

RSC 2007 p. 820**Pollution des mers**

(Crim. 13 mars 2007, n° 06-80.922 et 05-87.363, Bull. crim. n° 80 et 79 ; Dr. pénal 2007, comm. 115 ; D. 2007. 2590, obs. T. Garé  ; AJ pénal 2007. 234, obs. M.-E. C.  et 230, obs. G. Roussel )

Jacques-Henri Robert, Professeur à l'Université de Paris II (Panthéon-Assas), Directeur de l'Institut de criminologie

**

Des navires, immatriculés dans les endroits les plus exotiques et manoeuvrés par des équipages inégalement scrupuleux, polluent les mers. Les éléments polluants sont variés, mais les plus redoutés sont les hydrocarbures. Dans la précédente livraison de cette Revue (cette Revue 2007. 307), nous avons entraîné les lecteurs dans les méandres de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, et dite Convention Marpol. Il s'agissait alors d'analyser la règle 9 de l'annexe I de ce document qui contient une incrimination à laquelle les articles L. 218-10 et L. 218-21 de notre code de l'environnement donnent des sanctions pénales. Il s'agira cette fois encore de cette annexe, mais à l'occasion d'affaires dans lesquels les aspects procéduraux étaient plus intéressants que les questions de droit substantiel.

Deux navires, le Concordia I, battant pavillon maltais, et le Cimil immatriculé en Turquie naviguaient respectivement dans l'océan Atlantique et dans la mer Méditerranée. Derrière l'un et l'autre, mais non à l'avant de leurs proues, s'étendait une traîne irisée, caractéristique de la présence d'hydrocarbures. Leurs capitaines furent poursuivis et condamnés à des amendes en application des articles précités du code de l'environnement. Leurs pourvois, rédigés dans les mêmes termes et soutenus par le même avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation, contestaient mollement la qualification des faits, mais soulevaient aussi des questions bien plus intéressantes, relatives à la preuve de l'infraction. Enfin, l'un des deux arrêts fit application de l'article L. 218-24 du code de l'environnement qui permet de mettre le paiement de l'amende « à la charge de l'exploitant ou du propriétaire du navire ».

Les textes d'incrimination

L'incrimination, qui formait la base des deux préventions, résulte d'un renvoi que l'article L. 218-10 fait aux règles 9 et 10 de l'annexe I de la Convention Marpol, qui interdisent en principe les rejets d'hydrocarbures. La règle 9, applicable au navire-citerne Concordia I, est assortie d'un grand nombre d'exceptions (V. nos obs. préc., cette Revue. 307), mais son capitaine ne s'en prévalait pas. La règle 10 concernait le Cimil, qui était un « navire de charge », c'est-à-dire autre chose qu'un pétrolier : il croisait en effet dans la Méditerranée qui est une « zone spéciale » au sens de cette règle : cette qualification est donnée aux mers fermées (Méditerranée, mers Noire et Rouge, mer Baltique, Golfe persique) et dans ces eaux, les rejets d'hydrocarbures, sans être complètement interdits, sont soumis à une réglementation plus rigoureuse que celle en vigueur sous des horizons plus libres. Le capitaine du Cimil ne fondait pas non plus sa défense sur l'interprétation des stipulations de la règle 10 et de ses exceptions.

Les deux navires avaient été surpris dans la « zone économique » française, définie par l'article 1er de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976, et qui s'étend jusqu'à 188 miles marins au-delà des eaux territoriales ; dans cet espace, la France exerce certains droits souverains « en ce qui concerne l'exploration et l'exploitation des ressources ». La loi pénale française est applicable aux rejets d'hydrocarbures effectués dans cette zone même si les navires dont ils sont issus battent pavillon d'un Etat non partie à la Convention Marpol (art. L. 218-21, C. envir.).

Au sein de la zone économique, peuvent être découpées, par décret, des « zones de protection écologique » (L. 16 juill. 1976, art. 4 et 5) dans lesquelles notre pays n'entend pas exercer ses droits économiques, mais seulement se préoccuper de la protection du milieu marin ; c'est là que se trouvait le Cimil. Contrairement à ce qu'on pourrait penser, le fait que la mer polluée soit ainsi qualifiée ne constitue donc pas une circonstance aggravante, puisque cette qualification n'a pas de portée en droit pénal.

Voilà pour le siège des incriminations dont le sens ne faisait l'objet d'aucun débat.

La preuve des rejets

Les deux pollutions s'étaient manifestées par des traînées irisées étendues derrière les deux navires et que les douaniers français (affaire *Concordia I*) ou les militaires de la Marine nationale (affaire *Cimil*) avaient observées à l'oeil nu depuis des aéronefs. Aussitôt que l'équipage de ces appareils était entré en contact radiophonique avec les navires, les rejets avaient cessé. De cela, les douaniers et marins avaient dressé un procès-verbal, en vertu des pouvoirs qu'ils tiennent de l'article L. 218-26 du code de l'environnement. Et c'est sur la force probatoire de ces actes que les prévenus fondaient l'essentiel de leur défense commune en articulant deux arguments : d'une part, en n'organisant pas une procédure obligatoire de recherche et de constatation des infractions, le droit français aurait violé la Convention Marpol ; d'autre part, l'observation empirique faite depuis des aéronefs est trop subjective pour tenir lieu de preuve (V. B. Bouloc, Rejets d'hydrocarbures : réflexion sur la « preuve » de l'infraction et les « dommages-intérêts », DMF 2005. 195).

La violation de la Convention.

Selon les prévenus, la loi française aurait dû réglementer la constatation des infractions, comme le font, par exemple, les articles L. 215 du code de la consommation relatifs aux enquêtes en matière de fraude : elle aurait dû organiser des prélèvements, expertises, saisies, etc., et rien de tout cela ne se trouve dans les articles L. 218 du code de l'environnement.

Le texte de la Convention ne donne pas de fondement sérieux à cette contestation de la loi française. Tout ce qu'on peut y lire relativement à la preuve est le paragraphe 3 de la règle 9, ainsi rédigé : « Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau, à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les gouvernements des parties à la Convention, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêtent rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle ou de la règle 10 de la présente annexe. L'enquête porte notamment sur l'état du vent et de la mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres sources possibles de traces visibles dans le voisinage et sur tous les documents pertinents où sont enregistrés les rejets d'hydrocarbures ». La même stipulation est reprise dans la règle 10, § 6. En l'espèce, les autorités françaises s'étaient conformées à ces stipulations, mais ce que voulaient faire juger les parties, c'est que la France aurait dû inscrire dans sa loi des règles spéciales de procédure.

Ce moyen de leur pourvoi est rejeté par les deux arrêts car les stipulations pragmatiques de la règle 9, § 3 sont trop vagues pour porter un tel engagement conventionnel.

La violation des droits de la défense

Le deuxième argument des pourvois, plus sérieux, était fondé sur une violation des droits de la défense. Les procès-verbaux dressés en l'espèce faisaient en effet foi jusqu'à la preuve du contraire parce que leurs auteurs étaient « des fonctionnaires ou agents chargés de certaines fonctions de police judiciaire [qui] ont reçu d'une disposition spéciale de la loi le pouvoir de constater les délits par des procès-verbaux ou des rapports » (art. 431, C. pr. pén.; art L. 218-37, C. envir.). Or, disaient les prévenus, ceux qui étaient produits en l'espèce ne se bornaient pas à relater des faits matériels, mais comportaient aussi des interprétations et commentaires scientifiques ; en conséquence, ces procès-verbaux étaient, par leur contenu, des expertises et non des constats objectifs, et le propre d'une expertise est d'être l'objet d'une discussion dont, disaient les capitaines poursuivis, ils avaient été privés.

La question est propre à éveiller l'intérêt des philosophes puisqu'elle porte sur la distinction entre l'observation et l'interprétation de l'observation. Eclairée par son conseiller rapporteur, Mme Guihal, la Chambre criminelle n'évite pas la difficulté. Elle concède que les observations furent empiriques, et qu'elles ne furent pas suivies d'analyses de l'eau de mer, mais que, corrélé avec des tables scientifiques, elles donnaient une certitude comparable, sinon identique, à celle qu'on peut tirer de la lecture d'un instrument de mesure. Ces tables ont été dressées sous forme de « codes de couleurs » qui établissent des correspondances entre l'apparence des nappes polluantes et leur contenu en hydrocarbures ; et l'Organisation maritime internationale leur a donné une consécration juridique (MEPC 61 (34), relative aux « limites de visibilité des déversements d'hydrocarbures visés par l'annexe I de Marpol », adoptée le 9 juill. 1993). Il en résulte notamment que les « rejets dont la teneur en hydrocarbure est comprise entre 15 et 100 mg/l ne peuvent pas être observés à partir d'un aéronef », et que ceux qui sont encore moins concentrés n'ont jamais été détectés visuellement. Si donc, en l'espèce, les agents ont pu observer une nappe irisée, ce dont leur procès-verbal faisait bien foi jusqu'à preuve du contraire, c'est que l'effluent dépassait le seuil de 100 parts par million, au-dessus duquel les exceptions à l'incrimination écrites dans la Convention ne jouent plus (règle 9, § 1, b, iv ; règle 10, § 3, a, ii).

Ces corrélations sont très utiles car elles évitent des prélèvements acrobatiques par hélicoptère, lesquels au surplus ne donnent pas des résultats fiables à cause de la présence de multiples mélanges de rejets dans l'eau de la mer (C. Marques, La répression des rejets illicites d'hydrocarbures 1983-2003, DMF 2004. 321).

L'obligation du propriétaire ou de l'armateur du navire au paiement de l'amende prononcée contre le capitaine

Imitant et transposant la règle très connue de l'article L. 121-1, alinéa 2, du code de la route, l'article L. 218-24, § I du code de l'environnement dispose : « Le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine ou du responsable à bord, en vertu des articles L. 218-10 et L. 218-22, est en totalité ou en partie à la charge de l'exploitant ou du propriétaire ». Dans l'affaire jugée par l'arrêt *Concordia I*, la cour d'appel avait décidé d'appliquer cette disposition à raison de 120 000 euros sur les 140 000 auxquels le capitaine avait été condamné. Or, la société Thenamaris concernée par cette obligation faisait valoir qu'elle n'était ni propriétaire ni armateur du navire, mais qu'elle exerçait l'activité connue sous le nom de *shipmanagement*, pour le compte du propriétaire, la société Nobility Navigation Ltd. Cette activité, qui n'est pas prévue par le code de l'environnement, est ainsi décrite par la doctrine : « La société de *shipmanagement* a pour rôle de s'occuper d'un navire, c'est-à-dire d'engager un équipage, d'effectuer l'entretien, l'avitaillement, et assurer ce navire, pour faire en sorte qu'il soit prêt à être exploité pour la plus longue période possible » (J.-P. Beurrier (dir.), *Droits maritimes*, Dalloz, 2006, n° 333.31). La cour d'appel avait observé, pour fonder sa décision, que la société propriétaire et celle qui faisait métier de *shipmanagement* n'étaient qu'une seule et même personne morale et que le capitaine recevait ses ordres de la seconde. La Cour de cassation substitue à ce motif de fait un énoncé juridique : elle décide que le *shipmanager* doit être considéré comme un exploitant au sens de l'article L. 218-24 qui ne distingue pas selon que celui-ci « agit en son propre nom ou pour le compte d'autrui ».

Mots clés :

ENVIRONNEMENT * Pollution * Pollution maritime * Texte incriminateur * Preuve des rejets * Paiement de l'amende
MER * Pollution maritime * Texte incriminateur * Preuve * Paiement de l'amende