

Cour de cassation

chambre criminelle

Audience publique du 18 mars 2014

N° de pourvoi: 13-81921

ECLI:FR:CCASS:2014:CR00818

Publié au bulletin

Rejet

M. Louvel (président), président

SCP Boullez, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant sur les pourvois formés par :

- M. Anatolijs X...,

- La société Roko Ship management,
contre l'arrêt de la cour d'appel de RENNES, 11e chambre, en date du 31 janvier 2013,
qui, pour pollution maritime, a condamné le premier à 1 500 000 euros d'amende et dit
que cette amende serait supportée à concurrence de 1 425 000 euros par la seconde ;

La COUR, statuant après débats en l'audience publique du 4 février 2014 où étaient
présents dans la formation prévue à l'article 567-1-1 du code de procédure pénale : M.
Louvel, président, Mme Mirguet, conseiller rapporteur, M. Pers, conseiller de la chambre
;

Greffier de chambre : Mme Leprey ;

Sur le rapport de Mme le conseiller MIRGUET, les observations de la société civile
professionnelle BOULLEZ, avocat en la Cour, et les conclusions de Mme l'avocat général
référénaire CABY ;

Joignant les pourvois en raison de la connexité ;

Vu le mémoire produit, commun aux demandeurs ;

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué et des pièces de procédure que, le 28 août 2009, il a
été constaté par le pilote d'un aéronef des douanes françaises, à 280 km à l'ouest de
Royan, la présence de traces d'hydrocarbures s'étendant sur sept kms pour une largeur
d'environ 100 m, dans le sillage du navire Fastrex, battant pavillon de
Saint-Christophe-et-Nièves et armé par la société lettone Roko Ship management ; que
par trois fois, le capitaine du navire a refusé d'obtempérer à l'ordre de se dérouter vers
Brest ; qu'il a continué sa route vers Santander où une inspection du navire a été réalisée
;

Que M. X..., capitaine du navire, et la société Roko Ship management ont été cités devant

le tribunal correctionnel de Brest pour rejet d'hydrocarbures dans la zone économique exclusive, par un navire autre que citerne, d'une jauge brute égale ou supérieure à cinq cents tonnes ; que le jugement en date du 6 octobre 2010 a condamné le premier à 1 500 000 euros d'amende, et dit que cette amende serait supportée à concurrence de 1 425 000 euros par la seconde ;

Qu'appel a été interjeté de cette décision ;

En cet état ;

Sur le premier moyen de cassation, pris de la violation de l'article L. 218-23 du code de l'environnement, de la violation des articles 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs et manque de base légale ;

" en ce qu'il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir mis à la charge de la société Roko Ship management 95 % de l'amende infligée au capitaine du navire Fastrex ;

" aux motifs que la société Roko Ship management a été régulièrement citée à l'audience en vue de l'application éventuelle des dispositions de l'article L. 218-3 du code de l'environnement en qualité d'exploitant ou d'armateur du navire ; que, lors de la communication radio tant avec le commandant de bord de l'aéronef du service des douanes, M. A..., qu'avec le commandant de l'aéronef de la marine nationale, M. Y..., le capitaine du navire a communiqué précisément les coordonnées de la société Roko Ship management comme étant « l'armateur » du navire et a élu domicile au siège de ladite société ; que, lors de son audition par les autorités espagnoles, M. X...a déclaré dans les mêmes termes : (...) La compagnie opératrice est la société Roko Ship management (...) ; qu'il est par ailleurs établi par les pièces produites aux débats par la société Roko Ship management et émanant du site Equasis, que le navire appartient à la société Fasyrex AG et que la société Roko Ship management, qui assume le rôle de « Ship manager » et « d'ism manager », a la charge tant de l'exploitation du navire que de sa sécurité ; qu'il se déduit de ces éléments concordants la preuve que la société Roko Ship management est l'exploitant du navire ; que l'article L. 218-3 du code de l'environnement, permettant de mettre en totalité ou en partie, à la charge de l'exploitant ou du propriétaire, les amendes éventuelles prononcées contre le capitaine, la mise en cause de la société Roko Ship management en qualité d'exploitant du navire est donc justifiée ; que le moyen soulevé de ce chef est donc inopérant ;

" alors que seuls le propriétaire ou l'exploitant peut être civilement tenu, en tout ou partie, du paiement de l'amende infligée au capitaine du navire ; que l'exploitant ne peut s'entendre que d'une entité distincte de l'armateur et en charge de la gestion du navire pour son propre compte ; que la société Roko Ship management faisait valoir qu'elle n'était que le mandataire de l'armateur pour le compte duquel elle agissait ; qu'en considérant que la société Roko Ship management était l'exploitant du navire et en mettant à sa charge 95 % de l'amende infligée au capitaine du navire, la cour d'appel a violé l'article L. 218-23 du code de l'environnement ;

Attendu que, pour mettre à la charge de la société Roko Ship management 95 % de l'amende infligée au capitaine, la cour d'appel retient qu'il résulte, d'une part, des déclarations de ce dernier que l'armateur est la société Roko Ship management, d'autre part, des pièces produites par cette société et émanant du site Equasis, que le navire appartient à la société Fastrex AG et que la société Roko Ship management, assumant le rôle de " ship manager " et " d'ism manager ", a la charge tant de l'exploitation du navire que de sa sécurité ;

Attendu qu'en l'état de ces énonciations, la cour d'appel a justifié sa décision, dès lors que l'article L. 218-24 du code de l'environnement, qui permet de mettre tout ou partie de l'amende prononcée à l'encontre du capitaine à la charge de l'exploitant ou du propriétaire du navire, ne distingue pas selon que l'exploitant agit en son propre nom ou pour le compte d'autrui ;

D'où il suit que le moyen doit être écarté ;

Sur le second moyen de cassation, pris de la violation des articles 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, 9 de la Déclaration des droits de l'homme, L. 218-11 et L. 218-13 du code de l'environnement, préliminaire et 593 du code de procédure pénale, contradiction de motifs, manque de base légale, ensemble violation de la présomption d'innocence et le principe in dubio pro reo ;

" en ce qu'il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré le capitaine d'un navire (M. X...) coupable de pollution marine par navire d'au moins 400 tonneaux, de l'avoir condamné au paiement d'une amende d'un montant d'un million cinq cent mille euros et d'avoir mis à la charge du mandataire de l'armateur (la société Roko Ship management) 95 % de ladite amende ;

" aux motifs propres et adoptés qu'il est établi par les observations visuelles du pilote et commandant de bord de l'aéronef du service des douanes, M. A..., le procès-verbal de constatation de pollution maritime, les photographies aériennes réalisées lors du survol du navire et leur analyse par l'expert en pollution maritime, M. Z..., d'une part, que le navire Fastrex faisant route au 160 à la vitesse de 12 noeuds, laissait dans son sillage immédiat, une traînée de couleur argent différente du reste de la surface de la mer, débutant à 45° 43'25 Nord et 004° 42'48 Ouest- alors qu'aucune pollution n'était visible à l'avant (photo n° 2) du navire-, d'autre part, que la trace, s'étendant sur 7 km de long et 0, 100 km de large, présentait selon le code de l'apparence de l'accord de Bonn, majoritairement de l'arc-en-ciel (code 2 à 60 %), du reflet (code 1 à 25 %) et du métallique (code 3 à 15 %), caractérisant sans ambiguïté la présence d'une nappe d'hydrocarbures à plus de 100 ppm, visible et continue provenant du Fastrex ; que, contrairement à l'argumentation développée par M. X...et la société Roko Ship management, les constatations rapportées par M. A..., agent assermenté, dans son procès-verbal et confirmées à l'audience de la cour, et l'analyse par l'expert en pollution maritime, M. Z..., ne sauraient s'expliquer par la présence, dans l'environnement du navire, d'une nappe huileuse que le navire aurait traversée et qui aurait « divisé la nappe en deux parties par la proue » alors que les photographies aériennes ne montrent aucune trace de pollution, ni à l'avant, ni sur les côtés du navire et ne laissent aucun doute possible, ni sur la nature, ni sur l'origine de la pollution, laquelle formait au contraire une trace unique, visible et continue qui débutait précisément et uniquement à l'arrière du navire et dans son sillage immédiat ainsi que l'établissent les photos de situation n° 1, 2 et 7 démontrant clairement que le Fastrex laissait dans son sillage un long ruban de couleur argent alors que la mer était totalement propre tant à l'avant que sur les côtés du navire ; que, de même, l'analyse des photographies du détail de la pollution établissent sans ambiguïté la présence caractéristique, sur les photos n° 3, 4 et 5, d'un rejet d'hydrocarbure s'organisant en filament sous l'effet du vent avec, conformément au code d'apparence de l'accord de Bonn, du reflet et du métallique (sic), puis, sur la photo n° 6, la diminution du rejet avant son interruption complète, ainsi que l'avait observé M. A... après le premier survol du navire ; qu'il se déduit, en conséquence, de ces éléments précis et concordants, en dépit des dénégations du prévenu, la preuve certaine et suffisante que la pollution constatée provenait d'un rejet d'hydrocarbures à plus de 100 ppm par le navire Fastrex, lequel a formellement été identifié par les observations et photographies, comme étant directement à l'origine de la pollution constatée dans son sillage immédiat ; que l'absence de prélèvements à bord du navire, rendue de surcroît impossibles par le refus du capitaine d'obtempérer à l'ordre de déroutement, ne saurait mettre en doute la valeur des observations et photographies aériennes et leur analyse faite par l'expert, M. Z..., lequel a confirmé formellement à l'audience les conclusions de son rapport ; que l'examen du navire effectué par les inspecteurs maritimes, à Santander, le 31 août 2009 dans le cadre du Mémoire de Paris et l'analyse du rapport d'inspection par l'expert, M. B..., chef du centre de sécurité des navires du Finistère nord, ont mis en évidence treize déficiences dont le démontage de la pompe d'assèchement, hors service, depuis la dernière escale à

Garston (Royaume-Uni) les 22 ou 23 août 2009, ayant produit une entrée d'eau lors du démontage en raison de l'absence d'étanchéité de la vanne de coque et a montré que les tanks d'eaux oléagineuses ainsi que la cale machine étaient pleins ; que le journal des hydrocarbures révélait à cet égard, d'une part, que les mécaniciens avaient, le 24 août précédent, transféré un volume important de 6, 5 m³ d'eaux mazouteuses de la cale machine vers le ballast à eaux polluées alors qu'avant cette date le volume d'eau polluée transféré vers le ballast était faible, le navire ne générant que 0, 06 m³ d'eau polluée par jour, et, d'autre part, que le séparateur 15 ppm n'était jamais utilisé ; que l'expert, M. B..., concluait dans son rapport et à l'audience de la cour que le navire qui avait été « détenu » (immobilisé) trois fois en trois ans était un navire mal entretenu ou entretenu au moindre coût et qu'il présentait un mauvais facteur de risque (31), en soulignant que l'Etat du pavillon du navire, le Saint Kitts et Nevis, figurait sur la liste noire du Mémoire de Paris et que la société russe de classification n'était pas agréée par l'Etat français et se montrait souvent bienveillante ; qu'il estimait au vu de l'ensemble des constatations faites sur le navire que depuis le démontage de la pompe, la vanne de coque fuyait et que les mécaniciens, - qui ne disposaient pas de la capacité de stockage de l'eau mélangée aux hydrocarbures-avaient nécessairement été contraints tout au long de la route, de vider la cale machine, en raison des risques de propagation d'incendie et de perte de stabilité du navire qu'aurait fait courir le maintien d'une cale machine pleine ; que M. X..., qui se borne à contester que son navire ait été à l'origine de la pollution constatée, n'a fourni aucune explication ni sur les nombreuses déficiences constatées sur le Fastrex ni sur l'absence de réparation de ces défauts et notamment de la pompe d'assèchement/ ballastage et du défaut d'étanchéité de la vanne de coque avant son départ de Garston ; qu'il n'a pas d'avantage invoqué l'existence d'une quelconque avarie survenue à bord, susceptible d'être à l'origine d'un rejet involontaire d'hydrocarbures ; que MM. C...et D..., respectivement premier officier et chef mécanicien, n'ont pas d'avantage relaté de panne, ni d'incident survenu à bord, M. D...ayant confirmé à cet égard que l'accumulation des quantités d'eaux de cale était consécutive au démontage de la pompe à Garston mais dénié tout rejet d'hydrocarbures par le navire en prétendant qu'il avait vu une tache d'huile sur la mer qui, selon lui, provenait de lubrifiants de systèmes de réfrigération non utilisés sur le « Fastrex » ; qu'en l'absence de tout élément permettant de relier la pollution constatée à la survenance d'un événement extérieur et imprévisible et de caractériser l'existence d'une avarie dans les conditions prévues par l'article L. 218-20 du code de l'environnement, le tribunal a justement déduit des observations et photographies aériennes, des expertises précédemment analysées et des constatations effectuées sur le navire, la preuve que la pollution provenant du rejet d'hydrocarbures à plus de 100 ppm par le navire Fastrex était d'origine volontaire et caractérisait en conséquence, en application des articles L. 218-11 et suivants du code de l'environnement, l'infraction de rejet de substance polluante ; que la circonstance que l'inspection du navire n'ait pas permis de déterminer le mécanisme utilisé pour effectuer le rejet est radicalement inopérante et impropre à exonérer le capitaine de l'infraction relevée à son encontre ; que c'est donc par une exacte application de l'ensemble des éléments de la cause que le tribunal a déclaré la culpabilité du capitaine du navire ; qu'il est établi par le procès-verbal d'infraction, le témoignage du commandant de l'aéronef de la Marine nationale/./ et la transcription de sa communication avec le capitaine/./ que celui-ci proposait d'arrêter son navire pour qu'un inspecteur puisse se rendre à bord, proposition à laquelle le commandant de l'aéronef répondait par la négative ;

” 1) alors que la présomption d'innocence a pour conséquence que le doute doit bénéficier à toute personne accusée ; que, si les procès-verbaux des agents habilités visés par le code de l'environnement font foi jusqu'à preuve du contraire, il n'en reste pas moins qu'ils ne font que constater une apparence, à l'instar des photographies aériennes, fussent-elles

interprétées par un expert ; qu'il est donc nécessaire, afin d'imputer la présence d'une nappe polluante à un rejet volontaire effectué par le capitaine d'un navire, de corroborer les observations visuelles par des éléments objectifs, notamment par le résultat de la comparaison entre des échantillons d'eau de mer prélevés in situ et ceux prélevés à bord du navire en cause ; qu'en l'absence de prélèvements, le doute sur l'origine de pollution demeure ; qu'en l'espèce, faute de prélèvements et alors que le capitaine invoquait dans le livre de bord, non examiné par la cour, le passage d'une nappe huileuse, il n'a pas été établi de manière certaine que la nappe observée par les intéressés provenait du rejet d'hydrocarbures effectué par le Fastrex ; qu'en conséquence, il subsistait un doute devant profiter au capitaine ; qu'en considérant que l'absence de prélèvements ne saurait remettre en doute la valeur des observations et photographies et leur analyse faite par l'expert, la cour d'appel a violé les textes et les principes visés au moyen ;

" 2) alors que le délit de rejet de substances polluantes nécessite la preuve que la pollution provient d'un rejet effectué par le navire en cause ; que les constatations des juges du fond ne sont souveraines qu'à la condition qu'elles ne soient pas contradictoires ; que la contradiction de motifs équivaut à leur absence ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a considéré que « l'absence de prélèvements à bord du navire, rendue de surcroît impossible par le refus du capitaine d'obtempérer » (il faut lire : rendus de surcroît impossibles) avant d'établir, d'une part, qu'un « examen du navire avait été effectué par les inspecteurs maritimes », d'autre part, que « le procès-verbal d'infraction, le témoignage du commandant de l'aéronef de la Marine nationale et la transcription de sa communication avec le capitaine » indiquaient que le capitaine « proposait qu'un inspecteur puisse se rendre à bord, proposition à laquelle le commandant de l'aéronef répondait par la négative », ce qui établissait l'absence d'impossibilité de prélever des échantillons des hydrocarbures de soute ; qu'en statuant ainsi, par des motifs contradictoires entre eux, la cour d'appel a entaché sa décision d'un défaut de motifs ;

" 3) alors que la charge de la preuve de tous les éléments constitutifs de l'infraction incombe à la partie poursuivante ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a considéré « qu'en l'absence de tout élément permettant de relier la pollution constatée à la survenance d'un événement extérieur et imprévisible/ 2/, le rejet d'hydrocarbures à plus de 100 ppm par le navire Fastrex était d'origine volontaire » ; qu'en statuant ainsi, en imposant au prévenu d'établir que la nappe polluante provenait d'un autre navire, alors même que cette preuve, en l'absence de prélèvements, était impossible à rapporter et qu'il incombait à la partie poursuivante de prouver que le rejet était imputable au capitaine du Fastrex, la cour d'appel a renversé la charge de la preuve en violation des articles L. 218-11 et L. 218-13 du code de l'environnement, ensemble le droit au respect de la présomption d'innocence "

;

Attendu que, pour déclarer le capitaine du navire coupable de pollution maritime, l'arrêt énonce qu'il est établi par les observations visuelles du commandant de bord de l'aéronef des douanes, le procès-verbal de constatation de pollution maritime, les photographies aériennes réalisées lors du survol du navire et leur analyse par l'expert en pollution maritime, d'une part, que le navire Fastrex faisant route au 160 à la vitesse de 12 noeuds, laissait dans son sillage immédiat, une traînée de couleur argent différente du reste de la surface de la mer, alors qu'aucune pollution n'était visible à l'avant du navire, d'autre part, que la trace, s'étendant sur 7 kms de long et 0, 100 km de large, présentait selon les codes d'apparence de l'accord de BONN, 60 % d'arc en ciel, 25 % de reflet et 15 % de métal, caractérisant la présence d'une nappe d'hydrocarbures à plus de 100 ppm, visible et continue, provenant du Fastrex ;

Que les juges ajoutent que l'absence de prélèvements à bord du navire ne saurait mettre en doute la valeur de ces constatations ; que l'examen du navire effectué à Santander et l'analyse du rapport d'inspection par l'expert ont mis en évidence treize déficiences, dont le démontage de la pompe d'assèchement, ayant produit une entrée d'eau en raison de

l'absence d'étanchéité de la vanne de coque, ce qui avait contraint les mécaniciens à vider la cale machine ;

Qu'ils en concluent qu'en l'absence de tous éléments permettant de relier la pollution constatée à la survenance d'un événement extérieur et imprévisible, le tribunal a justement déduit des observations et photographies aériennes, des expertises et constatations effectuées sur le navire, la preuve que la pollution provenant du rejet d'hydrocarbures à plus de 100 ppm par le navire Fastrex, était d'origine volontaire et caractérisait l'infraction de rejet de substance polluante, prévue et punie aux articles L. 218-11 et suivants du code de l'environnement ;

Attendu qu'en l'état de ces énonciations, et dès lors que les juges ont pu fonder leur conviction sur un faisceau d'indices, la cour d'appel, qui a statué par motifs suffisants, non contradictoires et répondant aux chefs péremptoires des conclusions dont elle était saisie, a justifié sa décision ;

D'où il suit que le moyen, qui se borne à remettre en question l'appréciation souveraine, par les juges du fond, des faits et circonstances de la cause, ainsi que des éléments de preuve contradictoirement débattus, ne saurait être admis ;

Et attendu que l'arrêt est régulier en la forme ;

REJETTE les pourvois ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre criminelle, et prononcé par le président le dix-huit mars deux mille quatorze ;

En foi de quoi le présent arrêt a été signé par le président, le rapporteur et le greffier de chambre ;

Publication :

Décision attaquée : Cour d'appel de Rennes , du 31 janvier 2013