

L'affaire de l'Erika, une avancée sensible du droit

Jean-Pierre BEURIER
Professeur Emérite à l'Université de Nantes
CDMO

Introduction

Le 11 décembre 1999, à 30 milles dans le Sud de Penmarch le caboteur pétrolier « Erika » battant pavillon maltais faisait naufrage dans le gros temps une mer creuse. Il transportait 31.000 tonnes de fuel n° 2 de Dunkerque à Livourne, ce navire avait été affrété par une filiale de la SA TOTAL pour livrer cette cargaison à l'ENEL italienne. Le navire s'est cassé en deux par déchirement des tôles et défaillance de la structure. L'équipage indien fût sauvé par hélitreuillage¹. A la suite de cet événement la moitié de la cargaison et des soutes s'est répandue en mer sans qu'il soit réellement possible de la combattre du fait de sa nature et des circonstances météorologiques. Plus de 300 km de côtes françaises furent polluées du Sud Bretagne à l'île de Ré. Dès l'ouverture de l'enquête il est apparu que la gestion et le contrôle de ce navire étaient d'une incroyable complexité et que tout le montage juridique pour un simple voyage de quelques jours concourrait à rendre la traçabilité opaque. Le caboteur pétrolier Erika avait été construit au Japon en 1975 dans une série de pétroliers peu chers car construits en tôles « standards » pour une durée de vie de quinze ans. Agé de vingt-cinq ans au moment des faits le navire usagé avait fait l'objet de travaux minimums notamment par le remplacement de tôles fragilisées par des neuves. Malgré ces travaux normalement interdits, la société de classification (RINA) lui avait délivré un certificat de classe à deux reprises. Le propriétaire réel (G. Savarese) n'apparaissant jamais, avait créé un propriétaire nominal la société fictive Tevere Shipping propriétaire de ce seul navire et donné le pétrolier en gestion nautique à une autre société PANSHIP Management. Le recrutement de l'équipage était fait par l'agence Herald Maritime Service de Bombay en Inde et le navire était frété à temps par les sociétés SELMONT et AMARSHIP (Bahamas et Suisse) et affrété au voyage par TOTAL Transport Corporation (TTC) société panaméenne par l'intermédiaire de TOTAL Petroleum Services (TPS) société britannique, toutes deux filiales de TOTAL SA. La charte –partie avait été conclue par l'intermédiaire de deux courtiers d'affrètement (à Venise et à Londres). Alors que d'autres compagnies avaient refusées d'affréter ce navire compte tenu de ses défauts, TOTAL SA avait fait procéder à une inspection par son personnel (vetting) avant affrètement et l'avait accepté. La marée noire générée par le naufrage sera cause de 250.000 tonnes de déchets enlevés, de 150.000 oiseaux morts et de dommages économiques (Etat, Collectivités locales, particuliers, associations) s'élevant à 1 milliard d'Euros. TOTAL Raffinage Distribution avait vendu cette cargaison à TOTAL International limited (Bermudes) qui l'avait revendue à la société italienne ENEL².

¹ BEA – mer : Rapport d'enquête sur le naufrage de l'Erika survenu au large de la Bretagne le 12 décembre 1999, METL/IGSAM/BEAMER/ CPEM – décembre 2000 ; Beurier JP., « La sécurité maritime et la protection de l'environnement : évolution et limites » Le Droit Maritime Français, 2004 p. 99.

² TGI de Paris, 11° chambre, 4° section du 16 janvier 2008 (p. 113).

I – Un cadre juridique complexe

Au regard de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le naufrage ayant eu lieu à 30 milles dans le sud de Penmarch se situait dans la zone économique française, donc hors des espaces sous souveraineté du riverain dans laquelle les Etats tiers jouissent de la liberté de navigation (art. 58) dans les conditions de l'article 87 c'est-à-dire dans celle de la haute mer où la loi qui s'applique est celle du pavillon du navire si les ressources naturelles du côtier ne sont pas concernées. En ce qui concerne la lutte contre la pollution par les navires la cadre juridique comprenait non seulement les dispositions de la Partie XII de la CMB (notamment les articles 192 et 211), mais encore celles de la convention MARPOL (imposant des certificats de visites pour les pétroliers – annexe I). Ces dispositions s'inscrivant dans le cadre de mesures préventives contre ce type de pollution. Pour lutter contre une pollution survenue malgré tout, la convention sur la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC Bruxelles 29 novembre 1969) faisant peser une responsabilité objective mais limitée sur la propriétaire du navire sensé être facilement identifiable, pour des dommages subis et chiffrés. Un protocole à cette convention signé en 1992 étendait le champ d'application du texte aux événements survenus dans les 200 milles des lignes de base et en même temps excluait toute possibilité de recours contre l'affrèteur sous quelque forme que ce soit (art. 3 § 4) sauf à prouver que le dommage résulte « de son fait ou de son omission intentionnels ou qu'il a été commis téméairement avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ». En parallèle de la convention CLC un fonds d'indemnisation avait été créé pour relayer la limite de responsabilité du propriétaire fixée à 59,7 unités de compte) pour couvrir les dommages d'un montant supérieur dans les limites d'un plafond fixé à l'époque à 203 millions d'unités de compte par événement³. Enfin, en droit interne le cadre juridique reposait sur la loi du 5 juillet 1983 relative à la répression des rejets polluants des navires⁴ faisant porter la responsabilité pénale non seulement sur le propriétaire mais également sur le capitaine⁵.

II - Le recours

Il est apparu rapidement que compte tenu de l'ampleur de la marée noire et de ses conséquences que les plafonds CLC-FIPOL seraient rapidement dépassés et que dans ces conditions les victimes seraient au mieux dédommées de la moitié de leur préjudice. Il fallait en conséquence présenter un recours contentieux devant la justice et si les plaignants voulaient se placer dans le cadre de la loi de 1983 il convenait de présenter des recours à la fois au pénal et au civil. Les parties civiles (Etat, collectivités territoriales, ONG, particuliers) présentèrent des recours devant le tribunal de grande instance de Paris (reconnu compétent en matière de pollution survenue à la suite d'un événement de mer hors de la mer territoriale française).

Les défenseurs (propriétaire, gestionnaire, compagnie pétrolière) réfutaient toutes les accusations dirigées contre eux et même la compétence du tribunal. En effet ils considéraient que la loi de 1983 ne pouvait s'appliquer à un navire étranger en ZEE, que cette loi était contraire aux conventions internationales car incriminant à la fois des rejets et des personnes non visées par ces dernières. De plus, l'affrèteur ne pouvait être poursuivi et qui, toute façon, n'avait aucun pouvoir sur le navire ; la société de classification prétendait être couverte par l'immunité de juridiction puisque intervenant au nom de l'Etat maltais ; quant au capitaine, il rejetait l'application de la loi, puisque l'événement n'avait pas eu lieu dans la zone de souveraineté française.

³ Beurier JP. et al. « Droits Maritimes » Dalloz Action 2015, 3^e ed. p.1666 ; Beurer JP., Ndende M., « Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), JC-Environnement, Lexis-Nexis, Fascicule 43860.

⁴ Loi 83-583 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures, JO du 6 p. 7023 ; Rémond-Gouilloud M., « Anatomie d'un monstre marin : la loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution des mers par les hydrocarbures », DMF, 1083, p. 703.

⁵ Beurier JP., « Droit international de l'environnement », Editions Pédone 4^e ed. 2010, p. 528 et suiv.

III La procédure

1° section : le jugement de l'instance

Après 8 ans d'enquêtes, d'expertises, de requêtes et de procédure, le TGI de Paris (11° chambre 4° section) rendait son jugement le 16 janvier 2008.

La première question à laquelle devait répondre le tribunal était celle de l'application de la loi du 5 juillet 1983 afin de déterminer si la pollution était due à un accident survenu par faute. Le tribunal a écarté l'argument de la défense sur un éventuel effet de carène liquide ou sur des fissures cachées. Il met au contraire en évidence l'action de la corrosion qui est l'une des causes du naufrage. Il ajoute que les travaux faits à coût réduit sur la coque sont cause d'une mise en jeu de la sécurité du navire, en conséquence il reconnaît que le propriétaire réel a commis une faute caractérisée en frétant le navire, ainsi que le gestionnaire en le laissant naviguer. La société de classification⁶ a également commis une faute d'imprudence en délivrant un certificat de classe et un certificat ISM : tous ces faits ont contribué au naufrage. , A propos de la responsabilité de la société de classification, le tribunal fait une distinction importante entre l'activité de contrôle pour le compte d'un Etat qui est bien une activité de service public et qui en conséquence confère à cette société une certaine immunité, et l'activité de classification qui elle est d'ordre privé : il s'agit d'une expertise qui est susceptible d'entraîner la responsabilité de l'expert. Quant au capitaine le TGI considère qu'il a tenu un double langage en donnant des informations contradictoires sur la situation réelle du navire. Il a agi avec désinvolture et a mal appliqué le plan d'urgence contre la pollution, mais il n'a pas été prouvé qu'une bonne application aurait changé le résultat. En conséquence il n'est pas condamné d'autant qu'il a déjà subi de la détention préventive après l'évènement.

La seconde question essentielle consistait à savoir si la société pétrolière pouvait être sanctionnée et sur quel motif. Total SA rejetait toute responsabilité au motif qu'elle n'était pas l'affrètement et que les deux filiales (Total Petroleum Service et Total Transport Corporation) qui étaient les affréteurs nominaux ne pouvaient être poursuivis du fait que l'article 3§4 du protocole de 1992 prévoyait expressément l'impossibilité de recours contre l'affrètement en dehors de l'application du système CLC/FIPOL. Cet argument va se retourner contre elle, en effet le tribunal constate que Total SA n'est effectivement pas l'affrètement et qu'en conséquence elle ne rentre pas dans le système conventionnel, mais c'est elle qui a fait procéder à l'inspection du caboteur avant affrètement. Elle a donc eu le contrôle dans le choix du navire et par là a fait preuve d'une négligence grave. Au regard de la loi pénale il y a donc eu mise en danger de la vie d'autrui en laissant appareiller l'Erika en décembre 1999, cette négligence grave est également l'une des causes du naufrage. Ceci est constitutif d'une infraction pénale au regard de la loi de 1983. Ce raisonnement pertinent laissait cependant planer un doute sur la nature du contrôle (vetting) avant affrètement car cette pratique n'est pas le résultat d'une obligation juridique mais d'une simple pratique volontaire des entreprises. Cette pratique volontaire pouvait donc se retourner contre son auteur. On peut noter que d'autres sociétés avaient refusé ce navire à la suite de leur propre contrôle. En fait pour des raisons d'urgence et de faible coût le prévenu a eu une attitude téméraire. Le tribunal a condamné TOTAL SA au maximum de la peine encourue.

La troisième question concernait l'action civile car on savait que les victimes n'avaient pas été indemnisées complètement dans le cadre du FIPOL et réclamaient une meilleure indemnisation de leur préjudice. Mais comment indemniser en dehors du cadre CLC/FIPOL ce qui est conventionnellement exclu? Le tribunal constate que le propriétaire réel n'est pas le propriétaire nominal, que le gestionnaire nautique n'est ni préposé ni mandataire du propriétaire nominal et que la société pétrolière mère n'est ni l'armateur ni l'affrètement ; en conséquence le montage juridique opaque qui avait été inventé pour échapper aux responsabilités va se retourner contre ses auteurs. Puisque ces trois acteurs principaux ne rentrent pas dans le système conventionnel, ils sont donc soumis au droit

⁶ Boisson Ph., « La société de classification bénéficie-t-elle de l'exclusion prévue par l'article 3§4 de la convention CLC ? » DMF, 2008, n° 695.

commun instauré par la loi. C'est pourquoi les plaignants vont voir leur préjudice pris en compte sans limite de responsabilité du fait des infractions pénales avérées. Le tribunal a accordé des indemnisations pour les dommages matériels effectifs, pour la perte de réputation et d'image, et même en ce qui concerne les associations pour préjudice moral.

Il restait un quatrième point à trancher aussi délicat que fondamental : certaine collectivités territoriales et certaines associations avaient présenté des demandes de réparation au titre du préjudice écologique. On sait que cette importante question fait débat en droit de l'environnement tant pour une question de principes juridiques que pour son évaluation financière. Le raisonnement suivi par le TGI ne prend pas directement en compte le préjudice écologique, mais indemnise les « atteintes à la nature ». Ce premier pas reste cependant important car il ne s'agit pas de la simple remise en état de la nature par des moyens économiques classiques tels que, par exemple, la reconstitution des pelouses littorales, la réintroduction d'espèces détruites, ou le semis d'oyats sur les dunes, ce que même le FIPOl admet aujourd'hui à condition que cette remise en état soit « raisonnable ». Dans l'esprit des juges il s'agit d'une compensation à une perte générale de qualité du milieu (biotopes et biocénose), mais fondée sur une compétence spéciale en matière d'environnement conférant au demandeur une responsabilité particulière pour la gestion et la conservation d'un territoire. La collectivité peut demander ce type de réparation si elle démontre que ce milieu pour lequel elle avait pris des mesures de protection a subi des atteintes effectives. Par contre des demandes identiques de la part de collectivités territoriales n'ayant pas ce type de compétence ont été rejetées. En ce qui concerne les associations, si dans leurs statuts elles ont pour objet la protection de l'environnement en vertu de l'article L 142-2 du code de l'environnement, elles peuvent demander cette réparation car les intérêts qu'elles ont statutairement mission de sauvegarder sont lésés. Le jugement de 2008 fait incontestablement un pas vers la reconnaissance du préjudice écologique, mais un petit pas en se fondant sur la compétence accordée par la loi au demandeur et non pas sur la reconnaissance de la nature comme sujet de droit, principe toujours rejeté par le droit positif⁷.

2° section : l'appel

Ce jugement novateur par bien des aspects restera comme une avancée sensible dans le droit de la sécurité maritime et dans le droit de l'environnement. Cependant les défenseurs ont interjeté appel de cette décision notamment l'entreprise TOTAL SA craignant qu'une condamnation pénale ne nuise à son image. La cour d'appel de Paris a rendu son arrêt le 30 mars 2010. Celui-ci représente un recul par rapport au jugement du TGI, certes la cour confirme la responsabilité pénale des défenseurs (armateur, gestionnaire, société de classification et entreprise TOTAL SA) et même porte à 200,6 millions d'euros les indemnités accordées aux parties civiles dans le cadre de la transaction proposée par l'entreprise pétrolière qui avait déjà versé volontairement 170 millions d'euros, mais la cour ne reconnaît pas la faute inexcusable de TOTAL, mais simplement une « faute d'imprudence en relation de causalité avec le naufrage ». Plus grave encore la cour estime que TOTAL SA est l'« l'affrètement véritable » et donc du fait de la convention CLC et de son protocole de 1992 (art 3§4) la mise en cause de l'affrètement est expressément exclue et écarte de ce fait la responsabilité civile de l'entreprise entraînant une contradiction flagrante avec la confirmation de la responsabilité pénale. Enfin, et contre toute attente, la cour confirme la reconnaissance d'un préjudice écologique subi par les collectivités et associations et même élargit le concept à de nouvelles parties civiles en reconnaissant « toute atteinte à l'environnement naturel...sans répercussion sur un intérêt humain particulier, mais qui affecte un intérêt collectif légitime ». Toute collectivité territoriale dont le territoire est touché peut demander ce

⁷ Odier F. « Les incertitudes en matière d'application du droit de la pollution, illustrations relatives à la catastrophe de l'Erika (jurisprudence française et européenne), Annuaire du Droit de la Mer 2007, tome XII ; p. 101.

type de réparation ainsi que les associations dont l'objectif principal est touché⁸. Cette décision ne laisse pas de surprendre du fait non seulement de ses contradictions, mais surtout de l'analyse faite de la qualification d'affrètement qui était faite. On pouvait craindre que l'affaire en reste là ce qui eut été très dommageable et pour le droit de l'environnement avec la qualification de « faute d'imprudence » et pour le droit maritime avec celle « d'affrètement véritable ».

3° section : la cassation

TOTAL SA et le RINA craignant par-dessus tout la sanction pénale et les autres défenseurs se sont pourvus en cassation⁹. La Cour de Cassation a rendu son arrêt le 25 septembre 2012. L'affaire s'engageait mal dans la mesure où l'avocat général¹⁰ près la Cour de cassation dans son avis rendu en mai 2012 proposait une cassation sans renvoi pour incompétence des tribunaux français du fait que le naufrage avait eu lieu hors de la mer territoriale française. Cette analyse erronée démontrait un manque abyssal de connaissance en matière de droit de la mer et de droit maritime¹¹. La Cour n'a pas suivi cet avis – ce qui est rare – et a rendu un arrêt d'une grande importance¹², reconnaissant sa compétence et confirmant l'arrêt d'appel. La cause des recours n'est pas le naufrage mais la pollution ayant touché le territoire français. En conséquence la Cour développe trois points principaux.

Elle reconnaît tout d'abord que la corrosion est la cause du naufrage et donc le propriétaire réel est responsable car il a commis une faute en frétant ce navire sous normes. Le gestionnaire également en laissant naviguer un navire non conforme aux règles internationales et la société de classification également car elle a délivré un certificat de classe ne correspondant pas à l'état exact du navire

Deuxièmement, la charte partie prouve que c'est la filiale Total Transport Corporation qui est l'affrètement nominal et non TOTAL SA, en conséquence la société mère n'étant pas l'affrètement, un recours est possible au regard de la convention CLC, or c'est TOTAL SA qui a procédé au contrôle du navire et à son choix, celui-ci représente une négligence grave et non une simple « faute d'imprudence » comme l'avait qualifié la Cour d'appel. Dès lors on est bien dans le cadre de l'application de l'article 3§4 du protocole de 1992 car « l'attitude téméraire en connaissant les conséquences qui en résulteraient probablement » est prouvée. Au regard de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983, les faits ayant eu lieu à Dunkerque, il y a bien eu mise en danger de la vie d'autrui justifiant la responsabilité pénale. Le fait que le « vetting » soit une forme d'expertise interne et volontaire de l'entreprise n'exclut nullement la responsabilité de celle-ci car il y a eu négligence au cours de cette visite. La faute de témérité étant prouvée, la responsabilité civile est dès lors reconnue par la chambre criminelle qui condamne l'entreprise et les autres prévenus à réparer solidairement le dommage causé.

Troisièmement, la Cour confirme la prise en compte du dommage pour atteinte à la nature indépendant du dommage économique subi par des personnes physiques ou morales et indépendamment de la simple remise en état de l'environnement, mais concernant bel et bien le préjudice subi par le milieu sans conséquences directes sur les activités économiques. Il s'agit bien ici d'une prise en compte de la nature pour elle-même permettant à une collectivité territoriale ou une association ayant des responsabilités dans la protection du milieu touché de demander réparation du dommage écologique.

⁸ Neyret L., « Naufrage de l'Erika : vers un droit commun de la réparation des atteintes à l'environnement », Recueil Dalloz 2008, p. 2681 ; Robert JH., « Naufrage de l'Erika : responsabilité de l'affrètement et reconnaissance du dommage écologique » Revue de science criminelle, 2008, p. 344.

⁹ Cass. Crim, 25 septembre 2012, pourvoi n° H 10-82938 (aff. Erika).

¹⁰ Avis de l'Avocat Général Boccon-Gibod du 24 mai 2012

¹¹ Voir notre analyse dans le journal Le Marin du 8 juin 2012 ainsi que l'article de Bonassies P., « Sur l'Erika, ou avant qu'il ne soit trop tard.. », DMF., n° 736, mai 2012 p. 403.

¹² Ndende M., « Les enseignements de la jurisprudence Erika sur le traitement juridique des catastrophes pétrolières », ADMO, Tome 32, 2014, p. 317.

Conclusion

Cette décision de justice marque une étape importante dans le droit de l'environnement ainsi que sur la responsabilité des acteurs économiques. En effet, elle confirme ce que le juge du tribunal fédéral de Chicago avait dit dans son jugement de 1984 à propos de l'affaire Amoco-Cadiz : quel que soit la complexité du montage juridique de l'opération commerciale, quel est le véritable donneur d'ordre ? La réponse à cette question rend moins efficace la constitution de sociétés – écran. Lorsque qu'une entreprise a plusieurs fonctions dont l'une est purement privée et l'autre représente une mission de service public, elle ne peut utiliser l'immunité conférée par la seconde pour échapper à sa responsabilité concernant la première. Une action téméraire à des fins commerciales entraînant des dommages à l'environnement et la mise en danger de la vie d'autrui est passible de sanctions pénales et en tant que faute grave, est source d'une responsabilité totale de l'auteur quelles que soit par ailleurs les limites de responsabilité prévue.

Enfin, au regard du droit français la Cour de Cassation donne corps au principe de la réparation du préjudice écologique qui, jusqu'à présent restait un concept flou présent dans un faisceau d'indices mais non réellement exprimé : Déclaration de Stockholm, convention de Berne, articles 192, 194 §5 et 235 de la CMB, article 2 §9 de la convention de Lugano ; même le droit communautaire (directive 2004/35 CE du 21 avril 2004) sur la responsabilité environnementale distinguait les dommages subis par l'environnement différents des dommages subis par les intérêts économiques, et même l'article 110-1 du code de l'environnement, temple du droit, reconnaissait que les équilibres écologiques et la diversité des espèces font partie du patrimoine de la Nation. L'arrêt de 2012 vient confirmer de jure ce qui n'était qu'une toile de fond de notre droit. Dès le 16 mai 2013, le Sénat déposait une proposition de loi adoptée à l'unanimité sur la réparation du préjudice écologique, montrant que même pour les politiques la question est d'importance. Cela montre que le droit porte dorénavant un autre regard sur la nature, très différent de la nature – ressource ou de l'animal – machine.