

# Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de pollution maritime

Evelyne Monteiro

Number 8, Special, October 2010

Gestion intégrée des zones côtières : risques et responsabilités

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/045543ar>

[See table of contents](#)

## Publisher(s)

Éditions en environnement VertigO  
Université du Québec à Montréal

## ISSN

1492-8442 (digital)

[Explore this journal](#)

## Cite this article

Monteiro, E. (2010). Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de pollution maritime. *[VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement*, (8).

## Article abstract

After the wreck of Erika and the Prestige, repressive measures concerning the illicit discharges of hydrocarbons from ships were three times modified (laws of May 3rd, 2001, March 9th, 2004 and August 1st, 2008). The sources of this repressive device appearing henceforth to articles L.218-10 and following ones of the Code of the environment are rather complex because they are national, international or they come from Community Law. To give responsibilities the various actors of the sea transport, the Legislator widened the circle of the responsible persons by strengthening considerably the applicable punishments. So, in case of voluntary pollution, the punishments can rise until 10 years of detention and 15 million euro of fine. Moreover, the system is particularly succeeded when the pollution is involuntary because the planned punishments depend on three criteria : The gravity of the fault of committed carelessness, the gravity of the damage caused to the environment and the size of the ship. They can achieve 7 years of detention and 10,5 million euro of fine in the event of an accident of sea aggravated. But this indisputable intensification of the penal responsibility is sometimes done in trompe-l'oeil. Indeed, the repressive device reveals incoherence because of a likely retroactive application of the softer measures of the law of August 1st, 2008 but also the uncertainties of abstract or procedural order. These abnormalities demonstrate the symbolic dimension and not instrumental which takes on too often the criminal law in environmental protection.

---

# LE RENFORCEMENT DE LA RESPONSABILITE PENALE EN MATIERE DE POLLUTION MARITIME

Evelyne Monteiro

Maître de conférences de droit privé HDR à l'Université du Littoral-Côte d'Opale LARJ (Laboratoire d'Analyse et de Recherche Juridique) 36, rue Gournay Hédouin – 62480 LE PORTEL (France), Courriel : marie-evelyne.monteiro@wanadoo.fr

---

**Résumé :** Après le naufrage de l'Erika et du Prestige, les dispositions répressives concernant les rejets illicites d'hydrocarbures à partir des navires ont été modifiées à trois reprises (lois du 3 mai 2001, du 9 mars 2004 et du 1er août 2008). Les sources de ce dispositif répressif figurant désormais aux articles L.218-10 et suivants du Code de l'environnement sont assez complexes car elles sont d'origine nationale, internationale ou communautaire. Afin de responsabiliser les différents acteurs du transport maritime, le Législateur a élargi le cercle des personnes responsables en renforçant considérablement les peines applicables. Ainsi, en cas de pollution volontaire, les peines peuvent s'élever jusqu'à 10 ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende. D'ailleurs, le système est particulièrement abouti lorsque la pollution est involontaire puisque les peines prévues dépendent de trois critères : la gravité de la faute d'imprudance commise, la gravité du dommage causé à l'environnement et la taille du navire. Elles peuvent atteindre 7 ans d'emprisonnement et 10,5 millions d'euros d'amende en cas d'accident de mer aggravé. Mais ce renforcement incontestable de la responsabilité pénale est parfois en trompe-l'œil. En effet, le dispositif répressif révèle des incohérences en raison d'une probable application rétroactive des dispositions plus douces de la loi du 1er août 2008 mais aussi des incertitudes d'ordre conceptuel ou procédural. Ces anomalies démontrent la dimension symbolique et non pas instrumentale que revêt bien trop souvent le droit pénal en matière de protection de l'environnement.

**Mots-Clés :** responsabilité pénale environnementale, rejet d'hydrocarbures, sécurité maritime, délits de pollution des mers, peine de sanction-réparation, procès de l'Erika

**Abstract:** After the wreck of Erika and the Prestige, repressive measures concerning the illicit discharges of hydrocarbons from ships were three times modified (laws of May 3rd, 2001, March 9th, 2004 and August 1st, 2008). The sources of this repressive device appearing henceforth to articles L.218-10 and following ones of the Code of the environment are rather complex because they are national, international or they come from Community Law. To give responsibilities the various actors of the sea transport, the Legislator widened the circle of the responsible persons by strengthening considerably the applicable punishments. So, in case of voluntary pollution, the punishments can rise until 10 years of detention and 15 million euro of fine. Moreover, the system is particularly succeeded when the pollution is involuntary because the planned punishments depend on three criteria : The gravity of the fault of committed carelessness, the gravity of the damage caused to the environment and the size of the ship. They can achieve 7 years of detention and 10,5 million euro of fine in the event of an accident of sea aggravated. But this indisputable intensification of the penal responsibility is sometimes done in trompe-l'oeil. Indeed, the repressive device reveals incoherence because of a likely retroactive application of the softer measures of the law of August 1st, 2008 but also the uncertainties of abstract or procedural order. These abnormalities demonstrate the symbolic dimension and not instrumental which takes on too often the criminal law in environmental protection.

**Keywords:** Environmental penal responsibility, Discharge of hydrocarbons, Maritime security, Offences of marine pollution, Punishment of penalty-repair, Trial of Erika

---

## Référence électronique

Evelyne Monteiro, 2010. «Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de pollution maritime », VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement, Hors-Série 8. [En ligne], URL : <http://vertigo.revues.org/10184>

Le procès fleuve suite au naufrage de l'Erika a mis en évidence l'importance du droit pénal en matière de sauvegarde de l'environnement. Chacun garde en mémoire les images de la terrible marée noire provoquée par ce

pétrolier battant pavillon maltais qui coula le 12 décembre 1999 au large des côtes du Finistère. Tenant compte du jeu de déplacement des pouvoirs qui s'était opéré au fil des années, le jugement rendu le 16 janvier 2008 dans cette affaire par le Tribunal correctionnel de Paris a permis de rétablir l'ordre des responsabilités des différents acteurs intervenus dans la chaîne du transport maritime d'hydrocarbures. La société Total S.A. a été reconnue coupable du délit de pollution des mers. Or, la mise en œuvre de la responsabilité pénale du groupe pétrolier était loin d'être évidente<sup>1</sup>. Elle survient dans le contexte d'une évolution législative complexe mais significative visant à renforcer la responsabilité pénale en matière de pollution maritime.

Le Code de l'environnement distingue désormais aux articles L.218-11 et L.218-19 deux types de rejets illicites d'hydrocarbures à partir des navires susceptibles de toucher le milieu marin : les rejets volontaires en infraction aux règles de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires faite à Londres le 2 novembre 1973, dite convention MARPOL, et les rejets involontaires consécutifs à un accident de mer, par référence à la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures. Ratifiées par la France, ces conventions avaient été introduites en droit interne et la loi n° 83-563 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution des mers par les hydrocarbures avait assorti ce dispositif d'origine internationale de sanctions pénales. L'ordonnance n° 2000-216 du 19 septembre 2000 portant publication du Code de l'environnement intégra la loi de 1983. Mais depuis le naufrage de l'*Erika* et du *Prestige*, le dispositif pénal applicable aux pollutions des mers a été modifié à trois reprises dans le sens d'un renforcement de la répression : par la loi n° 2001-380 du 3 mai 2001, par la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004, dite loi Perben II, et enfin par la loi n° 2008-757 du 1<sup>er</sup> août 2008 relative à la responsabilité environnementale.

L'originalité de ces délits de pollutions des mers réside dans la technique utilisée, l'incrimination par renvoi à des

conventions internationales. Un renvoi qui se fait d'ailleurs parfois en cascade puisque sont visées non seulement les dispositions initiales de la convention MARPOL mais aussi celles provenant de ses modifications ultérieures. Le caractère hybride des infractions peut poser problème en termes d'accessibilité et de sécurité juridique, d'autant plus que les règles qui les régissent sont d'origine nationale, internationale et communautaire. Le droit communautaire a une influence grandissante sur la responsabilité pénale environnementale depuis que la compétence de la Communauté pour exiger des États membres qu'ils sanctionnent pénalement les infractions graves à la réglementation environnementale communautaire ne fait plus de doute<sup>2</sup>. D'ailleurs, le Traité de Lisbonne accroît le pouvoir de l'Union dans le champ pénal en poursuivant cet objectif d'harmonisation des incriminations et des sanctions pénales dans certains domaines par voie de directive<sup>3</sup>.

Les sanctions pénales, en raison de la fonction dissuasive attachée aux peines d'amendes ou d'emprisonnement prévues, traduisent avec plus de force la désapprobation de la société face aux comportements des « voyous des mers » - pour reprendre l'expression du Président Jacques Chirac - responsables de dégazages sauvages ou bien d'insupportables marées noires. Elles participent à la prévention des dommages causés à l'environnement marin, berceau de l'humanité sans lequel il n'y aurait eu aucune vie sur terre, renforçant la cohérence des mesures législatives prises en matière de sécurité maritime, notamment au niveau de l'Union européenne.

Mais dix ans après la catastrophe de l'*Erika*, où en est-on exactement quant aux délits de pollution des mers par hydrocarbures ? Si on remarque un renforcement incontestable de la responsabilité pénale des différents acteurs du transport maritime, une analyse plus fine des dernières réformes législatives françaises nous amène à constater que le droit pénal ne répond pas toujours à cet objectif affirmé de dissuasion et de prévention. Ce

<sup>1</sup> Trib.cor. Paris 16 janvier 2008, *JCP* 2008, II, 10053, note B.PARANÇE; *JCP* 2008, I, 126 étude par K. LE COUVIOUR; *Dr.envir.* 2008, n°156, Dossier spécial *Erika* p.15 à 25; *Rev.sc.crim.* 2008, p. 344, obs. J-H. ROBERT. L'affaire est en appel devant la Cour d'appel de Paris qui devrait rendre sa décision en mars 2010.

<sup>2</sup> Pour une vision d'ensemble du cadre communautaire concernant la responsabilité pénale environnementale: CUDENNEC (A.), « L'apport du cadre pénal communautaire à la prévention et à la réparation du dommage à l'environnement », in *La responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation*, Thèmes et commentaires, Actes, Dalloz 2009, p.395 et s.

<sup>3</sup> RUBI-CAVAGNA (E.), « Réflexions sur l'harmonisation des incriminations et des sanctions pénales prévues par le Traité de Lisbonne », *Rev.sc.crim.* 2009, p. 501 et s.

renforcement de la répression est aussi parfois en trompe-l'œil.

### **Un renforcement incontestable de la responsabilité pénale**

Afin de responsabiliser les différents acteurs du transport maritime, le Législateur au fil des dernières réformes a élargi le cercle des personnes responsables tout en renforçant considérablement les pénalités applicables.

#### *L'élargissement du cercle des personnes responsables*

##### *L'adaptation des règles quant aux sujets responsables*

L'épicentre de la responsabilité pénale se concentre toujours autour du navire-pollueur mais le cercle des personnes pénalement responsables n'a cessé de s'élargir. Traditionnellement, cette responsabilité était canalisée sur le capitaine ou le responsable à bord. Les lois du 3 mai 2001 et du 9 mars 2004 avaient déjà contribué à améliorer le système en étendant le champ d'application des incriminations. Depuis la loi du 1<sup>er</sup> août 2008, elles visent de façon générale différentes personnes physiques et morales sans distinguer entre les rejets volontaires et involontaires d'hydrocarbures. L'article L.218-18 du Code de l'environnement dispose désormais :

« Les peines prévues à la présente sous-section sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable de bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'un rejet effectué en infraction aux articles L.218-11 à L.218-17 et L.218-19 ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter ».

Lors de la catastrophe de l'*Erika*, le bureau d'enquête des accidents de mer avait dénombré plus d'une quinzaine d'intervenants potentiels dans la gestion du navire, indépendamment de tiers tels que la société de classification ou les chantiers navals. Si le Tribunal

correctionnel de Paris dans son jugement du 16 janvier 2008 a décidé de relaxer le capitaine du navire, il s'est livré à une analyse très subtile, remontant tous les maillons de la chaîne du transport maritime pour identifier ceux dont les défaillances étaient à l'origine du naufrage. Finalement, ont été reconnus responsables du délit de pollution des mers, le propriétaire de l'*Erika*, son gestionnaire, la société de classification Rina et la compagnie pétrolière Total SA<sup>4</sup>, c'est-à-dire la maison-mère dont dépendait le service *vetting*<sup>5</sup>.

C'est l'article L.218-24 du Code de l'environnement qui prévoit actuellement la responsabilité pénale des personnes morales dès lors que le rejet illicite d'hydrocarbures a été commis pour le compte de celle-ci par un de ses organes ou représentants. Le raisonnement qui a conduit le Tribunal correctionnel de Paris à retenir la responsabilité pénale de la société Total SA est assez subtil. Il interprète de façon extensive la notion de personne intervenue « dans la gestion du navire ». En effet, la maison-mère avait fait procéder à l'inspection du pétrolier avant la conclusion du contrat d'affrètement et donc participé à la gestion du navire dont elle ne pouvait ignorer les défauts. Le navire avait été inspecté sur la base d'un document comportant quatorze rubriques et plusieurs centaines de questions. Ainsi, la faute du professionnel concerné du service *vetting*, même s'il n'était pas identifié en l'espèce, a pu engager la responsabilité pénale de la société Total SA<sup>6</sup>. Le jugement confirme par ailleurs la tendance de la jurisprudence à interpréter très soupagement les conditions de mise en œuvre de la responsabilité pénale de la personne morale qui figurent à l'article 121-2 du Code pénal lorsqu'il s'agit d'une infraction d'imprudence.

<sup>4</sup> ...et non pas la filiale de Total qui avait conclu le contrat d'affrètement car, d'après le tribunal, la Convention CLC (convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) du 29 nov. 1969 s'oppose à ce que la responsabilité de l'affréteur soit recherchée à qualité.

<sup>5</sup> Le *vetting* est une pratique des groupes pétroliers qui s'est développée à la suite du naufrage de l'*Amoco-Cadiz*. Afin d'échapper au système de responsabilité internationale mis en place au niveau du transport maritime d'hydrocarbures, les compagnies pétrolières se sont petit à petit démunies de leur flotte tout en conservant un droit de regard sur les navires qu'elles affrètent. Le *vetting* consiste en une inspection externe du navire avant le contrat d'affrètement qui vient se superposer aux contrôles effectués par les sociétés de classification.

<sup>6</sup> Laquelle a été condamnée au maximum de l'amende qui était prévue à l'époque à l'encontre d'une personne morale reconnue coupable d'un rejet d'hydrocarbures suite à un accident de mer: 375000 euros.

Mais un des apports essentiels de la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 réside dans le fait que l'article L.218-19. IV du Code de l'environnement semble élargir le cercle des pénalement responsables à « *un ensemble de personnes physiques étrangères à la marche du navire, sa gestion, son contrôle ou sa direction* <sup>7</sup> ». Cette extension révèle, en effet, une autre adaptation des règles, celles relatives à l'élément moral de l'infraction.

#### *L'adaptation de l'élément moral de l'infraction*

L'élément moral de l'infraction est ce qui permet de faire basculer la pollution par hydrocarbures d'un dispositif pénal à l'autre, selon que le rejet est volontaire ou accidentel. L'article L.218-19. I du Code de l'environnement réprime ainsi le fait d'avoir provoqué un accident de mer entraînant une pollution par hydrocarbures par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements ou de ne pas avoir pris les mesures nécessaires pour l'éviter. En droit français, la définition de la faute pénale d'imprudence a été profondément modifiée par la loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000, dite Loi Fauchon, afin de mieux délimiter la responsabilité pénale des décideurs publics ou privés. Lorsque l'auteur d'une infraction par imprudence, personne physique, n'a pas causé directement le dommage mais a créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, l'alinéa 4 de l'article 121-3 du Code pénal exige désormais une faute d'imprudence qualifiée, c'est-à-dire plus grave puisque répondant à des strictes exigences légales<sup>8</sup>. La loi du 1<sup>er</sup> août 2008 a tenu compte de la nouvelle définition en procédant aux adaptations nécessaires de la faute d'imprudence qui est exigée à l'encontre des personnes physiques qui sont à l'origine d'un dommage causé à l'environnement suite à un rejet d'hydrocarbures causé par un navire. En effet, l'article L.218-19. IV du Code de l'environnement dispose :

« Nonobstant les dispositions du quatrième alinéa de l'article 121-3 du Code pénal, les

personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer ».

Ces précisions semblaient nécessaires dans la mesure où les textes ont élargi le domaine de l'incrimination quant aux personnes pouvant voir leur responsabilité pénale engagée. Elles ont l'incontestable mérite de respecter scrupuleusement la directive 2009/35/CE du Parlement et du Conseil du 21 octobre 2009 qui impose aux États d'incriminer les rejets illicites de substances polluantes par les navires lorsqu'ils ont été commis intentionnellement, témérairement ou à la suite d'une négligence grave et entraînant une détérioration de la qualité des eaux<sup>9</sup>.

Dans le procès de l'*Erika*, le Tribunal correctionnel de Paris s'était prononcé avant que cette précision ne soit insérée par la loi du 1<sup>er</sup> août 2008. Il avait estimé, qu'en absence de toute précision textuelle, la faute d'imprudence n'avait pas à être la cause directe et immédiate de l'accident. L'application de l'article L.218-19. IV du Code de l'environnement sera certainement dans le futur au centre des débats devant les tribunaux répressifs lorsque des poursuites pénales seront exercées pour délit de pollution involontaire des mers par hydrocarbures. D'autant plus que la répression pénale s'est considérablement durcie à l'égard des auteurs potentiels des faits.

#### *Le durcissement des peines*

Depuis la loi du 1<sup>er</sup> août 2008, les peines peuvent s'élever jusqu'à 10 ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende, en cas de pollution volontaire, et 7 ans

<sup>7</sup> RABUTEAU (Y.), « Marées noires: le dispositif pénal issu de la loi sur la responsabilité environnementale », *DMF* 2009, n°703, p. 481.

<sup>8</sup> Il faut soit la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité et de prudence prévue par la loi ou le règlement, soit une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qui ne pouvait être ignorée. La Cour de cassation a estimé que cette disposition était applicable aux délits de pollutions des eaux prévues dans le Code de l'environnement.

<sup>9</sup> Voir le 9<sup>ème</sup> considérant de la directive 2009/123/CE ainsi que l'article 4.1 de la directive 2005/35/CE du 7 sept. 2005 modifiée relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, *JOUE* L.280 du 27 oct.2009, p. 52.

d'emprisonnement et 10,5 millions d'euros d'amende, en cas d'accident de mer aggravé.

*Le durcissement des peines en cas de pollution volontaire*

Les articles L.218-11 à L.218-13 du Code de l'environnement incriminent les pollutions par hydrocarbures intentionnelles, c'est-à-dire celles qui contreviennent aux interdictions posées par l'annexe I de la convention MARPOL relative aux contrôle des rejets d'hydrocarbures<sup>10</sup>. Le Législateur a tenu compte des modifications apportées à cette convention qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007 puisque le texte d'incrimination renvoie aux règles 15 et 34 de l'annexe I et non plus aux articles 9 et 10. Les peines dépendent de la nature et de la taille du navire. Les sanctions concernant les pollutions volontaires provenant de navires de gros tonnage étaient déjà passées de 4 ans d'emprisonnement et 600000 euros d'amende à 10 ans d'emprisonnement et 1 million d'euros d'amende sous la loi Perben II (loi du 9 mars 2004). Les peines se sont encore durcies avec la loi du 1<sup>er</sup> août 2008. Ainsi, s'il s'agit d'un navire-citerne (pétrolier) dont la jauge brute est supérieure ou égale à 150 tonneaux, ou bien supérieure ou égale à 400 tonneaux dans le cas des autres navires ou d'une plate-forme, la peine est portée à 10 ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende (art. L.218-13 du C. envir.). Les mêmes peines sont prévues pour les navires-citernes inférieurs à 150 tonneaux et les autres navires inférieurs à 400 tonneaux mais d'une puissance supérieure à 150 kilowatts (art. L.218-12 du C. envir.). Pour les pollutions volontaires par hydrocarbures provenant des navires autres que ceux précédemment cités, l'article L.218-11 du Code de l'environnement prévoit actuellement 50000 euros d'amende. En cas de récidive, ces peines peuvent aller jusqu'à 1 an d'emprisonnement et 100000 euros d'amende. Là encore les peines sont

sensiblement augmentées quant à l'amende encourue puisqu'elle n'était que de 6000 euros dans les deux cas sous l'empire de la loi Perben II. Ce durcissement des peines est plus nuancé en cas d'accident de mer.

*Le durcissement des peines en cas de pollution accidentelle*

Le système mis en place par la Loi Perben II en matière de pollutions involontaires par hydrocarbures contenait déjà des peines assez lourdes puisque le maximum de la peine encourue était 7 ans d'emprisonnement et 700000 euros. Il prévoyait par ailleurs une gradation des peines sophistiquée combinant plusieurs critères : la taille du navire, la gravité du dommage causé à l'environnement et la gravité de la faute d'imprudence commise. La loi du 1<sup>er</sup> août 2008 a repris ces distinctions en apportant quelques précisions ou modifications. La peine maximale applicable est désormais de 7 ans d'emprisonnement et de 10,5 millions d'euros d'amende (art. L.218-19. III du C. envir.) lorsque le rejet polluant provient d'un navire de gros tonnage par référence à l'article L.218-13 du Code de l'environnement<sup>11</sup>, ou d'une plate-forme, et lorsque deux autres circonstances aggravantes sont vérifiées : un dommage irréversible ou d'une particulière gravité a été causé à l'environnement et le rejet résulte directement ou indirectement d'une faute d'imprudence qualifiée. Cette dernière consiste, d'après l'article L.218-19. II du Code de l'environnement, soit dans la violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, soit dans une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité que son auteur ne pouvait ignorer. On retrouve les critères légaux précédemment évoqués à propos de la faute d'imprudence qualifiée qui va permettre d'engager la responsabilité pénale des personnes physiques quand elles n'ont pas directement causé le dommage<sup>12</sup>. Mais ils agissent ici en tant que circonstance aggravante du délit de pollution involontaire des mers, à l'image des raisonnements utilisés par le Législateur dans le Code pénal à propos de la faute de mise en danger

<sup>10</sup> La convention MARPOL envisage des zones spéciales MARPOL correspondant à des mers particulièrement vulnérables telles que la Méditerranée, la Manche, la mer Baltique ou la mer Noire, et des zones de droit commun. Par exemple, dans le cadre du droit commun, les rejets en provenance des espaces à cargaison des pétroliers (navires-citernes) sont interdits, sauf s'ils respectent certaines conditions très strictes, notamment d'éloignement des côtes. De même les rejets des cales de la tranche des machines de ces navires-citernes sont interdits, sauf si le navire fait route, qu'il utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures et que la teneur en hydrocarbure ne dépasse pas un seuil déterminé. Pour plus de détails sur les règles applicables, cf. GUIHAL (D.), *Droit répressif de l'environnement*, Economica, 3<sup>ème</sup> édition, 2008, pp. 360-361.

<sup>11</sup> C'est-à-dire les navires-citernes dont la jauge brute est supérieure ou égale à 150 tonneaux ou supérieure ou égale à 400 tonneaux pour les autres navires.

<sup>12</sup> Art. L.218-19.IV du C. envir.

délibérée, circonstance aggravante de l'homicide ou des blessures par imprudence.

Sans rentrer dans le détail des peines qui sont prévues, le dispositif actuel distingue entre l'accident de mer provoqué par une faute simple d'imprudence sans répercussion notable sur l'environnement (art. L.218-19. I et art. L.218-19.I, 1° et 2° du C. envir.) et l'accident de mer provoqué par une faute simple d'imprudence ayant causé directement ou indirectement un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement (art. L.218-19. I, 3° et 4° du C. envir.). Ces faits sont punis uniquement de peines d'amende, qui varient selon la taille du navire, dont le montant a été considérablement augmenté<sup>13</sup>. On notera cependant que la peine d'emprisonnement a ici disparu.

Ensuite, le dispositif distingue entre les causes et les conséquences de l'accident de mer pour aggraver les peines applicables. De façon très schématique, on remarque que la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 a surtout augmenté les peines d'amendes sans toucher aux peines d'emprisonnement prévues par la loi Perben II. Ainsi, en cas de faute d'imprudence qualifiée ayant causé directement ou indirectement une pollution accidentelle sans répercussion notable sur l'environnement, les sanctions vont d'une simple amende de 6000 euros pour les navires n'entrant pas dans les catégories des articles L.218-12 et L.218-13 du Code de l'environnement à 5 ans d'emprisonnement et 7,5 millions d'euros pour les navires de gros tonnage ou une plate-forme<sup>14</sup>. Les peines les plus graves sont encourues lorsque la faute d'imprudence qualifiée à l'origine de l'accident de mer a eu pour conséquence directe ou indirecte un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement. L'article L.218-19.III du Code de l'environnement prévoit 7 ans d'emprisonnement et 10,5 millions d'euros d'amende pour les navires de gros tonnage et les plates-formes et 5 ans d'emprisonnement et 7,5 millions d'amende pour les navires visés à l'article L.218-12 du Code de l'environnement.

<sup>13</sup> Les rejets illicites d'hydrocarbures sans répercussions notables sur l'environnement suite à une faute simple d'imprudence sont punis de 800000 euros d'amende pour les navires visés à l'art. L.218-13, de 400000 euros d'amende pour les navires visés à l'art. L. 218-12 et de 4000 euros d'amende pour les autres navires. En cas de dommage irréversible ou d'une particulière gravité causé à l'environnement, les amendes s'élèveront respectivement à 7,5 millions d'euros et à 4,5 millions d'euros pour les navires de plus grande taille ou les plates-formes.

<sup>14</sup> Art. L.218-19. II, 1°, 2° et 3° du C. envir.

La réponse pénale aux pollutions maritimes offre d'intéressantes perspectives, notamment grâce à la consécration du dommage écologique pur par le législateur comme critère de répression. L'environnement est ainsi pleinement devenu au fil des réformes de ces dernières années une valeur pénalement protégée. Mais encore faut-il que ces réformes puissent être applicables et réellement appliquées.

### Un renforcement parfois en trompe-l'œil

Même si on peut se féliciter des avancées réalisées en la matière par le droit français, le dispositif répressif révèle des incohérences et des incertitudes d'ordre conceptuel ou procédural.

#### *Les incohérences du dispositif répressif*

##### *L'effet pervers des conflits de lois dans le temps*

En vertu du principe de la légalité des délits et des peines, la loi pénale plus sévère ne peut pas rétroagir, contrairement à la loi pénale plus douce qui, elle, va s'appliquer immédiatement aux infractions commises avant son entrée en vigueur et n'ayant pas encore été définitivement jugées. Or, les délits de pollutions des mers peuvent donner lieu à un conflit de lois dans le temps multiple dans la mesure où trois réformes se sont succédées en quelques années. Le procès de l'*Erika* en est le témoignage. Quatre lois se trouvent alors en conflit, la loi du 5 juillet 1983 dont les dispositions avaient été retranscrites à l'article L.218-22 du Code de l'environnement, la loi du 3 mai 2001, la loi du 9 mars 2004 et la loi du 1<sup>er</sup> août 2008. Il n'y aurait aucune difficulté si ces lois étaient toutes plus sévères dans l'ensemble de leurs dispositions. Mais ce n'est pas le cas avec la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 qui contient des dispositions à la fois plus douces et plus sévères.

Quel dispositif doit-on appliquer ? La première difficulté concerne la règle à retenir en cas de conflit entre plus de deux lois successives car les solutions dégagées en la matière concernent l'hypothèse classique où seulement deux lois sont en conflit. La solution est loin d'être certaine en jurisprudence, le cas de figure étant assez atypique. Pour une partie de la doctrine, le conflit ne devrait s'établir potentiellement qu'entre la loi en vigueur au moment de

l'infraction et celle du jugement<sup>15</sup>. La loi du 1<sup>er</sup> août 2008 devrait donc pouvoir s'appliquer rétroactivement pour certaines de ses dispositions plus douces. Ainsi, en est-il en matière de pollution volontaire par hydrocarbures lorsque l'infraction a été commise au-delà de la mer territoriale par un capitaine français. En effet, l'article L.218-22 du Code de l'environnement a supprimé à son égard la peine de prison lorsque l'infraction est commise dans la ZEE<sup>16</sup> afin d'assurer un traitement égalitaire entre capitaines français et étrangers vis-à-vis desquels n'étaient applicables que des peines d'amende. D'après la jurisprudence, une loi qui supprime une peine privative de liberté mais qui en même temps aggrave des peines d'amende est indivisible et par conséquent doit être considérée comme plus douce et donc s'appliquer immédiatement aux infractions commises avant son entrée en vigueur<sup>17</sup>. La solution qu'il convient de donner aux conflits de loi dans le temps pourrait aboutir à des résultats tout à fait surprenants. Prenons l'exemple d'un navire de 300 tonnes ayant une puissance supérieure à 150 kilowatts qui a commis un dégazage dans la ZEE française, le 1<sup>er</sup> mars 2008. Si le capitaine est français, les nouvelles dispositions de l'article L.218-12 du Code de l'environnement vont pouvoir immédiatement s'appliquer et il va encourir une peine d'amende de 15 millions d'euros. Mais si le capitaine est étranger, l'amende applicable sera de 700000 euros car les nouvelles dispositions doivent être considérées à son égard comme étant plus sévères et ne peuvent pas rétroagir. Or, le législateur voulait supprimer toute différence de traitement entre capitaines français et étrangers afin de lutter contre les pavillons de complaisance<sup>18</sup> !

En ce qui concerne la répression des rejets involontaires d'hydrocarbures, la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 contient également une série de dispositions plus douces qui risquent de poser problème quant à leur application dans le temps. Les pollutions accidentelles liées à une faute simple d'imprudence de l'article L.218-19. I du Code de

l'environnement ne contiennent plus que des peines d'amende. La suppression de l'emprisonnement par le législateur permet de les appliquer rétroactivement aux infractions commises avant l'entrée en vigueur de la loi relative à la responsabilité environnementale. De même l'article L.218-19. IV du Code de l'environnement est venu restreindre le champ d'application des incriminations en raison des précisions apportées à l'élément moral. Si on tient compte de la jurisprudence de la Cour de cassation<sup>19</sup>, ces dispositions devraient pouvoir bénéficier immédiatement aux personnes physiques impliquées dans l'affaire de *Erika*. En l'espèce, la faute d'imprudence des personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage devrait donner lieu à de nouvelles appréciations au regard des nouveaux critères légaux qui sont beaucoup plus restrictifs. Ce n'est pas totalement inconcevable qu'ils puissent fonder la relaxe de certaines d'entre elles... Si les règles de conflit de lois dans le temps révèlent certaines incohérences dans l'application du dispositif répressif, il en va de même pour les pénalités applicables.

#### *La dimension plutôt symbolique des pénalités applicables*

Les lourdes peines d'emprisonnement prévues ne sont jamais appliquées en pratique. Une étude du CEDRE<sup>20</sup> montre la rareté des condamnations à des peines de prison lorsqu'il s'agit de pollutions volontaires par hydrocarbures. La peine d'emprisonnement à l'encontre du capitaine du navire n'a été prononcée que dans deux affaires<sup>21</sup>. Par ailleurs, elle était assortie d'un sursis. En revanche, des peines d'amendes sont prononcées de façon bien réelle à leur encontre ainsi qu'à l'égard de l'armateur. Depuis que les tribunaux du Littoral spécialisés ont été créés<sup>22</sup>, les autorités judiciaires et les autorités de l'État, par le biais des Préfets maritimes, ont développé une politique répressive

<sup>15</sup> DESPORTES (F.), LE GUNEHIC (F.), *Droit pénal général*, Economica, 13<sup>ème</sup> éd. 2006, n° 356.

<sup>16</sup> ZEE : Zone Economique Exclusive sous juridiction de l'État côtier.

<sup>17</sup> Crim. 15 mars 1995, *Bull.crim.* n°106.

<sup>18</sup> Pour le rapporteur du projet de loi à l'Assemblée nationale, le député Alain GEST, le fait de pouvoir appliquer des peines de prison aux seuls navires français était apparu comme insupportable car c'était un encouragement à naviguer sous des pavillons de complaisance. Cf. RABUTEAU (Y.) : « Loi sur la responsabilité environnementale et rejets volontaires d'hydrocarbures à partir des navires: Avancées et incertitudes », *DMF* 2008, n°698, p. 1079.

<sup>19</sup> La nouvelle définition des infractions non intentionnelles donnée par la loi du 10 juillet 2000 a été appliquée immédiatement à des faits de pollution de cours d'eaux douces (art. L.432-2 du C. envir.) qui avaient été commis avant son entrée en vigueur, cf. crim. 15 mai 2001.

<sup>20</sup> Voir le site internet du CEDRE (Centre de documentation, recherches et expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux) [www.le-cedre.fr](http://www.le-cedre.fr). Cette étude récapitule les affaires et jugements survenus après le naufrage du *Prestige* jusqu'au 2 mars 2008.

<sup>21</sup> Affaire *Kalhed Ibn Whaleed*, TGI de Marseille, 6 sept. 2004 : 1 an de prison avec sursis et 500000 euros d'amende. Affaire *Mega express II*, TGI de Marseille, 8 juin 2005 : 6 mois de prison avec sursis et 500000 euros d'amende.

<sup>22</sup> Par la loi n°2001-380 du 3 mai 2001 et son décret d'application n°2002-196 du 11 février 2002.



plus efficace, notamment grâce au déroutement des navires et leur mise sous caution, servant à garantir le paiement des amendes en cas de condamnation. Celles-ci sont de plus en plus élevées et la plupart du temps mises à la charge des armateurs grâce aux mécanismes figurant dans le Code de l'environnement<sup>23</sup>.

Ainsi, le 1<sup>er</sup> juillet 2009, le Tribunal correctionnel de Brest a prononcé à l'encontre des capitaines des navires des amendes record dans deux affaires : 1 million d'euros et 2 millions d'euros dont 90 % ont été mis à la charge des armateurs<sup>24</sup>. Sous l'ancien dispositif répressif, les plus fortes peines d'amende avaient atteint 800000 euros alors que le maximum encouru était de 1 million d'euros<sup>25</sup>.

En ce qui concerne les pollutions accidentelles, le nouveau dispositif prévoit également des peines d'emprisonnement et d'amende très élevées. Nous avons vu qu'il sera plus facile d'engager des poursuites pénales à l'encontre des personnes morales qu'à l'encontre des personnes physiques, en raison des nouveaux critères légaux liés à la faute d'imprudence. On peut regretter que le Législateur n'ait pas envisagé explicitement une peine complémentaire qui pourrait s'avérer efficace : la sanction-réparation. Cette possibilité pour le juge répressif de prononcer, à titre de peine alternative ou complémentaire de l'emprisonnement ou de l'amende, la sanction-réparation a été introduite par la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance<sup>26</sup>. Elle s'applique en matière délictuelle, aussi bien aux personnes physiques qu'aux personnes morales<sup>27</sup> et prend la forme soit d'une indemnisation du préjudice subi par la victime, soit d'une réparation en nature. Le juge répressif pourrait donc ordonner aux pollueurs des mers de faire remettre en état les zones côtières qu'ils ont dégradées, à titre de sanction. Mais en ce qui concerne les rejets illicites d'hydrocarbures, la sanction-réparation ne peut pas s'appliquer pour l'instant comme peine complémentaire, le Législateur ne l'ayant pas expressément envisagé. Elle ne peut jouer qu'à titre de

peine alternative venant remplacer les peines encourues. Des aménagements textuels sont nécessaires pour que cette innovation très prometteuse<sup>28</sup> puisse permettre au droit pénal de l'environnement de jouer son objectif de prévention et de dissuasion, sa fonction instrumentale<sup>29</sup>, au-delà de cette fonction symbolique assurée par la référence à des peines de prison très élevées qui en pratique ne sont jamais appliquées. D'autant plus que les textes actuels font planer beaucoup d'incertitudes sur cette volonté affichée par le Législateur de renforcer la responsabilité pénale.

#### *Les incertitudes d'ordre conceptuel ou procédural*

##### *Les incertitudes conceptuelles*

Les contours de certains concepts du dispositif répressif lié aux pollutions maritimes par hydrocarbures devront être précisés, notamment ceux relatifs aux accidents de mer. Quand est-ce que le dommage à l'environnement est irréversible ? Quelle est la différence entre un dommage irréversible causé à l'environnement et un dommage d'une particulière gravité ?

Une autre incertitude conceptuelle touche la nouvelle définition donnée à la faute d'imprudence qualifiée qui est exigée pour engager la responsabilité pénale des personnes physiques n'ayant pas causé directement le dommage ainsi que pour l'application des délits de pollution des mers aggravés de l'art. L.218-19. II et III du Code de l'environnement. Que faut-il mettre derrière la notion de faute caractérisée exposant l'environnement à un risque que son auteur ne pouvait ignorer ? Quand est-ce que ce risque est d'une particulière gravité ? Autant de questions qui ponctueront les débats devant les tribunaux au fil des procédures dans lesquelles, de plus en plus souvent, le fil de l'écheveau à dénouer sera donné à l'expert. Les connaissances techniques et scientifiques environnementales sont également d'un grands secours en matière de preuve des rejets illicites d'hydrocarbures. Or, en matière de procédure, il convient de souligner un oubli assez curieux de la part du Législateur.

<sup>23</sup> Art. L.218-23-I du C. envir.

<sup>24</sup> Affaires *Al Esraa* et *Valentia* commentées par Yann RABUTEAU in *Environnement marin- ANVMAR*, [www.allegans.com](http://www.allegans.com). Ces amendes record sont à relativiser puisque le maximum de l'amende encourue est désormais 15 millions d'euros.

<sup>25</sup> La fixation du montant de l'amende sur 4 fois la valeur de la cargaison a disparu dans le nouveau dispositif répressif issu de la loi du 1<sup>er</sup> août 2008.

Elle n'avait jamais été utilisée en pratique.

<sup>26</sup> Art. 131-8-1 du C. pén.

<sup>27</sup> Art. 131-39-1 du C. pén.

<sup>28</sup> Au niveau de l'Union européenne, la réparation du dommage à l'environnement avait été proposée comme sanction alternative, cf. CUDENNEC (A.), op.cit., pp.403-404.

<sup>29</sup> Cf. les propositions de Véronique JAWORSKI, « La réponse pénale au dommage écologique causé par les marées noires », *RJE* n°2009, n°1, pp. 17-25.

### *Les incertitudes procédurales*

Comment se passe en pratique la preuve du délit de pollution des mers par hydrocarbures ? Il faut que le navire suspect soit clairement identifié comme étant celui qui est à l'origine du rejet polluant. Seules des patrouilles de surveillance aérienne organisées par les douanes, la gendarmerie ou la Marine nationale permettent d'établir cette preuve grâce aux photographies prises de ciel montrant l'identité du navire, son sillage pollué et l'absence de pollution alentours. Elles sont ensuite analysées au moyen de codes d'apparence mis en vigueur par l'accord de Bonn sur la protection de l'Atlantique Nord. Ces codes d'apparence visent à déterminer la nature et la quantité d'hydrocarbures déversés par le navire pollueur. Ce mode de preuve a été validé par la Cour de cassation<sup>30</sup>, au nom du principe de la liberté de la preuve en matière pénale. 2/3 des procès-verbaux constatant les rejets illicites proviennent des chefs de bord des hélicoptères ou des avions de la Marine nationale.

Les règles relatives à la procédure de constat des pollutions maritimes ont été remodelées par la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 et la référence aux règles de la convention MARPOL a été mise à jour. Mais l'habilitation des officiers de la Marine nationale continue à se faire par référence aux anciennes règles de la convention MARPOL, à savoir les règles 9 et 10 de l'annexe I, et non pas par rapport aux règles 15 et 34. Elles ne sont plus pertinentes aujourd'hui puisque ces règles concernent le certificat international de prévention de la pollution par hydrocarbures et non pas les conditions de rejets. Cet oubli serait lié au contexte de la procédure d'urgence dans laquelle a été adoptée la loi du 1<sup>er</sup> août 2008, afin de pallier le retard de transposition en droit interne de plusieurs directives communautaires<sup>31</sup>.

Faute d'être réparée, cette omission du Législateur risque d'être exploitée par les avocats des prévenus car les PV établis par les officiers de la Marine nationale depuis l'entrée en vigueur de la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 ne font plus foi jusqu'à preuve contraire. Les observations effectuées dans leurs constats pourraient néanmoins valoir comme

simple renseignement et continuer à être utilisés en pratique<sup>32</sup>. Cette incertitude d'ordre procédural va-t-elle avoir un impact sur le nombre de pollutions constatées et réprimées ? Elles avaient déjà connu une nette diminution au cours des dernières années.

### **Conclusion**

La pollution maritime donne lieu actuellement à une responsabilité pénale renforcée dans les textes mais en apparence seulement. Il est sans doute encore trop tôt pour en juger. Attendons la décision finale des juges dans le procès de *Erika*.

Le droit pénal a hissé la préservation de la mer au rang de valeur pénalement protégée. Toutefois, il gagnerait en efficacité en accordant une place privilégiée à la peine de sanction-réparation, laquelle présente l'incontestable mérite de permettre une remise en l'état du milieu marin et des zones côtières dont le coût et le caractère contraignant s'avèrent être en eux-mêmes très dissuasifs, bien plus dissuasifs que les peines d'amende. D'autant plus que l'application de ces peines d'amende très élevées pose parfois d'inextricables problèmes pratiques.

---

<sup>30</sup> Crim. 13 mars 2007, *Dalloz* 2007, p. 2590, note Thierry GARÉ. Cependant, la cour de cassation exige également de la part des juridictions du fond un faisceau d'indices concordants pour caractériser l'infraction.

<sup>31</sup> Voir les explications de Yann RABUTEAU, op.cit. note n°18, pp.1080-1081.

---

<sup>32</sup> RABUTEAU (Y.), *ibid.*, p.1082.