaient être retenus à l'encontre du capitaine. S'agissant de l'usage d'un combustible respectant la teneur en soufre de 0,1% en masse au mouillage et à quai à défaut de pouvoir utiliser un scrubber en boucle fermé, le capitaine précisait que le navire était déjà au LSMGO pour le BOILER et les auxiliaires avant d'arriver dans la zone des 3 milles, mais ne pas savoir que le moteur principal était également concerné.

Également, alors même que l'analyse commandée par la compagnie du combustible souté le 12/11/2023 faisait apparaître un taux de soufre de 3,86% en masse indiquant une erreur dans le carburant fourni par le navire, et indépendamment des résultats de la contre analyse postérieure commandée fournissant un taux de 3,49 %, il n'a pas été fait droit à l'obligation prévue par la réglementation MARPOL de prévenir les autorités du pavillon. La procédure pour réaliser l'analyse contradictoire aurait dû être contrôlée par un représentant du pavillon.

5.1.3. Facteurs minorants

La société armateur a justifié de diligences internes rapides et poussées sur les causes de l'accident.

Il apparaissait que :

1. L'incident a été analysé et l'analyse a été diffusée dans l'ensemble de la flotte de l'entreprise pour discussion immédiate et prise de mesures préventives le cas échéant.
2. Sur tous les navires de la flotte managée par la société AVIN INTERNATIONAL équipés d'un EGCS à boucle ouverte, un panneau d'avertissement a été placé sur le panneau de contrôle de l'EGCS, indiquant que l'utilisation de l'EGCS est interdite dans les limites du port, à moins d'être autorisée par les autorités portuaires.
3. Une réunion inopinée du comité de sécurité et environnemental (CSE) s'est tenue en présence du responsable HSSE de la compagnie [DPA-CSO] et avec la participation du capitaine et de tous les officiers et membres de l'équipage, au cours de laquelle le cadre réglementaire de l'exploitation de l'EGCS en boucle ouverte a été longuement évoqué.
4. Le navire a été visité et inspecté par le responsable HSSE de la compagnie [DPA-CSO]. Au cours de cette visite, l'incident a fait l'objet d'une discussion approfondie et des éclaircissements ont été donnés concernant le cadre réglementaire de l'exploitation du système EGCS en boucle ouverte.
5. Un audit SGE (Système de Gestion de l'Environnement) imprévu a été réalisé le 27 février 2024 par le responsable HSSE de la compagnie [DPA-CSO], qui a évalué la mise en œuvre des procédures de la compagnie et le niveau de sensibilisation des officiers et de l'équipage aux politiques environnementales.
6. Des audits SGE ont été réalisés par les surintendants de la compagnie AVIN sur tous les autres navires managés par AVIN et équipés d'EGCS en boucle ouverte, qui ont évalué la mise en œuvre des procédures de la compagnie et le niveau de sensibilisation des officiers et de l'équipage aux politiques environnementales.
7. L'analyse de l'incident est abordée lors de la réunion d'information organisée par la compagnie à destination de tous les officiers supérieurs avant qu'ils ne montent à bord des navires, et le formulaire correspondant a été révisé pour inclure les restrictions d'utilisation de l'EGCS en boucle ouverte
8. La compagnie a révisé sa procédure concernant l'utilisation d'épurateurs dans les limites du port

9. La compagnie a activé pour tous ses navires un nouveau service spécial fourni par la société renommée "NAVTOR" appelé Environmental Regulations (ER) et qui dispose de la base de connaissances la plus complète et la plus à jour en matière de réglementations environnementales. Grâce à ce service, les lois, réglementations et restrictions environnementales les plus récentes et entièrement mises à jour, applicables à tous les ports qu'un navire peut approcher, sont automatiquement affichées sur les cartes électroniques du navire, ce qui aide le capitaine et les officiers à s'y conformer pleinement.

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.

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 réalisistes 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

5.1.5. 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 MELVIN NAVIGATION ENTERPRISE S.A est de 180 000 € (Cent quatre-vingt mille euros).

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

La société a justifié de la mise en œuvre de mesures correctives et préventives (cf. 5.1.3.) 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

La présence CJIPÉ ne règle pas directement la réparation du préjudice écologique.

5.4. INDEMNISATION DES VICTIMES

Par protocole transactionnel en date du 04 septembre 2025, la société MELVIN NAVIGATION ENTERPRISE S.A et les associations agréées de défense de l'environnement FNE 13 et FNE PACA se sont entendues sur une indemnisation du préjudice moral de ces dernières et des préjudices liés à la responsabilité civile de l'Armateur et de son Capitaine telle qu'elle découle des faits reprochés.

6. LES MODALITES D'EXECUTION DES OBLIGATIONS

Aux termes de la présente convention, la société MELVIN NAVIGATION ENTERPRISE S.A accepte de payer la somme totale de 180 000 € (Cent quatre-vingt mille euros) au titre de l'amende d'intérêt public.

Le paiement de cette somme 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 d'un 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.

L'indemnisation des victimes étant réglée et soldée par ailleurs, le paiement de l'amende susmentionnée soldera l'exécution des obligations fixées par la présente CJIPÉ, entraînant extinction de l'action publique et restitution sans délai de l'intégralité du cautionnement de 112 000€ versé le 19 février 2024 par la société AVIN INTERNATIONAL LTD aux fins de mainlevée de l'immobilisation du navire KRITI KING ordonnée le 15 février 2024 par le Parquet au titre de l'article L.218-30 du code de l'environnement.

A MARSEILLE (13) le, - 2 OCT. 2025

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

Kevin BRIGANT

Avocat

