

Le régime de responsabilité pénale en matière de pollution marine par les navires

La pollution marine par les navires **s'entend généralement comme le rejet volontaire ou involontaire de substances ou de déchets ayant un impact sur l'environnement**. Il peut s'agir d'hydrocarbures, de substances chimiques, de déchets, d'eaux usées, filets de pêche, etc.

La prévention et les réponses en cas de pollution sont régies par de nombreuses conventions internationales. Au niveau européen, la prise de conscience de l'enjeu environnemental et sanitaire des pollutions marines a également mené à l'adoption d'un cadre juridique propre, transposé par les États membres.

Le cadre juridique de la responsabilité s'articule à la fois autour de la **responsabilité civile qui peut être engagée afin de réparer les dommages** causés par la pollution, et de la **responsabilité pénale qui a pour philosophie de réprimer les atteintes à l'environnement**.

Seule la responsabilité pénale sera traitée dans le présent décryptage : un autre décryptage sera prochainement consacré à la responsabilité civile.

CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL

Dans une majeure partie des cas, les textes internationaux servent de cadre de référence pour définir les atteintes et les infractions. Ainsi trouve-t-on aujourd'hui parmi d'autres¹ :

- **La Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (1969)** : elle permet aux États parties de prendre en haute mer toute mesure nécessaire pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents d'une pollution par hydrocarbures ;
- **La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL, 1973)** : elle vise différents types de rejets susceptibles de porter atteinte à l'environnement marin hydrocarbures, produits chimiques, emballages, ordures, d'eaux usées rejets atmosphériques) ;
- **La Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (1990)** : elle prescrit, entre autres, la collaboration entre les États parties dans la surveillance des navires et l'élaboration de plans nationaux pour réagir rapidement contre la pollution par les hydrocarbures ;

Toutefois, ces conventions n'édicte jamais de sanctions pénales et renvoient aux législations nationales des États parties pour mettre en œuvre la répression des infractions identifiées.

CADRE JURIDIQUE EUROPEEN

La prise en compte de la pollution marine par le droit européen a été accélérée à la fin du XX^e siècle par le naufrage de l'Erika de 1999 qui a mené à l'adoption de trois paquets législatifs dits « Paquets Erika »,

¹ Certaines sont plus spécialisées telles que la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (2001) ou la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM, 2004).

articulés autour de la sécurité, la surveillance, la prévention et le traitement des rejets d'hydrocarbures. Aujourd'hui, c'est la directive 2005/35/CE, modifiée, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions² qui porte les règles européennes en la matière.

Elle se réfère à la Convention MARPOL et établit le principe selon lequel les rejets illicites constituent, dans certaines circonstances, des **infractions pénales**. Elle souligne la responsabilité des personnes morales pour lesdites infractions et exige, depuis la modification de 2009, que **les États membres prévoient à leur encontre des sanctions « effectives, proportionnées et dissuasives »**.

En application de cette directive, les États membres sont tenus de mettre en place un régime de responsabilité pénale et d'en définir les modalités d'application.

CADRE JURIDIQUE NATIONAL

Les textes

Depuis 1983³, plusieurs lois ont été adoptées afin d'encadrer la responsabilité pénale pour pollution par les navires⁴. **Aujourd'hui, ces dispositions sont codifiées aux [articles L.218-10 et suivants du code de l'environnement](#) qui prévoit le régime pénal français de la pollution marine⁵.**

La règle

1. La responsabilité du capitaine

Le terme « capitaine » désigne « *le capitaine, le patron ou toute autre personne qui exerce de fait le commandement du navire* »⁶. La loi de 1983 ne prévoyait **que la responsabilité du capitaine ou celle du « responsable à bord »**. Cette première conception se retrouve aujourd'hui dans la formulation des dispositions du code de l'environnement précitées⁷.

Toutefois, le régime français a connu un élargissement de la responsabilité pénale pour pollution de l'environnement marin, suivant les évolutions du droit de l'Union européenne.

2. Élargissement : les autres personnes

Depuis 2008, **[l'article L.218-18 du code de l'environnement](#)** est ainsi rédigé : « *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 **exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, 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*** ».

Cette nouvelle rédaction fait état d'une nouvelle conception, plus réaliste, de la responsabilité pénale

² Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, complétée par la Directive 2009/123/CE du 21 octobre 2009.

³ [Loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires](#).

⁴ [Loi n° 2004-204 du 9 mars 2004](#), dite « Loi Perben II » ; [loi n° 2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement](#) ; [ordonnance n° 2010-1232 du 21 octobre 2010](#) ; [loi n°2001-380 du 3 mai 2011 relative à la répression des rejets polluants des navires](#).

⁵ L'article L.218-84 du code de l'environnement prévoit, pour sa part, le régime de sanction applicable au rejet des eaux de ballast

⁶ Article L.5511-4 du code des transports, définition reprise à l'article L.218-10 du code de l'environnement.

⁷ Par exemple, article L.218-11 du code de l'environnement : « *le capitaine coupable d'un rejet de substance polluante en infraction aux règles encadrant les rejets d'hydrocarbures prévues par l'annexe 1 de MARPOL est puni de 50 000 euros d'amende* ».

pour pollution marine. Désormais, tous les acteurs « exerçant [...] un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire » peuvent voir leur responsabilité engagée.

a. Les personnes physiques

Si le capitaine est le responsable présumé à bord, la responsabilité peut également porter sur les personnes physiques ayant le contrôle du navire, en fait ou en droit. [L'article L.218-18](#) précité permet de responsabiliser toutes les personnes **qui interviennent directement ou indirectement dans l'exploitation du navire**. Parmi ces personnes, on peut citer l'agent, le *ship manager* ou encore le pilote du navire.

b. Les personnes morales

Au terme de [l'article L.218-18 du code de l'environnement](#), les personnes morales peuvent également être mises en cause en cas de pollution par hydrocarbures. [L'article L.218-24 du même code](#) prévoit ainsi le plafond des sanctions applicables aux personnes morales : « *les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies aux articles L. 218-11 à L. 218-19 encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, la peine prévue par le 9° de l'article 131-39 du même code* ».

Plusieurs personnes morales sont ainsi susceptibles de voir leur responsabilité engagée : l'armateur, l'exploitant ou d'autres personnes morales (ayant droit, société de lamanage, de classification, etc.).

Le cas de l'armateur : la responsabilité pénale de l'armateur, en tant que personne morale, est engagée, **si l'infraction est commise pour son compte par l'un de ses organes ou représentants** (souvent, le capitaine). S'il est permis d'engager des poursuites contre la personne morale, cumulativement avec son représentant ([Cass. crim., 1er mars 2016, n° 14-86.601](#)), la mise en cause de ce dernier n'est pas nécessaire pour requérir la condamnation de la personne morale. Toutefois, la condamnation de l'armateur n'exclut pas celle du capitaine.

Il revient alors au juge d'apprécier qui avait, au moment de l'accident, le contrôle du navire.

L'appréciation du « pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire »

L'appréciation se fait *in concreto* par le juge examinant qui avait le pouvoir de contrôle du navire au moment des faits. Il peut être amené à analyser la chaîne contractuelle portant sur l'affrètement du navire ou le transport réalisé par celui-ci, afin de déterminer le « responsable ultime » de la pollution.

La jurisprudence florissante en la matière illustre parfaitement la diversité d'acteurs et le chevauchement des responsabilités pour pollution marine. Par exemple, le naufrage de l'Erika a mené à la condamnation de la société Total, affréteur en l'espèce⁸. D'autres affaires ont tendu vers une responsabilité de l'armateur pour pollution par rejet ou par pollution atmosphérique⁹.

⁸ Mais presque toutes les parties prenantes ont été mises en cause (le capitaine, l'armateur, la société d'exploitation, la société de recrutement, la société de classification, etc. ([Cass. crim., 25 septembre 2012, n°10-82938](#)).

⁹ L'affaire du Thisseas de 2016 pour la pollution de rejet d'hydrocarbure ([Cass. crim., 24 septembre 2019, n°18-85.846](#)) ; l'affaire de l'Azura de 2018 pour la pollution atmosphérique ([TGI Marseille, 26 novembre 2018, n°18123000206](#)). Pour ces deux affaires, les procédures judiciaires ne sont pas encore terminées.