

**La décision de la chambre criminelle de la Cour de cassation du 25
septembre 2012 dans l'affaire de l'ERIKA:
la loi pénale française à l'épreuve du droit maritime international**

par Véronique Jaworski, Maître de conférences habilité à diriger les recherches
à l'Université de Strasbourg

Les faits remontent à l'année 1999 : le 12 décembre, le navire-citerne Erika, chargé d'une cargaison de plus de 30 000 tonnes de fioul lourd, fait naufrage, causant une des plus importantes pollutions qu'ait connu le littoral français. Trois jours plus tard, une information judiciaire est ouverte en France, aboutissant en 2008 à des condamnations pénales prononcées en 1^{ère} instance et confirmées par la Cour d'appel de Paris en 2010, condamnations du chef de délit de pollution en application de la loi française du 5 juillet 1983¹. Près de treize ans après la catastrophe, la chambre criminelle de la Cour de cassation va confirmer, par une décision très attendue en date du 25 septembre 2012², la responsabilité pénale des quatre prévenus qui avaient été condamnés par les juges du fond, à savoir pour les personnes physiques : l'armateur et le gestionnaire technique du navire, et pour les personnes morales : l'affréteur et la société de certification.

L'enjeu pour la Haute juridiction était de **clarifier l'application combinée du droit international et du droit pénal français dans les affaires de marées noires accidentelles**, domaine qualifié de « martingale juridique »³, tant les textes sont complexes et sujets à interprétations diverses, ce que ne manque pas de révéler les moyens et motivations développés par les juges et parties tout au long de la procédure, aboutissant à un arrêt de cassation de 319 pages !

Au grand soulagement des parties civiles, communes et associations diverses, la chambre criminelle, qui n'est jamais tenue de suivre l'avis du parquet, va rendre une décision allant à l'encontre des conclusions rendues par le Procureur général qui plaidait pour une annulation pure et simple du procès en appel. Elle donne *son* interprétation du droit maritime applicable en 1999 aux accidents de mer.

Alors : *s'agit-il d'une décision de pur droit ou d'une décision mêlée d'opportunité voire d'opportunisme ?* En tout état de cause, la Cour est amenée à trancher plusieurs problèmes de droit pénal international, la pollution émanant d'un pétrolier qui battait **pavillon de l'Etat de Malte** suite à une avarie subie **hors de la mer territoriale française** et à l'origine d'un rejet involontaire d'hydrocarbures atteignant **les côtes bretonnes**.

Or, la difficulté majeure réside dans le fait que **les infractions et les sanctions pénales sont, dans ce domaine, régies conjointement par le droit international et le droit national, y compris les règles de compétence juridictionnelle**. En cette matière, et avant toute autre considération, **la première question à régler est celle de la compétence juridictionnelle (I)**, car déterminante de la procédure à suivre et de la loi pénale à appliquer. En effet, de la compétence reconnue au juge répressif français découlera automatiquement

¹ Loi n°83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires

² http://www.courdecassation.fr/IMG///Crim_arret3439_20120925.pdf

³ <http://www.liberation.fr/terre/01012400844-erika-la-justice-veut-passer-l-eponge>

l'application de sa propre loi pénale, conformément au principe de solidarité des compétences législative et juridictionnelle. C'est alors, dans un deuxième temps, les conditions de la responsabilité pénale, telles que prévues par la loi nationale, qui pourront être discutées au regard des exigences posées par les textes internationaux en vigueur (II).

I- La compétence du juge pénal français

Le procès en l'espèce tenait à une seule question, constitutive du tout premier moyen de défense invoqué par l'ensemble des condamnés : ***le juge répressif français était-il compétent pour statuer sur la marée noire de l'Erika ?***

Au terme d'une argumentation juridique extrêmement détaillée, **l'avis de l'Avocat général conclut à « la cassation totale et sans renvoi de l'arrêt attaqué en ce qu'il a été prononcé par une juridiction incompétente »**, *pourquoi ?* car l'Erika, au moment du naufrage, était « un navire étranger se trouvant en ZEE », c'est-à-dire hors des eaux territoriales françaises.

Les conséquences d'une telle solution sont à la hauteur de la catastrophe écologique qui en est ressortie. Non seulement, elle annulerait l'ensemble des condamnations prononcées en l'espèce, effaçant toute responsabilité tant pénale que civile, situation juridiquement et moralement choquante pour ne pas dire inacceptable, mais elle garantirait plus largement à l'avenir l'impunité aux nombreux autres navires poubelles battant pavillons de complaisance, dont les gestionnaires font primer la rentabilité économique sur les préoccupations environnementales.

De cette question de compétence allait donc découler soit une nouvelle jurisprudence d'impunité totale pour les accidents de mer, soit au contraire une responsabilisation renforcée des intervenants dans la chaîne du transport maritime (en témoignent les sanctions pénales prononcées en l'espèce par les juges du fond qui ont retenu les peines maximum encourues). La réponse ne pouvait être trouvée que dans les textes, principe de légalité criminelle oblige. Encore fallait-il déterminer, dans l'enchevêtrement des normes nationales et internationales existantes, lesquels appliquer, pour aboutir soit à l'impunité (1) soit à la répression (2).

1- Les textes de compétence invoqués à l'appui de l'impunité

En droit pénal international, les règles de compétence dépendent de la localisation de l'infraction, commise soit en France, soit à l'étranger. Partant des faits de l'espèce, le rejet d'hydrocarbures ayant eu lieu dans la ZEE française, l'infraction localisée dans une zone se situant hors de la mer territoriale française était donc soumise, selon les condamnés et l'avocat général, aux prescriptions de l'article 113-12 du Code pénal. Ce texte subordonne dans une telle hypothèse –infraction commise à l'étranger– l'application de la loi pénale française à deux conditions : qu'elle soit prévue aussi bien par les conventions internationales que par la loi française.

Le texte international invocable en l'espèce était la convention de Londres du 2 novembre 1973 « pour la prévention de la pollution par les navires », dite Marpol, et son annexe I relative aux hydrocarbures. La Convention, signée et ratifiée par la France, a été intégrée dans l'ordre juridique interne par la loi du 5 juillet 1983 qui vient sanctionner

pénalement de tels rejets, notamment en son article 8 incriminant le rejet non intentionnel. Les deux textes exigés par l'article 113-12 du Code pénal étaient ainsi réunis. **Mais aussi bien l'un que l'autre aboutissaient au constat d'inapplication de la loi pénale française et par voie de conséquence d'incompétence du juge répressif national.**

D'une part, la Convention Marpol, qui prévoit (en son article 4 §2) la compétence des tribunaux et de la loi de l'Etat côtier (ou principe de territorialité), **prend en compte uniquement le lieu du rejet et non celui de la pollution**, ce qui, en l'espèce, exclut toute compétence française et renvoie à la compétence des tribunaux et de la loi de l'Etat du pavillon, en l'occurrence Malte, qui n'a bien évidemment engagé aucune poursuite pénale. D'autre part, l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983, fondement des poursuites pénales (dans sa rédaction issue d'une loi du 31 mai 1990⁴, devenu l'article L. 218-22 du Code de l'environnement dans sa rédaction antérieure à la loi du 1^{er} août 2008⁵), **ne protège que les eaux françaises**. Selon le texte national, dans sa version en vigueur à la date des faits, **le rejet constitutif d'une infraction doit avoir pollué soit la mer territoriale, soit les eaux intérieures françaises, à l'exclusion de la haute mer et même de la ZEE.**

Le verdict était alors sans appel : aucune des conditions de l'article 113-12 du Code pénal n'étant remplie, la compétence française devait être écartée. Or, la Cour de cassation balaie d'un revers de plume cette argumentation fondée sur les dispositions du Code pénal, la jugeant inopérante. **Elle substitue à la norme nationale un autre texte international de droit maritime pour en déduire, par une interprétation teintée d'opportunisme, la compétence du juge national.** Par ce biais, elle confirme la décision de la Cour d'appel qui avait retenu le **critère de « dommages graves à l'Etat côtier »** (les côtes bretonnes ayant été souillées), celui-là même retenu par la **Convention de Montego Bay** appliquée par la Haute juridiction.

2- Le texte de compétence retenu par la Haute Cour : la CNUDM

Sans guère d'explications, la Cour de cassation écarte l'article 113-12 du Code pénal portant sur la ZEE pour lui substituer un texte international de portée générale : la **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer** du 10 décembre 1982 (CNUDM). Et **par une application combinée des articles 220.6 et 228 de ladite convention, elle déduit la compétence du juge pénal français.**

En effet, au terme de l'article 220.6, lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la ZEE d'un Etat y a commis une infraction aux normes et règles internationales visant à lutter contre la pollution par les navires et ayant entraîné des rejets qui ont causé des dommages importants au littoral de cet Etat, ce dernier « peut tenter une action ». Profitant du flou de la formulation, la chambre criminelle l'interprète à la lumière de l'article 228 qui, quelques dispositions suivantes, visant la même situation, a clairement pour objet l'action publique. Ainsi, **par exception à la compétence de l'Etat du pavillon, en « cas de dommage grave causé à l'Etat côtier », c'est ce dernier qui pourra engager les poursuites pénales devant ses juridictions.**

⁴ Loi n°90-444 du 31 mai 1990 modifiant et complétant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures.

⁵ Loi n°2008-757 du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.

Cette solution s'inscrit dans une **jurisprudence désormais habituelle de la Cour de cassation** qui, à plusieurs reprises, a déjà eu l'occasion de faire application de la Convention de Montego Bay pour régler les conflits de compétence apparaissant dans des affaires de pollution maritime⁶. En pratique, il est extrêmement fréquent que le principe de territorialité (ou principe de compétence des tribunaux de l'Etat côtier) consacré à l'article 4 §2 de la Convention Marpol entre en concurrence avec la règle posée par le paragraphe 1 du même article, qui donne compétence à l'Etat du pavillon. La Convention de Montego Bay s'emploie à les résoudre de manière forte opportune. **C'était dans le même temps le moyen pour la Cour de renforcer l'efficacité du droit de l'environnement en matière de sécurité maritime et de permettre une répression plus sévère, les sanctions pénales contenues dans la loi française ayant été aggravées plusieurs fois.**

L'écueil de la compétence du juge pénal français ayant été franchi, il restait à se prononcer sur les questions de fond portant sur la culpabilité des mis en cause. Là aussi, une **interprétation des textes, loi française et conventions internationales**, était nécessaire afin de déterminer si l'application de la loi nationale découlant de la compétence du juge français, était conforme au droit international.

II- La conventionalité de la loi française quant aux conditions de la responsabilité pénale

En 1^{ère} instance comme en appel, les juges sont entrés en voie de condamnation pénale exclusivement du chef de **délit de pollution par rejet non intentionnel d'hydrocarbures**. L'article 8 de la loi de 1983, applicable aux navires étrangers ayant subi un accident de mer, était le fondement légal des poursuites, venant sanctionner l'interdiction de rejet posée par la Convention Marpol. **L'issue du procès dépendait alors d'une seule question : celle de la conventionalité de la loi française attachant des sanctions pénales à la violation des normes internationales. Puisqu'en cas d'incompatibilité, le principe de primauté des textes internationaux sur la loi nationale, consacré à l'article 55 de notre Constitution du 4 octobre 1958, devait conduire le juge à écarter la loi française au profit des dispositions supranationales.**

Partant de la situation d'avarie régie par la règle 11 de l'Annexe I de ladite Convention, **la rédaction de l'article 8 soulève deux questions d'interprétation posées par l'ensemble des prévenus** : d'une part, celle des **faits justificatifs autorisant le rejet normalement illicite (1)**, d'autre part, celle de la **détermination des pénalement responsables et de leur faute respective (2)**.

1- Les faits justificatifs autorisant le rejet polluant

Les rejets illicites d'hydrocarbures peuvent être justifiés par **l'état de nécessité**, qui est prévu aussi bien par les textes internationaux que nationaux, mais dont la formulation diffère sensiblement. La règle 11-b de l'annexe I de la Convention Marpol vise notamment **l'hypothèse de l'avarie** qui correspondait aux faits de l'espèce. Au terme de ce texte, l'avarie

⁶ Pour exemples : Cass. (crim.), 5 mai 2009, N° 07-87362 (1^{ère} espèce) et N° 07-87931 (2^e espèce), R.J.E 2006, p. , obs. V. Jaworski.

survenue au navire ou à son équipement constitue **un fait justificatif exonérateur de la responsabilité pénale à la double condition** que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet **et** sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. La loi française du 5 juillet 1983, qui intègre la Convention dans notre ordre juridique interne, a repris dans son article 8 *in fine* le fait justificatif de l'état de nécessité, mais en des termes distincts qui posent la question de leur adéquation sur le fond avec les dispositions supranationales. La **loi nationale** paraît en effet **plus restrictive** puisqu'elle autorise uniquement « **le rejet consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement** ».

La conformité de l'article 8 de la loi française à la règle 11 dont il est censé assurer l'application **pouvait être remise en cause sur deux points**. D'une part, **la faute non intentionnelle** caractérisant l'élément moral du délit et écartant le fait justificatif diffère d'un texte à l'autre. La règle 11 exige une faute téméraire dans sa 2^e condition qui exclut l'état de nécessité, tandis que l'article 8 alinéa 1^{er}, qui incrimine le délit de pollution en droit interne, se contente d'une faute simple. *La loi française peut-elle dès lors fonder une condamnation pénale sur une faute simple dans le cas spécifique d'une avarie, alors que le texte international ne permet de sanctionner que des fautes caractérisées dans un tel cas ?* D'autre part, **la question d'une législation nationale plus stricte en matière de faits justificatifs se posait spécialement à l'égard des navires étrangers se trouvant dans la ZEE** (et non pour les eaux territoriales et navires français qui relèvent de la pleine souveraineté de la France), zone dans laquelle la compétence de la France découle des conventions internationales et s'exerce dans les limites de celles-ci.

Sur ces deux points, **la Cour de cassation confirme l'application de la loi pénale française par les juges du fond** -qui n'ont pas retenu de fait justificatif en l'espèce- estimant qu'elle « **n'est pas contraire aux exigences de la Convention Marpol** ». Si la loi française diffère bien des dispositions internationales pour être plus stricte et donc plus protectrice de l'environnement, elle n'en demeurerait pas moins conforme à l'esprit des conventions qui ne posent qu'une base minimum de réglementation et de protection que les Etats-parties sont libres de renforcer. L'article 211.5 de la Convention de Montego Bay, mentionné par la Cour d'appel à l'appui de sa décision, permet aux Etats côtiers d'adopter pour leur ZEE des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales. **Par une interprétation environnementaliste et opportuniste, qui s'éloigne du principe de l'interprétation stricte, la Haute Cour en déduit que les législations nationales peuvent être plus strictes en vue de garantir l'efficacité des normes supranationales**. Dans cette optique, la loi française pouvait être déclarée conforme aux conventions internationales et fonder les condamnations pénales prononcées en l'espèce. **La même logique allait prévaloir quant à la délicate question des pénalement responsables**.

2- La détermination des pénalement responsables

En matière de pollution maritime, l'une des principales difficultés réside dans la détermination des différents responsables pénaux et la preuve de leur faute respective. Dans les faits, le bureau d'enquête des accidents de mer avait dénombré plus d'une quinzaine d'intervenants potentiels dans la gestion de l'Erika, indépendamment des tiers comme la

société de classification ou les chantiers navals ! Au final, seuls quatre prévenus ont vu leur responsabilité pénale engagée.

En droit, la combinaison des textes internationaux et nationaux soulève à nouveau une **question d'interprétation s'agissant du cercle des pénalement responsables**, car ni la Convention Marpol ni son annexe I ne désignent clairement les pénalement responsables de rejets illicites. La règle 11 de ladite annexe mentionne bien le propriétaire et le capitaine du navire dans le cas particulier de l'avarie, mais elle ne saurait être interprétée de manière générale comme fixant la liste exhaustive des responsables dans tous les cas de rejets illicites. Les moyens invoquant l'incompatibilité de la loi française en ce qu'elle prévoit la responsabilité pénale d'autres personnes ne pouvaient être justifiés par une telle interprétation extensive, l'exception ne valant pas pour le principe. Les juges lui ont préféré la **règle traditionnelle de droit international qui veut que la détermination des personnes responsables et des sanctions pénales encourues soit l'œuvre exclusive des lois internes, les conventions internationales se bornant à donner quelques consignes aux Etats contractants.**

Ainsi, **la loi française prévoit un cercle élargi de responsables dans le but de renforcer la répression et de responsabiliser les différents intervenants dans la chaîne du transport maritime, ce qui est conforme à l'esprit de la Convention.** Elle vise non seulement le capitaine et le propriétaire, mais aussi l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire. Restait à définir cette dernière notion et à caractériser la faute non intentionnelle de chaque prévenu qui a provoqué un accident de mer à l'origine de la pollution ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter.

Chacun des quatre prévenus, condamnés en l'espèce, s'est vu reconnaître par les juges du fond et confirmé par la chambre criminelle, un pouvoir de contrôle et/ou de direction dans la gestion ou la marche de l'Erika et une faute personnelle de nature à engager sa responsabilité. L'armateur, en tant que donneur d'ordres, est déclaré responsable du défaut d'entretien du navire et de son affrètement ayant entraîné le naufrage, constitutif d'une faute caractérisée créant un risque d'une particulière gravité. Le même type de faute est retenu à l'encontre du dirigeant de la société gestionnaire technique qui avait pris la décision de faire des réparations *a minima* du navire dont il connaissait l'état de vétusté. Une faute simple est imputable à l'affrèteur détenant un pouvoir de contrôle non seulement sur la cargaison mais aussi sur la marche du navire et qui n'a pas accompli les diligences normales commettant ainsi une faute d'imprudence, ainsi qu'à la société de certification, coupable de négligence pour avoir confirmé le certificat de classe de l'Erika devenu navire-poubelle.

En conclusion, il ressort très clairement qu'aucun des condamnés n'avait pris les mesures nécessaires pour éviter un accident de mer que l'état du navire, connu de tous, laissait fortement présager. L'implication de chacun, directe ou indirecte, dans la chaîne de causalité menant au désastre écologique, peut difficilement être remise en cause. Ce qui en revanche peut être sujet à discussion est le nombre d'interprétations nécessaires, dans l'enchevêtrement des textes de source différente applicables en l'espèce, dont l'articulation relève d'un véritable travail d'équilibriste. La Haute Cour, dans ce rôle de funambule, a rendu une décision qu'autorise un tel état du droit (tout comme la solution inverse avait pu être soutenue par l'Avocat Général). **Si elle semble sur certains points s'éloigner de la lettre des textes internationaux et du principe d'interprétation stricte, cette décision correspond**

néanmoins à l'esprit des textes qui est de renforcer la sécurité dans le transport maritime et de responsabiliser les divers intervenants par l'application de lourdes sanctions pénales. Du point de vue du droit de l'environnement, elle est donc à saluer.

Pourtant, elle n'occulte en rien la **nécessité impérieuse d'une modernisation du droit maritime**, car si la législation française a été modifiée depuis lors, notamment par la loi du 1^{er} août 2008, **tous les problèmes de conformité et d'interprétation ne sont pas résolus**, loin s'en faut ! L'introduction d'un recours devant la Cour européenne des droits de l'homme annoncée par l'avocat de l'affréteur sera peut-être l'occasion de nouvelles perspectives dans cette martingale juridique qu'est le droit maritime...