

La responsabilité internationale en cas de pollution marine par les hydrocarbures

Youssef Essamett

Docteur en droit public, secrétaire général de la Faculté des lettres et des sciences humaines –
Mohammedia

Université Hassan II de Casablanca

Youssef-82.droit@hotmail.co

Résumé :

Les activités humaines en mers et océans ont constituées pendant des années un risque très dangereuse vu le nombre important des nuisances dans le milieu marin. Le transport par voie maritime a connu un essor en terme quantitatif des marchandises assez important. En effet, ses sont plus de 50000 navires qui naviguent chaque année à travers les océans avec un total de 8.7 milliards de tonnes transportées par des navires assurant 90% du trafic mondial. Une telle situation engendre des dégâts pour l'environnement marin, notamment pour l'équilibre de l'écosystème et de la biodiversité marine à cause des déversements des hydrocarbures qui se propagent très vite constituant des marées noires difficile à combattre. Il en résulte que Les déversements des hydrocarbures en mer avaient pris de l'ampleur et causent des réactions au niveau mondial et ont poussé les législateurs de s'offenser au delà de la prévention et de la lutte contre la pollution marine, aux questions de responsabilité et d'indemnisation. C'est alors que des conventions sont apparues, établissent un régime innovateur de responsabilité et d'indemnisation qui ne se fonde plus essentiellement sur la conduite des responsables de pollution.

Les premières règles internationales de responsabilité et d'indemnisation ont intéressé les substances nucléaires. L'autre volet des conventions concerne la réparation et la responsabilité des dommages de pollution par le pétrole. Ces conventions posent le principe de la responsabilité objective et tentent d'instaurer un cadre international d'assurance de la responsabilité obligatoire. Chose qui n'est pas toujours facile, en raison du chevauchement et de la divergence des intérêts entre les responsables de la pollution et les victimes.

Mots clés :

Responsabilité civile, indemnisation, hydrocarbures, conventions internationales, milieu marin, navires

Abstract :

Seas and oceans-related human activities have throughout the years constituted serious risks, due to their numerous harmful effects on marine environment. For instance, sea transportation has experienced a fairly significant increase regarding goods quantity; taking into account that each year more than 50,000 ships use the oceans' navigable routes, transporting the total of 8.7 billion tons and ensuring 90% of the world's traffic. Yet, such situation is causing a great damage to the marine environment as well as the balance of the ecosystem and marine biodiversity, in particular, due to the difficulty of handling the quick spread of oil spills. With the latter becoming a widely spread sea phenomena, global reactions have emerged and prompted legislators to focus not only on preventing and combating marine pollution, but also on imposing penalties on the responsible persons. As a result, conventions have become a common practice to establish an innovative and practical penalizing system that is not based solely on the conduct of those responsible for pollution.

While the first international regulations on responsibility and penalization is concerned with nuclear substances, the other part of the conventions is related to liability and resolving oil spills pollution damages. Such conventions highlight the value of objective liability and aim at establishing an international framework ensuring a compulsory one, though this is not an easy task, due to the overlapping and diverging interests between those responsible for pollution and the victims.

INTRODUCTION

Selon les principes du droit international, chaque fois qu'il y a une violation d'une règle juridique internationale, cela entraîne la responsabilité du sujet du droit international à qui cette violation est imputable. Bien évidemment, la transposition de ce principe dans le domaine du droit international de l'environnement est permise¹

Les déversements des hydrocarbures en mer avaient pris de l'ampleur et causent des réactions au niveau mondial et ont poussé les législateurs de s'offenser au delà de la prévention et de la lutte contre la pollution marine, aux questions de responsabilité et d'indemnisation. A certaine époque, le droit était impuissant pour trancher sur le régime juridique de la responsabilité et l'indemnisation, du fait que chaque système juridique interne traitait indifféremment les dommages par pollution, par le biais du droit commun de responsabilité civile qui, de façon générale, se fonde sur la faute subjective de l'auteur des dommages, et non sur les conséquences objectives de son acte².

En matière de lutte contre la pollution, l'action du PNUE, a été efficacement complétée par la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite MARPOL 73/78. Cette convention a été adoptée par la conférence internationale sur la pollution des mers convoquée par l'organisation maritime internationale³ du 8 octobre au 2 novembre 1973. Elle a été modifiée en 1978 par le protocole adopté par la conférence internationale sur la sécurité des navires citernes et la prévention de la pollution tenue sous l'égide de l'OMI du 6 au 17 février 1978. La convention MARPOL assure sa mise en application par deux protocoles adoptés en 1978 et en 1997 et de six annexes. L'ensemble des règles de la convention de MARPOL vise à prévenir et à réduire au minimum les causes de pollution, notamment, celles dues aux navires qu'elles soient accidentelles ou opérationnelles. De manière générale, la définition de la pollution a fait l'objet de plusieurs travaux qui visent à contourner ses limites. Déjà, l'organisation de coopération et de développement

¹ Alexandre Kiss et Jean-Pierre Beurier, 2000, «Droit international de l'environnement », Pedone, 2^{ème} édition p.365.

² Huel A. « Le Droit Pénal international de la pollution Maritime » in « Droit de l'environnement Marin-Développements Récents », 1988, Paris, Ed., Economica, pp.333-338

³ L'Organisation maritime internationale (OMI) est une organisation spécialisée des Nations Unies dans le domaine du droit maritime et de la navigation internationale. Elle a été créée en 1948 sous le nom d'organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI).

économique, appréhendait la pollution comme : « l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, de substances ou d'énergie dans l'environnement, qui entraîne des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux systèmes écologiques, à porter atteinte aux agréments ou à gêner les autres utilisations légitimes de l'environnement »⁴. Alors que de manière spécifique, l'article 1 de la convention sur le droit de la mer de 1982⁵ définit la pollution marine comme étant : « l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marine, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agréments ». Du côté protection de l'environnement marin, la convention sur le droit de la mer consacre une partie de ses dispositions à la protection et à la préservation du milieu marin. En effet, la partie XII énonce un principe d'importance fondamentale : les États membres ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin. Il est question d'une obligation de partie générale comportant la totalité du milieu marin, y compris celui sous juridiction d'États.

Cependant, et devant la multiplication des accidents maritimes ayant causé le déversement des milliers de tonnes des hydrocarbures à l'instar de la collision du pétrolier Torrey Canyon survenue au large des côtes britanniques le 18 mars 1967 causant le déversement de 120.000 tonnes d'hydrocarbures⁶. Ce fut le premier accident de cette envergure mobilisant la conscience écologique internationale, ou encore l'accident de l'Amoco Cadiz⁷ faisant naufrage sur les bordures d'un département Français dans la région Bretagne (Finistère) faisant coulé une quantité estimée à 220.000 tonnes de pétrole brut fut

⁴ Recommandation du conseil de l'OCDE concernant des principes relatifs à la pollution transfrontière (adoptée par le conseil à sa 372 séance, le 14 novembre 1974) in : Revue Juridique de l'Environnement, N°1, 1977, pp.100-104.

⁵ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) en anglais United Nations convention on the Law of the sea (UNCLOS) a fait l'objet de la 3ème conférence des Nations Unies sur le droit de la mer qui s'est réunie en décembre 1973. Ses travaux se sont terminés à Montégo Bay (Jamaïque) par l'adoption le 10 décembre 1982 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer

⁶ Le navire Torrey Canyon battant pavillon l'Etat de Liberia et dont le fonctionnement est assuré par la société américaine « Union Oil Company of Californie ».

⁷ Amoco Cadiz est un pétrolier battant pavillon l'État de Liberia d'une capacité de 234.000 tonnes, et géré par la compagnie américaine Amoco Transport.

déversée provoquant une marée noire. . Aussi, suite à l'accident de l'ERIKA⁸ , le 12 décembre 1999, près de 19.800 tonnes de pétrole se sont déversées et ont causé la pollution de plus de 400 kilomètres des côtes françaises. C'est ainsi que le besoin s'est fait sentir pour instaurer un régime de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution marine notamment lorsqu'il s'agit des marées noires causées par les collisions des navires portant des hydrocarbures. Pour y parvenir, la donne n'était pas aussi simple qu'elle paraissent . En fait, devant la conflictualité des lois et juridictions des différents Etats, il a été nécessaire d'entamer des négociations sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour adopter un régime uniforme de responsabilité et d'indemnisation qui puisse répondre aux doléances des victimes et surtout pour réprimer et dissuader les éventuelles velléité déversements délibérer. Le droit international de l'environnement a cherché à puiser l'essence et la nature de la responsabilité civile internationale. La question du fondement juridique de cette responsabilité fut une question débattue de manière houleuse. C'est ainsi que la convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a optée pour la responsabilité objective du propriétaire du navire en cas d'accident maritime à travers un système d'assurance-responsabilité obligatoire, tout en lui offrant la possibilité d'en limiter a un montant selon la quantité du pétrole transporté.

Loin de réaliser l'uniformité des règles et des procédures juridiques, Le régime de la responsabilité actuel se partage entre deux grandes approches : l'une relevant du système conventionnel international adopté sous les auspices de l'OMI dont la convention référence est celle sur la responsabilité civile due à la pollution par les hydrocarbures de 1992. Alors que l'autre approche est liée à la solution des Etats-Unis qui ont décidé d'opter pour la solution unilatérale à travers la loi « Oil Pollution Act »

De par son importance, la question de la responsabilité civile en matière de pollution par hydrocarbures a suscitée des écrits et des débats doctrinaux notamment entre un régime conventionnel sous l'égide de l'OMI et celui des USA qui ont choisit de faire cavalier seul. Dans ce cadre, plusieurs aspects ont été traités : conflit de lois nationales et des Conventions, l'arme de la souveraineté des Etats sur leurs espaces maritimes, évaluation de dommages, méthodes d'indemnisation, identification du propriétaire du navire pollueur.

⁸ L'Erika est un pétrolier battant pavillon maltais (pavillon de complaisance) construit en 1975 et affrété par la société Total, qui a fait naufrage le 12 décembre 1999 au large de la Bretagne, lors d'un transport de 30 884 tonnes de fioul lourd en provenance de Dunkerque et à destination de Livourne (Italie).

L'intérêt du sujet :

Manifestement, l'intérêt de cette étude se distingue tant par son aspect aussi bien pratique que théorique, étant donné que la formation des conventions est assujettie à une pure conception empirique. Le contenu des traités internationaux justifie l'attachement de cette étude à l'analyse du fonctionnement du système juridique international de la protection de l'environnement marin, plutôt qu'à l'explication de ses fondements théoriques.

Problématique :

L'empirisme de cette recherche détermine son objet précis qui porte sur la problématique du fondement juridique de la responsabilité civile et pénale lorsqu'il s'agit d'une pollution maritime par les hydrocarbures.

Plan :

De ce point de vue, il serait judicieux d'analyser dans un premier temps le fondement juridique de la responsabilité civile dans le système conventionnel (I), pour débattre, dans un deuxième temps, le l'étendue de la responsabilité pénale (II).

I- Le fondement juridique de la responsabilité civile internationale dans le système conventionnel :

Le droit international de l'environnement a cherché à puiser l'essence et la nature de la responsabilité civile internationale. La question du fondement juridique de cette responsabilité fut une question débattue de manière houleuse, lors des travaux préparatoires du comité maritime international (CMI), pendant la conférence de Bruxelles donnant naissance à la convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Deux thèses s'affrontaient : une théorie de la responsabilité de pollution basée sur l'idée que la faute du pollueur ne sera plus bénéfique aux victimes de pollution lorsque le propriétaire du navire prouve qu'il n'a pas commis de faute⁹. Alors que si la responsabilité est objective, c'est-à-dire, fondée sur le risque déclenché, les propriétaires du navire seraient les principaux perdants du fait qu'ils sont les précurseurs du risque. Dans Le système international, les propositions des experts méditerranéens et la commission européenne sur la nature de la responsabilité ne fait pas de doute : la préférence est donnée non pas à une responsabilité fondée sur la faute, mais sur une responsabilité objective¹⁰.

Le souci est de garantir une indemnisation juste et équitable en cas d'atteinte à l'environnement marin, et le but est de rechercher à uniformiser les règles de procédures et de responsabilité. Selon les principes du droit international, la violation d'une règle juridique internationale entraîne la responsabilité du sujet du droit international à qui cette violation est imputable. Bien évidemment, ce principe est applicable dans le droit de l'environnement marin. En effet, le système international de responsabilité mis en place en réponse au naufrage du navire Torrey Canyon en 1967 traite seulement la question des dégâts de la pollution des déversements des hydrocarbures.

Dès lors qu'une pollution marine est déclenchée, se pose des questions de fond pour en déterminer les responsables. La question de l'imputation de la responsabilité fut bien débattue durant les travaux de la conférence de 1969. Les réponses données à cette question

⁹ Me Starck, Roland estime que « dans les sociétés modernes, de nombreux dommages arrivent sans qu'on puisse les imputer à la faute de quiconque », 1988, Droit-civil, Tome I, Responsabilité délictuelle, Litec, 3 éditions, p.78.

¹⁰ Lilia Khodjet ELKHIL, 2003, « La pollution de la mer méditerranée du fait du transport maritime de marchandises », Presses Universitaire d'Aix-Marseille, p.395

diffèrent selon les domaines concernées par la pollution¹¹. Dans le domaine maritime, l'identification juridique du pollueur pose des problèmes liés à la divergence des intérêts notamment entre les défenseurs de l'environnement et les industries concernées.

En effet, une première approche voulait imputer la responsabilité au propriétaire de la cargaison, tout en lui permettant d'entamer un recours contre le navire qui l'a affrété. Selon cette thèse, c'est la nature de la marchandise, qui est généralement du pétrole, qui constitue un danger qui a de fortes chances pour se déverser dans les mers, et non au transport en lui-même. En général, les propriétaires des cargaisons sont des compagnies pétrolières qui affrètent des navires, alors elles peuvent créer facilement des fonds d'indemnisation. Il en résulte une déresponsabilisation partielle du propriétaire du navire ; il devra être poursuivi que pour la faute éventuellement commise. Les propriétaires des cargaisons sont tenus, selon cette thèse, de verser des indemnisations pour les dommages de la pollution, abstraction faite de l'existence ou non de la faute du propriétaire du navire. Dès lors, qu'il y ait faute du navire, la cargaison est en droit de récupérer une partie de l'indemnisation qu'elle a payée.

La doctrine s'intéresse à ce débat juridique, Professeur Chauveau justifie l'orientation qui met la responsabilité sur les propriétaires de la cargaison : « *si les cuves du Torrey-Canyon avaient été chargées de vins ou de whisky, il n'en serait pas résulté de dommage particulier, mise à part peut-être une euphorie alcoolique passagère de la gent poissonneuse, et le nom de ce navire ne serait pas devenu tristement célèbre. Il n'est même pas établi que le transport de pétrole doive procurer plus de profit à l'armateur que le transport d'une autre marchandise inoffensive. Il paraît donc équitable de mettre l'obligation d'indemniser à la charge de celui qui commande le transport et qui en profite, le propriétaire de la cargaison, sous réserve d'un éventuel recours contre le navire dans les termes et les limites du droit commun, présenté par les conventions existantes* »¹². Alors que maître Gavaré critique cette tendance en ces termes : « *cette marchandise est donc inoffensive en son état naturel, et le demeurerait si elle restait dans les citernes du navire. La pollution des côtes n'est donc pas la cause du sinistre-échouement, abordage, explosion de chaudière etc. elle en est*

¹¹ Pour les pollutions qui ont un caractère nucléaire, la responsabilité est mise sur l'exploitant des installations objet des matières nucléaires, et de celui qui les réceptionnent. Article 3 de la convention de Paris/Article IV de la convention de Vienne.

¹² Chauveau, Paul, 1969, « La pollution des mers par hydrocarbures », D.S Chronique, p.194, in « La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures. Responsabilité et indemnisation des dommages », 1994, Chao WU, Edition Pedone, p.64 .

une conséquence »¹³. L'Irlande et les Pays-Bas, étaient les protagonistes de ce choix, se heurtent à des critiques notamment de la part de la France qui fait appel à son droit interne qui impute la responsabilité à la partie qui assure la garde de la marchandise durant le trajet en mer ; alors, c'est le propriétaire du navire qui exerce le contrôle réel sur la marchandise et la cargaison et aura les moyens pour éviter une catastrophe¹⁴.

De surcroît, au moment de la survenue d'un accident maritime, l'identification de la partie chargeur par les victimes serait très difficile, et devront, par conséquent, revenir au contrat qui lie les parties. Pire encore, les cargaisons au cours d'un même trajet peuvent changer plusieurs fois de propriétaire¹⁵.

Une autre solution veut imputer la responsabilité à l'exploitant du navire du fait que c'est ce dernier qui exploite le navire pendant le transport de la marchandise, et il est tenu de bien veiller à ce que le navire soit parfaitement armé et administré, dans la mesure où c'est l'exploitant qui contrôle réellement le navire. Ce lien dans ce cas est un lien d'affrètement par le biais d'un contrat entre le propriétaire du navire qui abandonne complètement la gestion du navire à l'affréteur. Cette thèse fut, elle aussi, écartée en raison de la difficulté de bien cerner le terme « exploitant » dans le droit maritime et qui reste trop flou¹⁶.

Finalement, le droit maritime désigne le propriétaire du navire comme responsable. Cette solution a fait l'objet de vives discussions lors de la rédaction du projet de la convention sur la pollution par les hydrocarbures en 1969. Cette solution qui a été maintenue en 1992. Cette dernière a trouvé l'adhésion de plusieurs États en raison de la facilité de l'identification de la partie responsable. Pour les États-Unis, le navire étant immatriculé, son identité se décèle relativement facilement, et la responsabilité pesant sur le propriétaire du navire présente le plus de sécurité d'identification du responsable pour les victimes de pollution. En effet, au niveau des victimes, l'essentiel est de savoir facilement à qui s'adresser lorsqu'elles ont subi des dommages. Pour la France, en plus de cet avantage, elle a affirmée que « la responsabilité objective du propriétaire du navire serait conforme au droit commun appliqué en matière de transport et au droit commun maritime et permettrait, lorsque les dommages par

¹³ L'informateur, N°881, 13/11/1967, p.3.

¹⁴ Document officiels de la conférence juridique internationale de 1969 sur les dommages dus à la pollution des causes de la mer/ 2/SR. 5. p.670, France

¹⁵ D.O. 1969, LEG/Conf./4, p.p475-476 : Etats-Unis.

¹⁶ La France et les Etats-Unis s'opposent à cette thèse.

pollution se doublent de dommages ordinaires, l'application simultanée de la convention à l'étude et des conventions de 1957 et 1924»¹⁷.

Pour certains, cette canalisation de la responsabilité vers le propriétaire du navire reste très étrange. En fait, Lilia KHODJET EL KHIL s'interroge sur ce choix qui rend responsable un acteur qui délègue la manutention au sein d'un navire durant un transport maritime. A part le cas où c'est le propriétaire qui exploite lui-même son navire, la qualité de propriétaire du navire est en effet souvent déconnectée de l'opération de transport en elle-même. Même l'argument, tant défendu par les États-Unis, de la facilité de l'identification du responsable reste surprenant lorsqu'on se situe à l'époque où il a été retenu avant le choc pétrolier de 1975 : La majorité de la flotte mondiale était détenue par les compagnies pétrolières, et maîtrisant toute la chaîne de la production, du transport et de la distribution du pétrole¹⁸.

En somme, la désignation des propriétaires du navire comme responsable, aurait, selon Mme Karine Le Couviour, des vertus préventives. Elle inciterait à contrôler davantage son bien. Cette implication plus étroite dans la gestion du navire pourrait prendre la forme d'investissements en matière de sécurité, poste souvent sacrifié sur l'autel de la rentabilité. Ces règles de responsabilités sont autant de données susceptibles d'orienter les opérateurs du transport maritime dans le choix d'un mode d'exercice de leurs activités⁴⁷⁰. En fait, le fait de choisir d'être propriétaire n'est pas sans risque. Les compagnies pétrolières ont décidé d'abandonner la fonction armatoriale. On note que la compagnie Shell a annoncé qu'elle utiliserait seulement des navires affrétés pour transporter du pétrole dans les ports américaines, avant même la promulgation de l'Oil Pollution Act américain. Cette décision, comme l'explique J.-P. Beurier, n'était pas seulement motivée par le souci d'échapper à un risque de responsabilité. Elle s'inscrit, aussi, dans un contexte de crise puisque à cette époque l'activité de transport enregistrait de lourds déficits. Il s'agit donc d'un retrait stratégique répondant à une nouvelle politique commerciale dont l'objectif n'est autre que de réaliser des économies substantielles et ce parfois au détriment de la sécurité, du fait que, généralement, les juges ont tendance à mettre en cause la responsabilité des « donneurs d'ordre », en

¹⁷ Chao Wu, « La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures. Responsabilité et indemnisation des dommages », *op.cit.*, pp.66-67.

¹⁸ Lilia Khodjet EL KHIL, « la pollution de la mer méditerranée du fait du transport maritime de marchandises », *op.cit.*, pp.406-407.

l'occurrence, les sociétés pétrolières, qui disposent de la puissance économique et qui peuvent faire face aux réclamations¹⁹.

En présence de pollutions marines, on ne saurait se contenter d'une responsabilité civile réduite à une simple question de réparation qui ne suffit jamais pour atténuer les réclamations des victimes. L'appréciation de la bonne application de la procédure mettant en jeu la responsabilité civile en matière de pollution maritime nécessite deux volets de mise en œuvre de cette responsabilité. Or, la responsabilité pénale paraît en mesure de dissuader les pollueurs et de satisfaire les demandes des victimes.

II - L'imputation de la responsabilité pénale

Comme le droit international ne peut pas appliquer directement des mesures pénales en dehors de la création de juridictions internationales spéciales, les traités confient, dans certains cas, aux États le droit de promulguer et d'appliquer la législation nécessaire pour assurer leur respect²⁰.

En principe, et d'une manière théorique, le droit pénal de l'environnement ne se présente pas comme une branche autonome des autres disciplines de droit, mais il est une des voies d'approche du droit de l'environnement. Sa mission consiste à renforcer et sanctionner le régime réglementaire et législatif général par la mise en œuvre de divers moyens de répression.

Le droit de l'environnement prend en considération la relation dynamique qui s'établit entre les personnes et leur milieu ; son but vise la lutte contre toutes les formes de pollutions, la protection des équilibres génétiques, la conservation de la nature et des ressources naturelles. Alors, le droit pénal de l'environnement vient consolider cet édifice normatif, pour en sanctionner l'application⁴⁹⁵. Comme ne l'avons signalé, la convention de CLC de 1992 donne une certaine immunité aux responsables des pollutions par le biais de l'institution de limitation, mais cela ne peut empêcher, juridiquement parlant, les victimes de tourner vers la voie pénale qui leur offrait double choix, en plus de l'action d'indemnisation en matière civile, elles peuvent voir condamner pénalement les auteurs de leur dommage. M. Martin

¹⁹ Bertrand Thouilin, 1998, « L'action de l'industrie pétrolière en matière de sécurité : le « vetting » des navires », Bulletin d'information du CEDRE, N°11.

²⁰ A. KISS et J-P. Beurier, « Droit international de l'environnement », *Op.Cit.* p. 393

NDENDE souligne dans ce sens : « même si le procès pénal, à travers la mise en œuvre de l'action publique, vise principalement à sanctionner pénalement le coupable, il est également permis aux victimes de saisir les juridictions répressives appelées à statuer sur l'action publique pour obtenir réparation des dommages (corporels, matériels ou moraux) causés par l'infraction pénale».²¹

Le fondement juridique de la responsabilité pénale s'inspire de la réglementation internationale en matière de prévention et de répression des pollutions marines. Deux instruments font référence en la matière : la convention MARPOL 73/78 et la convention de Montégo Bay de 1982. Le point commun entre ces deux conventions réside dans le renvoi, en cas d'une violation d'une disposition des conventions aux législations des États parties pour en sanctionner pénalement. La convention Marpol fait allusion aux rejets volontaires des hydrocarbures à partir des navires susceptibles de polluer le milieu marin. Tandis que la convention de Montégo Bay offre la possibilité, à travers un grand nombre d'articles, pour les États côtiers de mettre en place des sanctions contre les auteurs de pollutions²². Alors que les rejets involontaires consécutifs à des collisions en mer sont régis par 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

L'originalité de ces délits de pollutions des mers réside dans la technique utilisée, l'incrimination par renvoi à des conventions internationales. Un renvoi se fait, dans certaines situations, en cascade puisque se sont toutes les chaînes des conventions qui sont visées : les dispositions initiales de la convention, ainsi que celles issues de ses modifications ultérieures. Le caractère « hybride des infractions », pour reprendre l'expression utilisée par EVELYNE Monteiro, peut-être problématique lorsqu'il s'agit d'accessibilité et de sécurité juridique vue que les règles qui les régissent sont d'ordre nationale, internationale et communautaire²³,

²¹ NDEDE Martin, « Procédures d'indemnisation des victimes et enjeux Judiciaires autour d'une catastrophe pétrolière », Revue de droit des transports n°1, février 2007, étude 2, pp.4-15, in « la France et le monde maritime face aux pollutions par hydrocarbures », Marine Esvelin, 2012-2013 mémoire de Master, Université de Nantes ,p.63.

²² Les Articles de 217 au 221 de la convention de Montégo- Bay.

²³ EVELYNE Monteiro, octobre 2010, « Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de pollution maritime », la revue électronique en sciences de l'environnement, hors série 8, , p.2-3.

cette multiplication des normes qui ont pour objet la réglementation des infractions de pollution dans les mers crée une lecture complexe des mécanismes liés à ces infractions²⁴. De prime, la contribution (L'évolution du système répressif des pollutions maritimes) du droit communautaire fut considérable, notamment, sur la responsabilité pénale environnementale qui somme les États membres à sanctionner pénalement toutes les infractions graves à la législation communautaire de protection de l'environnement. Les États membres de la communauté européenne se trouvent face à : « l'obligation [...] de prévoir dans leur législation nationale des sanctions pénales pour les violations graves des dispositions du droit communautaire relatif à la protection de l'environnement »²⁵. L'expérience du droit communautaire reste pionnier en matière d'incitation réglementaire dans le sens où toutes les directives essayent toujours de concilier entre leurs caractères obligatoires et le principe de souveraineté nationale surtout que le droit pénale est une compétence exclusive des États. L'équation se présente comme suit : les États sont libres de faire la transposition des obligations contenues dans les directives dans leurs législations nationales, cependant, elles imposent le cadre juridique, général et obligatoire pour les rendre harmonieux. Le renforcement de la réglementation internationale en matière de responsabilité pénale pour pollution maritime s'est consolidé après la catastrophe de l'ERIKA. Le jugement rendu le 16 janvier 2008 par le tribunal correctionnel de Paris a permis de rétablir l'ordre de responsabilités des différents acteurs intervenants dans la chaîne du transport maritime de pétrole. Le tribunal a condamné pénalement l'affréteur (la société pétrolière total), la société de certification (Rina), l'armateur (Giuseppe Savarese), ainsi que le gestionnaire du navire (Antonio Pollara). En matière de responsabilité civile, le juge a condamné les personnes poursuivies à des indemnisations de réparation au profit des victimes, constituées comme parties civiles, pour préjudices matériel, écologique et moral. L'importance de ce procès réside dans les réponses juridiques qu'il avait apporté. La première de ces affirmations concerne la compétence du juge répressif relevant des

²⁴ Leslie Monteil, « L'évolution de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures », 2008-2009, Mémoire de Master, centre de droit maritime et des transports, université Aix-Marseille, , p.16.

²⁵ Préambule de la Directive n°2008/99/CE du 19/11/08 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal.

juridictions françaises²⁶.

La deuxième affirmation, qui reste la plus innovateur en matière de responsabilité des délits de pollution des mers par hydrocarbures, est la validation par le juge de la responsabilité pénale du mandataire du propriétaire du pétrolier l'occurrence la société totale. Le fondement et le raisonnement de la culpabilité se réfère au pouvoir de contrôle de vitting exercé par la société sur le navire. La cour s'est exprimée en ces termes : « Pour éviter le risque d'une recherche de responsabilité pour faute en cas d'affrètement d'une navire sous norme, avait mis en place, un système de «Vitting» impliquant des contrôles techniques dont la mise en œuvre lui conférait le droit de monter à bord du pétrolier Erika, d'observer les opérations de chargement et déchargement, d'inspecter les citernes et d'accéder aux documents du navire, ce qui lui donnait un pouvoir de contrôle non seulement sur sa cargaison mais sur la marche du navire ; (...), qu'une inspection répondant aux exigences de cette mission, si elle avait été effectuée dans les conditions prévues par les procédures internes comme elle aurait dû l'être, aurait mis en évidence les faiblesses de l'ERIKA, ayant 24 ans d'âge lors de son naufrage, ainsi que son inaptitude à naviguer en Atlantique par période de tempêtes et n'aurait pas manqué de révéler que le certificat de classe n'avait été récemment renouvelé que pour une période de deux mois ainsi que de constater la présence d'anomalies permettant de suspecter, au regard des travaux déjà effectués, l'existence de plus graves désordres(...), la société TOTAL SA n'a pas accompli les diligences normales qui lui incombait. » ²⁷. Ce qui est étonnant, pour une partie de la jurisprudence, c'est que ce choix volontaire entrepris par la société totale, en matière de contrôle technique, aurait d'argument à son encontre par la cour, sur sa propre initiative, Total avait mis ce système de contrôle appelé « vitting». Cet engagement pris volontairement s'est transformé en une obligation juridique contraignante susceptible d'engager la responsabilité pénale de la société au détriment du fameux principe de la légalité des crimes et délits et à celui de l'interprétation stricte de la loi pénale. La responsabilité

²⁶ Une partie de la jurisprudence avait parlé de l'incompétence des juridictions françaises étant donné qu'au moment du naufrage, l'ERIKA se trouvait dans la ZEE. Les avocats des requérants demandaient l'application stricte de la convention MARPOL. On note que, le code de l'environnement Français réprime les pollutions provenant des navires étrangers se trouvant dans la ZEE, et ce depuis 2004

²⁷ L'arrêt de l'ERIKA, La cour de cassation, chambre criminelle, 2012, N°3439, p.167.

pénale de la société se rapporte, dans une large mesure, au carence fautive (faute de témérité) et une faute d'imprudence commise par TOTAL dans le contrat d'affrètement avec le pétrolier ERIKA.²⁸ Les enseignements de l'après ERIKA furent très positives pour le droit pénal maritime. On assiste d'ores et déjà à l'élargissement et au renforcement des personnes responsables pénalement. Auparavant, toute la responsabilité était acheminée vers la personne de capitaine ou le responsable à bord. Alors que la cour avait retenue la responsabilité de l'ensemble des intervenants potentiels dans la gestion de navire. Autre innovation juridique de la cour fut sa décision de relaxer le capitaine du navire, l'approche adoptée par les juges procède à remonter toute la chaîne du transport maritime pour déterminer les parties dont les défaillances étaient à l'origine du catastrophe.²⁹

Néanmoins, les tendances juridiques visant la répression pénale du capitaine restent désuètes. Mr. M. Gaston DELESTANG maintient la responsabilité pénale du capitaine dans la seule situation : « *où l'accident en mer est vraisemblablement imputable à une erreur de direction de sa part ou au mauvais comportement d'éléments sur lesquels il exerçait une entière maîtrise (...) on lui remet au port de départ un bâtiment dont il lui est difficile pour ne pas dire impossible de vérifier le bon état de tous les éléments* ».³⁰

Sous cet angle d'analyse, le régime répressif du droit pénal maritime maintient aussi la responsabilité pénale des sociétés de classification, de par les fonctions qu'elles assurent en matière de sécurité maritime, elles exercent un impact direct sur les aspects techniques liées à la sécurité à bord du navire. Leurs missions essentielles consiste à l'élaboration des normes techniques, entamer des contrôles et des inspections à bord des navires.³¹

²⁸ DAOUD et C. LECORRE, Novembre 2012, « Arrêt ERIKA : marée verte sur le droit de la responsabilité civile et pénale des compagnies pétrolières Lamy droit pénal des affaires, N°122/212, p.5-6.

²⁹ EVELYNE Monteiro, octobre 2010, « Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de pollution maritime », la revue électronique en sciences de l'environnement, hors série 8, , p.2-3

³⁰ DELESTANG Gaston : « Garde et Préposition, à propos du capitaine de navire et du commandant d'aéronef », édition Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1963, in Leslie MONTEIL, « L'évolution de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures », *op.cit.*, p.84

³¹ Philipe Boisson,1998, « Politiques et droit de la sécurité maritime, édition Bureau VERITAS.

L'intensité des obligations de classification conditionne très directement la mise en jeu de la responsabilité pénale des sociétés de classification. L'étendu de leurs prérogatives a amené, à ce que MM. Guy LENGAGNE et Didier Quentin, appelé « séries de reproches » adressés à ces sociétés : Les risques de conflits d'intérêt auxquels se livrent les sociétés de classification lorsqu'elles sont elles-mêmes propriétaires ou exploitants du navire à inspecter, ou au cas elles ont des liens professionnels personnels ou familiaux avec le propriétaire ou l'exploitant du navire, de même que l'aspect commercial des sociétés entraîne une forte concurrence pour attirer la clientèle. L'aboutissement serait le non respect des normes techniques et sécuritaires censées respecter les navires.³² La cour peut alors engager la responsabilité pénale des sociétés de classification si elle prouve une action ou un manquement grave et délibéré au moment de l'accomplissement de leurs missions de contrôle. Cependant, la pratique relève une rareté des cas où des sociétés de classification ont été inculpées pénalement en matière de pollution maritime. Les victimes préfèrent se placer sur le stade de la responsabilité civile en vue d'une réparation des dommages causés à l'environnement marin.³³

Le système conventionnel de responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures partage la responsabilité entre les armateurs et les chargeurs. Néanmoins l'existence d'un deuxième volet de responsabilité incarné par le système américain qui a bouleversé, en quelque sorte, les opérations maritimes interprétant la solution unilatérale par les États-Unis pour régler le trafic maritime des navires empruntant ou faisant escale dans des ports américains

³² MM. Guy LENGAGNE et Didier Quentin, Rapport d'information sur « La sécurité maritime en Europe », Assemblée nationale, 2003, N° 644, p.27.

³³ La société de classification (Rino) a été déclarée responsable, dans l'arrêt ERIKA, au même titre que la Compagnie Pétrolière Total.

Conclusion :

Dans un contexte économique relatif au transport maritime des hydrocarbures, l'obligation du respect des règles de sécurité des navires reste le moyen essentiel pour enrayer les pollutions marines par le pétrole. Or, la réalisation de cet objectif peine à se réaliser à cause, notamment, de l'éclatement des régimes des responsabilités internationales. En effet, l'analyse de la convention de 1992 sur la responsabilité civile due à la pollution par les hydrocarbures montre qu'on est en présence d'un régime d'indemnisation plutôt que de responsabilité. Certes, le système conventionnel essaye de maîtriser toutes les questions relatifs aux aléas maritimes, il n'en reste que la responsabilité se manifeste comme un régime inadéquat aux aspirations et attentes des victimes de pollutions maritimes. Une telle conclusion se justifie dans la nature même du fondement juridique de la responsabilité internationale qui choisit le propriétaire du navire comme principal responsable à travers l'introduction de la responsabilité objective du propriétaire compte tenu de la facilité de l'identification de la partie responsable, et c'est d'ailleurs la solution retenue par la convention CLC. Reste que, pratiquement, dans certaines situations, l'identification de la partie propriétaire du navire nécessite beaucoup de temps lorsqu'il s'agit des transactions commerciales du navire objet de l'enquête. Il en est, par exemple, de l'accident du Torrey Canyon qui a soulevé des questions juridiques complexes, spécialement, pour déterminer avec certitude le vrai responsable de l'accident ou le vrai propriétaire du navire. De surcroît, la question du fondement déclencheur de cette responsabilité montre à quel point les divergences et les conflits des intérêts constituent un entrave majeur pour arriver à un système de responsabilité parfait et équitable pour toutes les parties. Certes, la solution adoptée par la convention CLC veut une responsabilité objective du propriétaire tout en lui offrant des exceptions à travers les cas d'exonérations dont peuvent profiter.

Références :

Livres :

- Alexandre Kiss et Jean-Pierre Beurier, 2000, « Droit international de l'environnement », Pedone, 2^{ème} édition, p.365.
- Chao Wu, 1994, « La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures. Responsabilité et indemnisation des dommages », Edition Pedone, pp.66-67.
- Chauveau, Paul : « La pollution des mers par hydrocarbures », D.S., 1969, Chronique, p.194, in « La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures. Responsabilité et indemnisation des dommages », 1994, Chao WU, Edition Pedone, p.64 .
- DELESTANG Gaston, 1963, « Garde et Préposition, à propos du capitaine de navire et du commandant d'aéronef », édition Librairie générale de droit et de jurisprudence, in Leslie MONTEIL, « L'évolution de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures », p.84 .
- Lilia Khodjet ELKHIL, 2003, « La pollution de la mer méditerranée du fait du transport maritime de marchandises », Presses Universitaire d'Aix-Marseille, ,p.395.
- Huel A, 1988, « Le Droit Pénal international de la pollution Maritime » in « Droit de l'environnement Marin- Développements Récents », Paris, Ed., Economica, p.333-338
- Philippe Boisson, 1998, « Politiques et droit de la sécurité maritime » édition Bureau VERITAS.
- Starck, Roland Droit-civil, 1988, Responsabilité délictuelle, Tome I, Ed. Litec, 3 éditions, , p.78 .

Article :

- Bertrand Thouilin, 1998, « L'action de l'industrie pétrolière en matière de sécurité : le « vetting » des navires », Bulletin d'information du CEDRE, n°11.
- E. DAOUD et C. LECORRE, Novembre 2012, « Arrêt ERIKA : marée verte sur le droit de la responsabilité civile et pénale des compagnies pétrolières Lamy droit pénal des affaires, N°122/212, , p, 4,5,6., p.5-6. .
- EVELYNE Monteiro, octobre 2010, « Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de pollution maritime », la revue électronique en sciences de l'environnement, hors série 8, , p.2-3.
- NDENDE Martin, février 2007, « Procédures d'indemnisation des victimes et enjeux Judiciaires autour d'une catastrophe pétrolière », Revue de droit des transports n°1, étude 2, pp.4-15, in « la France et le monde maritime face aux pollutions par hydrocarbures », Marine Esvelin, mémoire de Master, Université de Nantes, 2012-2013, p.63.

Mémoire de master :

- Leslie Monteil, 2008-2009, « L'évolution de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures », Mémoire de Master, centre de droit maritime et des transports, université Aix-Marseille, p.16.

Rapports, conventions, arrêts et documents officiels,... :

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) en anglais United Nations convention on the Law of the sea (UNCLOS) a fait l'objet de la 3ème conférence des Nations Unies sur le droit de la mer qui s'est réunie en décembre 1973. Ses travaux se sont terminés à Montégo Bay (Jamaïque) par l'adoption le 10 décembre 1982 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer.
- Document officiels de la conférence juridique internationale de 1969 sur les dommages dus à la pollution des causes de la mer/ 2/SR. 5. p.670, France.
- L'arrêt de l'ERKA,2012, La cour de cassation, chambre criminelle, n°3439, , p.167 MM. Guy LENGAGNE et Didier Quentin,2003, Rapport d'information sur « La sécurité maritime en Europe », Assemblée nationale, N°644, ,p.27
- L'informateur, n°881, 13/11/1967, p.3.
- Préambule de la Directive n°2008/99/CE du 19/11/08 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal.
- Recommandation du conseil de l'OCDE concernant des principes relatifs à la pollution transfrontière (adoptée par le conseil à sa 372 séance, le 14 novembre 1974) in : Revue Juridique de l'Environnement, N°1, 1977, pp.100-104.