



Co-funded by the European
Maritime and Fisheries Fund

Titre :

Fiche juridique #5 Note sur les rejets d'hydrocarbures en mer

Auteur :

Fleur Dargent (Centre de Recherche Juridiques, Université de La Réunion)

Version :

1 - 04/07/2019

FICHE JURIDIQUE #5

NOTE SUR LES REJETS D'HYDROCARBURES EN MER

I- TEXTES APPLICABLES

A. - Textes internationaux

- **Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures** – Adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, elle est entrée en vigueur le 6 mai 1975, après avoir été complétée par le Protocole du 2 novembre 1973 pour toute autre substance dangereuse, dont la liste a été étendue successivement en 1991, 1996 et 2000. Entrée en vigueur en France le 6 mai 1975. Elle permet aux États parties de prendre en haute mer toute mesure nécessaire pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents d'une pollution par hydrocarbures, à la suite d'un accident de mer ou d'actions y afférentes.
- **Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)** – Adoptée à Londres le 2 novembre 1973, elle est entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Entrée en vigueur en France le 2 octobre 1983. Révisée le 17 février 1978 par un protocole du même nom, qui a intégré la première rédaction de 1973, d'où sa nouvelle appellation « Convention MARPOL 73/78 ». Elle a fait l'objet de plusieurs amendements, dont celui du 15 octobre 2004, entré en vigueur le 11 janvier 2007, qui refond l'Annexe I sous une forme plus simplifiée, en intégrant et complétant tous les amendements survenus depuis 1983 (reproduit plus bas). La Convention MARPOL n'édicte pas de sanction pénale et renvoie à la législation nationale de chacun des États membres pour la mise en œuvre de la répression des infractions identifiées.
- **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CMB)** – Adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982, elle est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Elle consacre le principe de la liberté des mers et de la navigation, confirme l'engagement des États parties à « *prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires* » (Conv. Montego Bay, art. 211) et procède au redécoupage de l'espace maritime en créant notamment une nouvelle zone, dite la zone économique exclusive, dans laquelle l'État côtier est autorisé à prendre les mesures de prévention nécessaires « *en cas de dommage écologique* ». Entrée en vigueur en France le 11 mai 1996. Elle fait partie intégrante de l'ordre juridique de l'Union européenne.

- **Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.** – Adoptée à Londres le 30 novembre 1990, elle est entrée en vigueur le 13 mai 1995. Elle prescrit, entre autres, la collaboration entre les États parties dans la surveillance des navires et l'élaboration de plans nationaux pour réagir rapidement contre la pollution par les hydrocarbures. Entrée en vigueur en France le 13 mai 1995.

B- Textes de droit de l'Union européenne

- **Paquets Erika** – Le Paquet Erika 1 (21 mars 2000), Paquet Erika II (6 décembre 2000) et Paquet Erika III (23 avril 2009) sont articulés autour de la sécurité, la surveillance, la prévention et le traitement des rejets d'hydrocarbures. Création notamment d'une Agence européenne pour la sécurité maritime, aux fins de seconder la Commission dans la préparation et l'élaboration de la législation européenne relative à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution.
- **Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, complétée par la Directive 2009/123/CE du 21 octobre 2009-** Cette Directive se réfère à la Convention MARPOL et établit le principe selon lequel les rejets illicites constituent, dans certaines circonstances, des infractions pénales. Les États membres doivent prévoir des sanctions « *effectives, proportionnées et dissuasives* ».
- **Règlement (CE) n° 93/2007 de la Commission du 30 janvier 2007 modifiant le règlement CE n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS)**– Ce comité, composé d'un représentant de chaque État membre, a été initialement conçu pour émettre un avis purement consultatif sur tout projet de texte proposé par la Commission sur des questions concernant la sécurité de la navigation ou la prévention de la pollution par les navires. Il est désormais autorisé à introduire directement dans l'ordre européen, sans préavis des États membres, tout amendement apporté aux annexes de la Convention MARPOL.

C- Textes de droit interne

- **Code de l'environnement** – D'abord, loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires), modifiée en 1990 et que l'on trouve désormais aux **articles L. 218-10 à L. 218-31 du Code de l'environnement**. Plusieurs lois sont entrées en vigueur au rythme des différents naufrages: Loi n° 2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires, la loi n° 2003-346 du 15 avril 2003 relative à la création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République (*JO 16 avr. 2003*) et son décret d'application n° 2004-33 du 8 janvier 2004 ont institué une zone

de protection écologique au large des côtes du territoire français et ont étendu la compétence des tribunaux maritimes spécialisés aux délits commis dans ladite zone. La loi n° 2004-204 du 9 mars 2004, dite « Loi Perben II », la loi n° 2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale. Le Code de l'environnement a été substantiellement révisé par deux ordonnances, en 2010 et 2012.

- **L'instruction ministérielle du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plates-formes**, confie aux Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), créés à partir de 1967, et en l'absence de tels Centres, aux organismes opérationnels désignés à cet effet par le délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer après avis du commandant de zone maritime, la charge de coordonner, sous l'autorité du préfet maritime, les interventions visant à faciliter la constatation et le recueil d'informations en vue de la répression des infractions relatives aux rejets d'hydrocarbures ou de substances nocives.

II- LES DIFFERENTS TYPES DE REJETS

La loi française s'applique si :

- Le navire à l'origine du rejet bat pavillon français
- Si le navire est étranger, lorsque la pollution atteint la zone économique exclusive (ZEE), la zone de protection écologique (ZPE) ou les eaux territoriales et intérieures françaises, ainsi que les voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime

A. – Le rejet intentionnel d'hydrocarbures

Le rejet intentionnel est le fait, pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire, d'être à l'origine d'une évacuation en mer d'hydrocarbures, en infraction aux dispositions des règles 15 et 34, anciennement règles 9 et 10, de l'Annexe I de la Convention MARPOL. Il résulte le plus souvent d'opérations consistant à évacuer les eaux servant à lester le navire ou les résidus de cargaison liquide ou de fonctionnement (déballastage) ou à purger les citernes des gaz produits par les hydrocarbures (le dégazage).

L'article L. 218-18 du Code de l'environnement sanctionne, au même titre, le propriétaire ou l'exploitant du navire, ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit de personnes morales, ou toute personne autre que le capitaine ou responsable à bord du navire exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsqu'ils sont à l'origine du rejet d'hydrocarbures ou lorsqu'ils n'ont pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter (délit d'omission).

Pour que l'infraction soit constituée, il faut :

- **Un rejet:** *“tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange”* (Convention MARPOL).

- **des hydrocarbures :** tout composé organique contenant exclusivement des atomes de carbone et d'hydrogène : pétrole, le gaz naturel et leurs dérivés, et selon la règle 1 de l'Annexe I de la Convention MARPOL *“le pétrole sous toutes ses formes, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés”*. Le mélange d'hydrocarbures consiste en toute association entre des hydrocarbures et toute autre substance, quelle qu'elle soit.

- **Un navire :** *“bâtiment de mer exploité en milieu marin de quelque type que ce soit, notamment les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants”*. Y sont assimilés, depuis la réforme législative de 2008, *“les plates-formes fixes ou flottantes et les bateaux ou engins flottants fluviaux lorsqu'ils se trouvent en aval de la limite transversale de la mer”*. Le Code de l'environnement s'applique à tout navire, qu'il batte pavillon français ou qu'il soit immatriculé à l'étranger, y compris dans un État non partie à la Convention MARPOL. Sont exclus les navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, ainsi que les navires appartenant ou exploités par un État, affectés exclusivement à un service public non commercial ou à des opérations de police ou de service public en mer, tels que les navires de la Marine nationale ou les navires opérés par l'Administration des douanes ou des affaires maritimes (C. envir., art. L. 218-21).

- **Un rejet non autorisé (règles 15 et 34 de l'Annexe I de la Convention MARPOL, article 34 reproduit ci-dessous) :**

- Rejet hors zone spéciale

Sous réserve des dispositions de la règle 4 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant des tranches de la cargaison d'un pétrolier est interdit, sauf lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :

- Le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale ;
- Le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ;
- Le pétrolier fait route ;
- Le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 30 litres par mille marin ;
- La quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis à la règle 1.28.1, 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à la règle 1.28.2, 1/30 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent ;

- Le pétrolier utilise un système de citernes de décantation et un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, tels que prescrits aux règles 29 et 31 de la présente Annexe.

Les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

□ Rejets dans une zone spéciale

Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de la présente règle, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de la tranche de la cargaison d'un pétrolier est interdit pendant que le pétrolier se trouve dans une zone spéciale.

Notion de zone spéciale : La zone spéciale est désignée par l'OMI, dans le cadre de la Convention MARPOL, en fonction de son taux de fréquentation par les navires ainsi que de critères géographiques (ex. mer fermée, golfe, etc.), écologiques et économiques caractérisant sa particulière vulnérabilité.

Zones spéciales reconnues : la mer Méditerranée, la mer Baltique, la mer du Nord, la mer Rouge, les Caraïbes (golfe du Mexique et mer des Caraïbes), le golfe Persique, le golfe d'Aden et le golfe d'Oman.

Pour que l'infraction soit constituée, il faut un élément intentionnel, c'est-à-dire la preuve que le capitaine a voulu se livrer à l'acte délictuel soit le déballastage ou le dégazage, cela peut aussi être l'absence volontaire d'intervention ou d'initiative pour éviter le rejet. Par exemple, une pollution est intentionnelle si l'on constate :

- L'arrêt de tout rejet à l'apparition de l'aéronef des douanes ou de la Marine nationale ou lors de leur prise de contact radio avec le navire
- La désactivation d'un équipement de sécurité nécessaire au contrôle des rejets, le mauvais réglage du séparateur à eaux mazoutées
- L'installation d'un élément empêchant toute analyse des rejets effectués en mer
- Des carences répétées dans la maintenance des équipements du navire et du dispositif de prévention de pollution
- Une discordance entre les indications du journal de bord et les constatations opérées dans les cales

À l'inverse, pas d'intention de déverser si :

- Installations dans le navire destinées à éviter les rejets polluants
- Poursuite du rejet en plein jour malgré les appels et nombreux passages de patrouilles de surveillance.

En réalité, les juges ont instauré une forme de présomption de l'élément intentionnel, dès lors que le capitaine du navire était incapable de démontrer un

événement extérieur à sa volonté. Cette présomption est expliquée par la qualité de professionnel du capitaine du navire, qui devrait pouvoir maîtriser ou, du moins connaître tout ce qui se passe à bord du navire qu'il commande.

B. – Le rejet non intentionnel d'hydrocarbures

L'article L. 218-19 du Code de l'environnement s'aligne sur l'article 121-3 du Code pénal dans sa définition des fautes pénales non-intentionnelles et réprime la faute pénale d'imprudance simple en incriminant *“le fait, pour tout capitaine, de provoquer un rejet de substance polluante par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements”* ou de *“provoquer par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements un accident de mer tel que défini par la convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, ou de ne pas prendre les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux.”*

L'infraction peut être constituée par le fait de provoquer un accident de mer entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements. L'accident de mer est défini par la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, à laquelle renvoie expressément l'article L. 218-19 du Code de l'environnement, et couvre tout *“abordage, échouement, ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire [tels qu'un incendie ou une explosion] qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison”*.

L'élément moral du délit de rejet non-intentionnel d'hydrocarbures peut être réalisé par la seule preuve d'une imprudence, d'une négligence ou d'inobservation des lois et règlements ou de l'abstention de prendre les mesures nécessaires pour éviter l'accident à l'origine de la pollution. Cette faute, qualifiée de pénale, doit absolument avoir été la cause du dommage.

L'imprudance et la négligence peuvent résulter d'une faute dans la navigation ou la gestion nautique du navire comme d'un défaut d'entretien et de contrôle technique ou de l'exécution d'une mauvaise manœuvre ou de l'incurie du capitaine.

III. - PEINES APPLICABLES

La Convention MARPOL ne détermine pas les peines applicables, mais impose qu'elles soient, par leur rigueur, *“de nature à décourager les contrevenants éventuels”*. De fait, en réaction aux pollutions marines récurrentes, les différentes lois qui se sont succédées ont toujours eu pour objectif de renforcer la répression des rejets d'hydrocarbures en augmentant le montant des amendes ou en étendant ou variant les sanctions, de façon à ce qu'elles soient réhabilitoires.

Toutefois, la Convention de Montego Bay, interdit les peines de prison à l'égard des non-nationaux, en cas d'infraction commise hors de la mer territoriale, en l'absence « *d'acte délibéré et grave de pollution* » (Conv. Montego Bay, art. 230).

A- En cas de rejet intentionnel

- Amende de 50 000 euros
- Amende de 15 millions d'euros et peine de 10 ans d'emprisonnement, si le navire est un navire-citerne avec une jauge brute inférieure à 150 tonneaux ou d'un tout autre type avec une jauge brute inférieure à 400 tonneaux avec une puissance installée supérieure à 150 kilowatts. C'est le cas de la majorité des navires commerciaux en navigation aujourd'hui.
- Peine de dix ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende si le navire est un navire citerne avec une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux ou d'un tout autre type avec une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux ou une plate-forme.

B- En cas de rejet non intentionnel

- Amende de 4 000 euros. La peine d'amende peut atteindre 400 000 euros dans le cas des navires de la première catégorie et 800 000 euros pour les navires de la deuxième catégorie ou les plates-formes.

C- Dispositions générales

Infractions commises au-delà de la mer territoriale : seules des peines d'amende peuvent être prononcées

En cas de récidive du rejet volontaire d'hydrocarbures par un navire avec une jauge brute inférieure à 400 tonneaux avec une puissance installée inférieure ou égale à 150 kilowatts, la peine d'amende est portée à 100 000 euros et est accompagnée d'une peine d'emprisonnement d'un an.

Les juges devront éviter le piège de l'application systématique des peines maximales sans apprécier la gravité de chaque infraction et prendre en compte le principe de l'individualisation de la peine. Pour cela, ils ont la latitude d'appliquer l'amende qu'ils jugent la plus adéquate au vu des circonstances, indépendamment des cas d'aggravation des peines prévus par la loi. En pratique, les juges ont pu augmenter sensiblement l'amende au vu de « la gravité des faits et de leurs conséquences sur le milieu marin et l'environnement », de l'atteinte portée à la biodiversité et à l'économie aquacole, d'une mer fermée, telle que la mer Méditerranée, de la fréquence d'actes de pollution dans la route maritime empruntée, du gros tonnage du navire et des équipements modernes dont il est doté. Inversement, les juges prennent en compte les circonstances atténuantes susceptibles de permettre la réduction de la peine, comme la quantité réduite d'hydrocarbures déversée, l'absence d'antécédents judiciaires, ou la réaction rapide spontanée des armateurs pour stopper le rejet, enquêter sur la cause de l'incident ou prendre des mesures permettant d'éviter un nouvel incident identique à bord du navire concerné ou de tout autre navire de la flotte.