

## Erika : la décision de la cour d'appel

Françoise Odier

De l'Institut Français de la Mer

Le 30 mars 2010, la cour d'appel de Paris a rendu une décision attendue dans l'affaire de *l'Erika*. Cette décision malgré ses qualités n'est pas définitive puisque dans les jours qui ont suivi sa publication des pourvois en cassation ont été déposés.

La cour d'appel ne remet pas en cause le jugement de première instance mais contribue utilement à clarifier le débat sur au moins trois points qui paraissent essentiels et que nous allons analyser brièvement.

La cour d'appel met en évidence la distinction entre la responsabilité pénale et la responsabilité civile.

La décision confirme, à quelques nuances près, les condamnations portées par le jugement de première instance en matière pénale mais modifie tout à fait l'approche en ce qui concerne la responsabilité civile. Suivant la cour, l'affréteur (Total) n'est pas considéré comme civilement responsable parce que la responsabilité civile est régie en matière de pollution par les conventions internationales de 1969 et 1992, introduites en droit français, et que ces conventions, pour faciliter l'action des parties civiles, canalisent la responsabilité sur le propriétaire du navire et les intervenants nautiques en excluant explicitement la responsabilité de l'affréteur et des utilisateurs commerciaux.

Par ailleurs, la décision de la cour maintient les condamnations pénales en confirmant leur fondement. Les juges s'appuient sur la loi de juillet 1983 qui a introduit en droit français la convention MARPOL. La question de l'application de cette convention se posait dans la mesure où la loi française n'a pas exactement transposé la convention MARPOL mais l'a transcrite en aggravant certains de ses effets. Or la cour d'appel a clairement pris partie en estimant que la loi de juillet 1982 était « compatible » avec la convention internationale.

Cette position est bien entendu attaquée par les pourvois et à ce titre la cour de cassation devra se prononcer de façon définitive sur le mode de transposition des



conventions internationales en droit français. Problème qui n'avait pas été posé jusqu'à maintenant et qui a bien entendu des répercussions considérables sur la portée de l'universalité des conventions internationales.

Enfin, la cour d'appel a confirmé la responsabilité pour préjudice écologique qui avait déjà été reconnue et première instance. La cour justifie le préjudice écologique en se fondant sur la convention européenne des droits de l'homme qui considère la nature comme un patrimoine et toute atteinte à l'environnement comme une dévalorisation de ce patrimoine pour laquelle il convient d'évaluer le préjudice.

La cour d'appel conforte donc la notion de préjudice écologique en lui conférant une reconnaissance qui ne de-

vrait plus être contesté en droit français.

La décision de la cour d'appel permet de mieux cerner certains des problèmes posés par le naufrage de l'*Erika* mais elle ne les résout pas tous. Il faudra donc attendre la position de la cour de cassation pour fixer la jurisprudence et connaître les orientations du droit français<sup>1</sup>.

1 Même si la décision de la cour d'appel ne fait pas le droit, il est important de s'interroger sur les orientations qu'elle révèle et les conséquences qu'elle pourrait avoir sur la liberté de navigation qui reste un principe indispensable au développement des échanges dans le monde.

À cet égard, si l'application du droit du pavillon reste un des éléments fondamentaux de la Convention de Montego Bay, il est essentiel que chaque État considère que les conventions universelles qu'il a ratifiées lient de façon contraignante.

La sécurité et la sûreté de la navigation sont à ce prix.

En effet, si le droit français s'avérait plus contraignant que le droit de ses partenaires européens par exemple, si les armateurs français étaient plus mal traités que leurs concurrents chacun se détournerait du pavillon français ou d'escales dans les ports français. Les conventions internationales ont précisément été conçues pour éviter ces discordances. Les États du pavillon dont la souveraineté n'est pas mise en cause, doivent être conscients des difficultés que toute forme de particularisme juridique est susceptible de générer. Dans le domaine maritime aussi bien le fond du droit que les règles de compétence doivent être gouvernés par des normes internationales connues de tous. C'est une des conditions de la sécurité juridique sans laquelle la navigation ne pourra jamais devenir « vertueuse ».

L'émotion causée par un accident et l'indignation que suscitent les manquements aux règles ne doivent pas faire perdre de vue le rôle régulateur que les conventions internationales ont pour tous.