

Erika : le jugement

Laurence Réviloï
Juriste maritime

Le 16 janvier 2008, la 11^e chambre correctionnelle du Tribunal de grande instance de Paris a rendu son jugement sur *l'Erika*. Beaucoup a déjà été dit sur cette décision très attendue pour la détermination des responsabilités pénales et sur le champ d'application et le montant des réparations civiles.

On se souvient que les quinze prévenus renvoyés devant le tribunal, personnes physiques et personnes morales, étaient poursuivis à divers titres : le délit de pollution marine accidentelle établi par la loi 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires¹, le délit de mise en danger de la vie d'autrui (et de complicité) prévu par l'article 223.1 du code pénal, et le délit d'abstention volontaire de combattre un sinistre pouvant mettre en danger la sécurité de personnes prévu par l'article 223.7 du code pénal.

Dans son argumentation, le tribunal sera amené à ne retenir que le seul délit de pollution marine accidentelle pour lequel il confirme l'applicabilité de la loi du 5 juillet 1983. En effet, la conformité de cette loi à la convention MARPOL², au regard de la qualification de la faute, avait été contestée par la défense. Celle-ci soutenait « la non conventionnalité » de la loi, en ce qu'elle prévoit, en cas de faute simple par imprudence, des exceptions à l'exonération de responsabilité, alors que la convention MARPOL dont elle se réclame, prévoit expressément une faute aggravée de « témérité »³. Mais le tribunal, en considérant que l'article 8 de la loi se rapporte à la pollution provoquée par « l'accident de mer » au sens de la convention de Bruxelles de 1969 sur l'intervention en haute mer et non pas au rejet dû à « l'avarie » prévu par la convention MARPOL, consacre l'indépendance de cet article de la loi par rapport à la convention et confirme ainsi son applicabilité au cas d'espèce. Le délit est en outre constitué même si le naufrage, origine de la pollution, a eu lieu au-delà des limites de la mer territoriale, en zone économique exclusive dans laquelle l'État côtier est compétent pour les questions de

1 Aujourd'hui transposé dans le code de l'environnement.

2 Convention internationale sur la prévention de la pollution par les navires (1978).

3 La défense jugeait ainsi la loi « plus répressive » que ne l'y autorisait la convention MARPOL.

protection de l'environnement⁴.

Cette analyse est au cœur du jugement et de ses conséquences au plan pénal comme au plan civil.

Les sanctions pénales

Après cette validation, toute la démonstration du tribunal va en effet être concentrée sur la base de l'article 8 de la loi, et notamment de son 4^e alinéa, qui prévoit que peuvent être poursuivis pour délit de pollution, outre le propriétaire et le capitaine du navire, « toute personne exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle dans la gestion et la marche du navire ». Le tribunal va interpréter ce « toute personne » au sens large en classant dans cette catégorie l'armateur⁵, le gestionnaire technique, la société de classification et l'entreprise propriétaire de la cargaison qui a sélectionné le navire à travers les opérations de *vetting* en vue de son affrètement au voyage par une de ses filiales. Toutes ces personnes physiques et morales sont condamnées au maximum des peines prévues par la loi⁶. Le tribunal ne prendra cependant en compte que les faits antérieurs à l'appareillage du navire de Dunkerque, le lien de causalité entre les comportements de ces différentes personnes et le naufrage, pendant la dernière navigation de l'*Erika*, n'étant pas établi avec suffisamment de certitude. En outre, s'agissant de la société de classification poursuivie, le tribunal considère que seuls les faits postérieurs au 1^{er} août 1999, date à laquelle la société par actions RINA avait commencé ses activités sous son nouveau statut, peuvent être pris en compte. Tous les faits antérieurs à cette date, dans lesquels la Fondation registro italiano navale avait été impliquée, ne seront pas retenus contre elle⁷.

Toutes les autres personnes prévenues au titre du délit de pollution, et notamment le capitaine du navire, seront relaxées au bénéfice du doute, leur action n'ayant pas été pas considérée comme déterminante dans le naufrage. En définitive, le tribunal retient la faute de tous ceux qui, par imprudence, ont laissé appareiller un navire dont ils connaissaient l'état de dégradation avancé, soit pour avoir sciemment fait réaliser des travaux *a minima* à la suite des visites réglementaires, soit pour avoir délivré, même à titre temporaire, des certificats de navigabilité à l'occasion de certaines de ces visites, soit enfin pour avoir sélectionné, en vue de l'affrètement, un navire dont l'état ne pouvait être ignoré.

Cette dernière appréciation mérite une attention particulière. Elle est en effet novatrice car le tribunal, en faisant de ces procédures de sélection du navire - le *vetting* -

4 En application de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982.

5 Dont la qualité de propriétaire est d'ailleurs écartée par le tribunal ce qui, on verra plus loin, servira l'argumentaire développé au plan civil.

6 Amende de 75 000 € pour les personnes physiques et de 375 000 € pour les personnes morales.

7 En revanche, le tribunal écartera le bénéfice de l'immunité diplomatique invoqué *in limine litis* par la défense de la société RINA au motif qu'elle avait agi au nom de l'État de Malte.

une cible majeure, leur donne une assise juridique forte alors que la défense soutient qu'il s'agit d'une démarche volontaire interne à l'entreprise, une « démarche vertueuse » principalement organisée autour d'une vérification documentaire et qui n'avait pas la capacité de porter sur les structures du navire, ce type de contrôle, à caractère technique, relevant exclusivement des sociétés de classification. Le tribunal considérera cependant que l'entreprise, en recueillant à travers cette démarche un faisceau d'informations suffisant pour apprécier son état, avait exercé de fait un pouvoir de contrôle sur le navire: « Si la prise de risque inhérente au transport maritime est par nature admissible, elle cesse de l'être et devient une faute d'imprudence lorsqu'aux périls résultant des conditions de navigation d'un pétrolier, fut-il muni de tous les certificats, s'ajoutent d'autres dangers tels que ceux liés à l'âge du navire, à la discontinuité de sa gestion technique et de son entretien, au mode d'affrètement habituellement choisi et à la nature du produit transporté qui sont décrits comme autant de circonstances clairement identifiées dès l'époque de l'acceptation de l'Erika à l'affrètement par le service vetting de la société Total SA, pour avoir chacune de réelles incidences sur la sécurité. Considérées ensemble, elles auraient dû être regardées définitivement comme réhabilitaires pour l'acheminement de cargaisons aussi polluantes que des produits noirs tel que le fuel oil n° 2. »

Les procédures de sélection des navires mises en place par les compagnies pétrolières se trouvent ainsi placées sur le devant de la scène et on peut penser que, si cette jurisprudence devait être confirmée, les dites compagnies pourraient être amenées à réexaminer les conditions d'exercice du vetting.

S'agissant du délit de mise en danger d'autrui (comme de complicité de mise en danger), le tribunal confirme sa compétence, qui avait été contestée, alors que le naufrage a eu lieu au-delà des limites de la mer territoriale. Il considère en effet que le délit est constitué dès l'appareillage de Dunkerque. En revanche, tous les prévenus poursuivis de ce chef seront relaxés au bénéfice du doute, leur comportement n'étant, là encore, pas jugé suffisamment causal dans l'occurrence du naufrage. En particulier, le tribunal considérera que la « violation d'une obligation particulière de sécurité » exigée

La rédaction s'adresse aux auteurs

Les textes destinés à être publiés par La Revue Maritime sont à adresser à la rédaction par Internet sous forme de fichier attaché au format .doc (Word) ou .rtf (*rich text format*), mais non au format .pdf (*portable document format*), sans mise en page et sans enrichissement typographique (caractères graissés ou soulignés, majuscules intempestives, etc.) ou iconographique (photographies, dessins, graphiques, etc.), dans le respect de l'orthographe et de la typographie françaises. Les acronymes, même les plus évidents, doivent être explicités quelle que soit la langue employée, la première fois qu'ils sont rencontrés dans le texte. Exemple en français : la Convention du travail maritime 2006 (CTM) de l'Organisation internationale du travail (OIT). Exemple en anglais : la convention SOLAS (*Safety of life at sea*).

Les illustrations (photos, figures ou dessins, libres de droits de reproduction) sont fournies au format .jpg ou .tif (non au format .pdf ou .doc) d'une qualité minimale de 300 dpi. Les tableaux sont fournis au format .xls.

pour la constitution du délit, n'était pas établie⁸.

Enfin, on se souvient que quatre agents de l'État, officiers de la préfecture maritime de Brest ou du CROSS⁹ Étel, ainsi qu'un responsable de Total, étaient poursuivis pour « *abstention volontaire de lutter contre un sinistre pouvant mettre en danger la sécurité des personnes* », délit à caractère volontaire lourdement sanctionné par le code pénal. Ces cinq prévenus sont « renvoyés des fins de la poursuite », le tribunal constatant que le délit n'était pas constitué du fait qu'ils ne pouvaient avoir eu connaissance de l'existence d'un sinistre préalablement aux dommages structurels et au naufrage du navire.

Le tribunal précise en outre que les quatre officiers poursuivis avaient contribué directement, dès la connaissance du naufrage, à l'organisation du sauvetage de la vie des 26 personnes de l'équipage de l'*Erika*, dans des conditions particulièrement périlleuses y compris pour les sauveteurs. Pour ces officiers, il s'agit là de la fin d'une longue épreuve, huit ans après les faits et on peut s'interroger sur les raisons qui avaient motivé le maintien des poursuites sur la base de ce délit, alors que le Parquet, à deux reprises au cours de l'instruction, avait déjà demandé leur relaxe.

La réparation des dommages

La décision du tribunal est également importante sur le plan de la réparation des dommages. Les personnes physiques et morales condamnées au pénal sont en effet tenues, *in solidum*, de verser 192 millions d'euros aux différentes victimes : État¹⁰, collectivités locales, syndicats de communes, associations de défense de l'environnement, entreprises et particuliers, autant de parties civiles dont les constitutions sont jugées recevables par le tribunal¹¹.

On peut noter cependant que ce montant des réparations est bien inférieur aux évaluations présentées par la centaine de demandeurs. Par ailleurs, deux éléments méritent d'être relevés :

- En premier lieu, le tribunal a tranché une importante question, longuement évoquée au cours des débats, concernant la compatibilité du régime de responsabilité propre au transport maritime d'hydrocarbures mis en place par les conventions internationales et leurs protocoles¹². Ce régime, on le sait, canalise la responsabilité sur le propriétaire du navire, mais en plafonnant le montant de l'indemnisation, sauf à prouver l'existence d'une faute caractérisée. Par ailleurs, le FIPOL est chargé de gérer les procédures

8 Le tribunal fondera sa position sur l'analyse détaillée du code de gestion de la sécurité (code ISM) prévu par la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974).

9 Centre régional de surveillance et de sauvetage.

10 À noter que l'État se voit attribuer la part la plus importante des réparations (154 M€ déduction faite de l'indemnisation reçue du FIPOL) sur la base d'un dossier particulièrement bien étayé.

11 Certains demandeurs ont été écartés du bénéfice des réparations en raison de défauts de procédure.

12 Conventions internationales sur la responsabilité et sur le fonds d'indemnisation contre les pollutions marines (CLC-FIPOL 71/92).

d'indemnisation des victimes. La défense soutenait que ce régime spécifique est exclusif et que les parties civiles, dont certaines avaient déjà reçu un début d'indemnisation par le FIPOL, ne pouvaient prétendre exercer leurs droits devant le tribunal au titre du régime de responsabilité de droit commun. Le tribunal considérera cependant que cette exclusivité du régime de réparation¹³ ne pouvait être invoquée qu'au profit d'une liste limitative de personnes énumérées par les textes des conventions, et que, dans le cas d'espèce, aucune des personnes pénalement responsables ne pouvait prétendre faire partie de cette liste¹⁴. Ce disant, il pourrait ouvrir la voie à une croissance des montants d'indemnisation en cas de pollutions marine accidentelle, ciblée entre autres, parmi les personnes jugées pénalement responsables, sur les propriétaires de cargaisons, et potentiellement accentuée par l'élargissement de la notion de préjudice.

À cet égard, deuxième élément à relever, le tribunal reconnaît l'existence d'un préjudice pour « *atteinte à l'environnement* », distinct du préjudice matériel ou moral reconnu par ailleurs. Il s'agit d'une innovation juridique mais que le tribunal encadre assez strictement. En effet, aux termes de la décision, le bénéfice de ce type de préjudice ne peut être établi qu'au profit des collectivités locales qui ont reçu de par la loi des compétences spéciales de gestion et de protection de l'environnement sur un espace donné ayant subi des atteintes effectives¹⁵. En l'espèce, seul le département du Morbihan recevra réparation à ce titre, calculée sur la base de la taxe départementale sur les espaces naturels sensibles. Cela étant, le tribunal ouvre aussi le bénéfice de ce type de réparation à certaines associations agréées par la loi ou qui ont pour objet la sauvegarde de la nature et de l'environnement, sans toutefois que le mode de calcul de l'indemnisation accordée soit donné avec beaucoup de précision¹⁶.

Par ces considérations, le tribunal a-t-il voulu reconnaître l'existence d'un « *préjudice écologique* » ? La question est déjà controversée mais il n'en reste pas moins que cette décision pourrait être considérée comme une amorce en ce sens.



La complexité du jugement de l'affaire de l'*Erika* est à la mesure du nombre et de la diversité des intervenants, prévenus ou non, dans ce procès au long cours. Très fouillé dans son argumentation et innovant à plusieurs titres, il reste cependant un jugement de première instance, déjà contesté publiquement par certaines parties au procès. La bataille juridique n'est pas terminée et l'arrêt de la cour d'appel viendra confirmer ou infléchir des orientations juridiques qui sans doute ne resteront pas sans effet sur les pratiques des différents acteurs de l'économie maritime.

13 De même que le bénéfice d'une « immunité » à ce titre.

14 Y compris l'armateur et l'entreprise propriétaire de la cargaison, dont les qualités de propriétaire ou d'affréteur ne sont pas reconnues par le tribunal.

15 Le tribunal décidera que, en droit, seuls les départements sont éligibles à ce type de réparation.

16 Le tribunal reste notamment muet sur l'évaluation des « biens non marchands » qui avait fait l'objet d'analyses diverses au cours des débats.