

La répression des pollutions maritimes par le juge pénal français : l'épilogue de l'affaire du pétrolier Erika.

Boulogne /mer
18 février 2014

Catherine Roche
Faculté de droit et des sciences sociales de Poitiers.

L'affaire de l'Erika a donné lieu à une jurisprudence abondante de différentes juridictions françaises mais également à une question préjudicielle auprès de la CJUE. C'est en fait l'exemple type pour des étudiants où un même fait - la pollution par les hydrocarbures suite au naufrage d'un pétrolier - a donné lieu à des recours administratif, civil et pénal.

Sur le plan pénal, les arrêts du TGI puis de la Cour d'Appel puis de la cour de Cassation (du 25 septembre 2012 N°10-82.938.), font appel à deux conventions internationales :

- la CMB
- la convention Marpol.

Concernant le volet pénal de l'affaire les juridictions ont eu à répondre à 2 questions principales :

- la compétence des juridictions françaises
- la conventionalité de l'article 8 de la loi 83-583 du 5 juillet de 1983 avec la convention Marpol (codifié depuis à art. L218-19 C. environnement).

1. La question de la compétence des juridictions françaises :

Le naufrage, donc l'origine de la pollution a eu lieu dans la ZEE alors que la pollution a touché le territoire français. Le navire était immatriculé à Malte (entrée dans l'UE le 1er mai 2004).

La CCass. a écarté l'article 113-12 du Code pénal qui prévoit que *la loi française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient*, cet article s'applique en fonction du lieu de l'infraction et sous réserve que les conventions internationales le prévoient → conventions Marpol et CMB, toutes deux ratifiées par la France.

Elle fait une application combinée des art. 220.6 et 228 CMB (voir texte) :

- dans cette affaire Malte n'avait pas engagé de poursuites mais la Cour a préféré prendre en compte le fait que les dommages causés au territoire français sont des dommages graves.
- la notion de gravité n'a pas été définie c'est donc le principe de la compétence française qui semble être posé ici pour de futures pollutions.

La CCass. Conclut donc à la compétence des juridictions françaises.

A noter que depuis la loi de 2004, le code de l'environnement permet de réprimer la pollution provenant d'un navire étranger et qui aurait sa source en ZEE

2. La conventionalité de l'art. 8 de la loi de 1983

a) Sur le rejet.

Cet article réprimait l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements ayant eu pour effet de causer un accident de mer ayant entraîné une pollution des eaux territoriales.

La règle 9 de la convention Marpol interdit (sous réserve des règles 10 et 11) à tout navire de rejeter à la mer des hydrocarbures. L'article 2 de la convention définit le rejet comme *tout déversement provenant d'un navire quelle qu'en soit la cause*, entrent donc dans la catégorie des rejets interdits, les rejets involontaires. [*Les règles 9 et 10 correspondent aux règles actuelles 15 et 34 et la 11 correspond à l'actuelle règle 4*].

Même si la loi ne reprenait pas les exceptions dues aux pollutions causées par l'avarie du navire (voir texte règle 11), celles-ci n'auraient pu jouer toutes les précautions raisonnables n'ayant pas été prises. (*Exceptions reprises aujourd'hui à l'art. L218-20 C. env.*).

Pour la Cour l'article 8 de la loi de 1983 est donc conforme à la lettre et à l'esprit de la convention Marpol.

Sur cette question voir aussi CJCE, Gde Ch. 3 juin 2008, Intertanko, C-308/06 et les conclusions de l'avocat général Mme Kokott, pts 86 et 87: 87: Il convient (...) de ne pas interpréter Marpol 73/78 au regard de son seul libellé, mais de prendre également en considération ses objectifs et sa fonction dans le cadre de la convention sur le droit de la mer. L'objectif principal de Marpol 73/78 est, en vertu de son quatrième considérant, de mettre fin à la pollution intentionnelle et de réduire au maximum les rejets accidentels.

b) Les personnes pouvant être poursuivies

Pour les requérants l'art. 8 de la loi de 1983 en prévoyant que peut être poursuivie toute personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ne serait pas conforme à la Convention Marpol qui ne viserait que le propriétaire ou le capitaine.

Pour la Cour, la règle 9 (15 aujourd'hui) interdit les rejets à « tout navire ». Le navire n'a pas de personnalité morale et aucune personne physique n'est visée par la convention à ce propos. *Il convient d'en déduire que les parties signataires n'ont pas entendu imposer une liste limitative au législateur national chargé d'introduire les règles de ladite convention dans le droit national positif et de définir les catégories de personnes pénalement responsables.*

Note: la responsabilité pénale de Total a été engagée sur la base du système de contrôle de vetting, mis en place de manière volontaire par Total :

« pour éviter le risque d'une recherche de responsabilité pour faute en cas d'affrètement d'un navire sous norme, avait mis en place, un système de "vetting" impliquant des contrôles techniques dont la mise en oeuvre lui conférerait le droit de monter à bord du pétrolier Erika, d'observer les opérations de chargement et déchargement, d'inspecter les citernes et d'accéder aux documents du navire, ce qui lui donnait un pouvoir de contrôle non seulement sur sa cargaison mais sur la marche du navire ;(...), qu'une inspection répondant aux exigences de cette mission, si elle avait été effectuée dans les conditions prévues par les procédures internes comme elle aurait dû l'être, aurait mis en évidence les faiblesses de l' Erika, ayant 24 ans d'âge lors de son naufrage, ainsi que son inaptitude à naviguer en Atlantique par période de tempêtes et n'aurait pas manqué de révéler que le certificat de classe n'avait été récemment renouvelé que pour une période de deux mois ainsi que de constater la présence d'anomalies permettant de suspecter, au regard des travaux déjà effectués, l'existence de plus graves désordres...(...) la société Total SA n'a pas accompli les diligences normales qui lui incombait, compte tenu de la compétence de la personne qui était chargée de la représenter à l'occasion des opérations maritimes qu'elle devait avaliser en disposant de la compétence, de l'autorité et des moyens que lui conféraient ses hautes fonctions au sein de la société... »

On peut s'étonner que ce système de contrôle interne mis volontairement en oeuvre serve de « fondement à la reconnaissance d'une carence fautive ». La faute d'imprudence définie par la loi de 1983 est donc constituée par le non respect ou mauvaise application d'un engagement volontaire, ce qui amène à se poser des questions sur tous les engagements de RSE.

E Daoud et C. Le Corre : Arrêt Erika : marée verte sur le droit de la responsabilité civile et pénale des compagnies pétrolières. Lamy Droit pénal des affaires, 122/2012, p.5.

Petite bibliographie

- M-P. Camproux-Duffrène, D. Guihal, De l'audace, encore de l'audace, toujours de l'audace, et l'environnement sera sauvé ! RJE 2013/03.
- M. Massé, Chronique de droit pénal international, RSC, 2013 p 447.
- Y. Rabuteau, Marées noires : le dispositif pénal issu de la loi sur la responsabilité environnementale, *Droit Maritime Français* 703/2009, p 476.
- J. Makowiak, Spécificité de l'ordre juridique communautaire et pragmatisme de la Cour : ou comment lutter efficacement contre les pollutions maritimes, TRDEur, 2/2009 p 402.
- E Daoud et C. Le Corre : Arrêt Erika : marée verte sur le droit de la responsabilité civile et pénale des compagnies pétrolières. Lamy Droit pénal des affaires, 122/2012, p.5.
- Droit répressif, quelles perspectives pour le droit de l'environnement? Actes du colloque 2013 de la SFDE. A paraître.

CMB – art. 211

1. Les Etats, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, adoptent des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires (...)

CMB - Art. 220-6

6. Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale d'un Etat a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive, cet Etat peut, sous réserve de la section 7, si les éléments de preuve le justifient, tenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne.

Garanties: art 223-233

3. (...) une infraction aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires ou aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à ces règles et normes internationales et leur donnant effet, (...)

CMB - Art. 228

Suspension des poursuites et restrictions à l'institution de poursuites

1. Lorsque des poursuites ont été engagées par un Etat en vue de réprimer une infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues dès lors que l'Etat du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction, dans les six mois suivant l'introduction de la première action, à moins que celle-ci ne porte sur un cas de dommage grave causé à l'Etat côtier ou que l'Etat du pavillon en question ait à plusieurs reprises manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires. (...)

Convention Marpol – article 2.

2. Rejet (...) désigne 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 - article 4

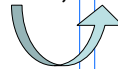
1. Toute violation des dispositions de la présente convention est sanctionnée par la législation de l'Autorité dont dépend le navire en cause, quel que soit l'endroit où l'infraction se produit (...)
2. Toute violation des dispositions de la présente convention commise dans la juridiction d'une Partie à la Convention est sanctionnée par la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit :
 - a) Soit engager des poursuites conformément à sa législation
 - b) Soit fournir à l'Autorité dont dépend le navire les preuves (...)
3. (...)
4. Les sanctions prévues par la législation des Parties en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise.

**Règle 9 (actuellement 15) – Annexe I Marpol
Réglementation des rejets d'hydrocarbures**

1. Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente annexe et du §2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sauf (...)

Article 2.4 de la convention :

Navire désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit (...)



**Règle 11 (actuellement règle 4)
annexe 1 – Marpol**

- Les règles 9 et 10 (...) ne s'appliquent pas:
 - b) Au rejet en mer d'hydrocarbures ou mélanges (...) provenant d'une avarie survenu au navire ou à son équipement,
 - i. À conditions que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet, et
 - ii. Sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer le dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement;