

N° H 10-82.938 FP-P+B+R+I

N° 3439

CI

25 SEPTEMBRE 2012

CASSATION PARTIELLE SANS RENVOI

M. LOUVEL président,

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE, en son audience publique tenue au Palais de justice à PARIS, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant sur les pourvois formés par :

- M. Giuseppe X...,
- M. Antonio Y...,
- La société Rina,
- La société Total, d'une part,

- L'Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe,
- L'association Ligue de la protection des oiseaux,
- Le Syndicat mixte de protection du littoral breton,
- La commune de Batz-sur-Mer,
- La commune de La Bernerie-en-Retz,
- La commune de La Plaine-sur-Mer,
- La commune de Mesquer,
- La commune de Pornic,
- La commune de Le Pouliguen,

- La commune de Préfailles,
 - La commune de Saint-Brévin-les-Pins,
 - La commune de Saint-Hilaire-de-Riez,
 - La commune de Saint-Michel-Chef-Chef,
 - Le conseil régional de Bretagne,
 - Le conseil régional des Pays de Loire,
 - Le conseil régional de Poitou Charentes,
 - Le conseil général du Finistère,
 - La communauté d'agglomération du Pays de Lorient,
 - La commune de Ploemeur,
 - La commune de Saint-Nazaire,
 - Le conseil général de Vendée,
 - La commune de Barbatre,
 - La commune de Beauvoir-sur-Mer,
 - La commune de Bouin,
 - La commune de Château-d'Olonne,
 - La commune de Hoëdic,
 - La commune de Jard-sur-Mer,
 - La commune de Noirmoutier,
 - La commune de Notre-Dame-des-Monts,
 - La commune de Sarzeau,
 - La commune de Saint-Gildas-de-Rhuis,
 - L'association Robin des Bois,
 - La commune de Quimper,
 - Le Syndicat de la confédération maritime,
 - L'Union fédérale des consommateurs de Quimper,
- parties civiles, d'autre part,

contre l'arrêt de la cour d'appel de PARIS, chambre 4-11, en date du 30 mars 2010, qui, pour pollution des eaux ou voies navigables françaises à la suite d'un accident de mer dans la zone économique exclusive par un navire-citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux, a condamné les deux premiers, à 75 000 euros d'amende, les secondes, à 375 000 euros d'amende, et a prononcé sur les intérêts civils ;

La COUR, statuant après débats en l'audience publique du 24 mai 2012 où étaient présents : M. Louvel président, M. Le Corroller

conseiller rapporteur, MM. Blondet, Arnould, Mme Koering-Joulin, M. Dulin, Mme Desgrange, MM. Pometan, Nunez, Mme Guirimand, M. Beauvais, Mme Ract-Madoux, MM. Guérin, Moignard, Finidori, Bloch, Castel, Buisson, Pers, Fossier, Raybaud, Mme Caron conseillers de la chambre, Mmes Divialle, Labrousse, Harel-Dutirou, MM. Roth, Maziau, Mme Carbonaro, M. Barbier conseillers référendaires ;

Avocat général : M. Boccon-Gibod ;

Greffier de chambre : Mme Randouin ;

Sur le rapport de M. le conseiller LE CORROLLER, les observations de la société civile professionnelle DELAPORTE, BRIARD et TRICHET, de la société civile professionnelle BORÉ et SALVE de BRUNETON, de Me SPINOSI, de la société civile professionnelle NICOLAY, DE LANOUELLE et HANNOTIN, de la société civile professionnelle PIWNICA et MOLINIÉ, de la société civile professionnelle LYON-CAEN et THIRIEZ, de la société civile professionnelle Le BRET-DESACHÉ, de Me Le PRADO, de Me BROUCHOT, de Me HASS, de la société civile professionnelle THOUIN-PALAT et BOUCARD et de la société civile professionnelle ANCEL, COUTURIER-HELLER et MEIER-BOURDEAU, avocats en la Cour, et les conclusions de M. l'avocat général BOCCON-GIBOD, Me Piwnica, Me Delaporte, Me Lyon-Caen, Me Le Prado, Me De Lanouvelle et Me Spinosi ayant eu la parole en dernier ;

Joignant les pourvois en raison de la connexité ;

Sur le pourvoi formé par le Syndicat mixte de protection du littoral breton :

Attendu qu'aucun moyen n'est produit ;

Sur le pourvoi formé par les communes de Sarzeau, Hoëdic, Saint-Gildas-de-Rhuis, Jard-sur-Mer, Notre-Dame-des-Monts, Beauvoir-sur-Mer, Noirmoutier, Bouin, Château-d'Olonne et Barbatre :

Attendu qu'aucun moyen n'est produit ;

Sur le pourvoi formé par la société Rina en ce qu'il est dirigé contre les dispositions civiles s'appliquant à M. Z... :

Attendu qu'aucun moyen n'est produit ;

Sur les autres pourvois :

Vu les mémoires ampliatifs, personnel, en défense et les observations complémentaires produits ;

Sur la recevabilité du mémoire proposant un moyen de cassation additionnel, déposé le 14 mai 2012, proposé pour les communes de Mesquer, Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, Saint-Brévin-les-Pins, La Plaine-sur-Mer, Pornic, Le Pouliguen, Préfailles, Saint-Michel-Chef-Chef et Saint-Hilaire-de Riez :

Attendu que le mémoire a été produit après expiration du délai imparti et postérieurement au dépôt du rapport ; qu'il sera déclaré irrecevable par application de l'article 590, alinéa 3, du code de procédure pénale ;

*
* *

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué et des pièces de procédure que, le samedi 11 décembre 1999, alors qu'il effectuait, chargé d'une cargaison de 30 884 tonnes de fioul lourd n°2, un voyage de Dunkerque à Livourne (Italie), le navire citerne Erika, battant pavillon maltais, a subi, pendant sa traversée par gros temps du golfe de Gascogne, une défaillance de sa structure ; que celle-ci a d'abord provoqué une prise de gîte importante, puis la cassure de sa coque quelques heures après ; que cette avarie a entraîné, le 12 décembre, le naufrage du navire alors qu'il se trouvait en zone économique exclusive (ZEE), à une trentaine de milles nautiques au sud de la pointe de Penmarc'h, en Bretagne ; que les deux parties du navire ont ensuite coulé par 120 mètres de fond, à peu de distance du lieu de l'avarie, malgré une tentative de remorquage, vers le large, de la partie arrière ; qu'à la suite de cet accident de mer, une partie importante de la cargaison et des soutes du navire s'est répandue dans l'océan ; qu'en raison de l'orientation des vents et de la nature du produit transporté, les dommages résultant de ce rejet ont atteint le littoral quelques jours après et affecté plusieurs centaines de kilomètres de côtes depuis la pointe de Bretagne jusqu'à l'île de Ré ; que, le 15 décembre 1999, une information judiciaire a été ouverte à l'encontre de M. K... Z..., commandant de l'Erika, et "de personnes morales non dénommées", du chef de mise en danger d'autrui et pollution sur le fondement des articles 121-2, 121-3, 223-1 et 223-2 du code pénal et 1, 7, 8 et suivants de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 ; que les vérifications entreprises ont révélé que le navire Erika, construit en 1975, appartenait à l'armateur Tevere Shipping Company

Limited, société immatriculée à Malte, le 2 octobre 1997, ayant pour ayant droit économique, M. X... ; que cette société avait confié les charges liées à l'activité commerciale à la société Selmont International, immatriculée aux Bahamas, laquelle avait conclu, le 15 septembre 1999, avec une autre société spécialisée, un contrat par lequel cette dernière s'était engagée à lui trouver des chargements et à assurer les aspects opérationnels des voyages ; que l'armateur qui avait conservé la gestion nautique du navire en avait délégué sa gérance technique, notamment sa maintenance, la vérification de son état, l'obtention de la classe et des certificats, ainsi que le recrutement de l'équipage, à la société Panship management, dirigée par M. Y... ; que la société de classification italienne Rina était intervenue en cette qualité et, également, comme instance de contrôle par délégation de l'administrations maltaise ; qu'il a, par ailleurs, été mis en évidence que la société Total (Total SA) qui avait, par l'entremise de deux de ses filiales, conclu, le 21 mai 1999, un contrat de vente "à l'arrivée" avec la société ENEL en s'engageant à lui livrer, avant 31 décembre 1999, jusqu'à 280 000 tonnes de fioul, faisait effectuer, lors de l'accident, la dernière livraison ; que, demeurant propriétaire du fioul jusqu'au port de livraison, ce groupe avait conclu, par l'intermédiaire de courtiers maritimes, un contrat de transport avec la société Selmont, chargée de la gestion commerciale de l'Erika ; que les différents intervenants dans la chaîne du transport maritime et certains de leurs mandataires ont été renvoyés devant le tribunal correctionnel, pour pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique à la suite d'un accident de mer survenu en ZEE, le 12 décembre 1999, par un navire-citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux, délit défini par les articles 1 et 8, de la loi 83-583 du 5 juillet 1983 et réprimé par les articles 1, alinéa 1, 8, alinéa 2, et 10, alinéa 3, de cette loi et, certains d'entre eux, pour le délit ou la complicité du délit de mise en danger d'autrui ; que d'autres intervenants ont été renvoyés pour le délit d'abstention volontaire de combattre un sinistre ; que le tribunal, qui a relaxé les prévenus du délit de mise en danger d'autrui, a, en outre, écarté la responsabilité pénale du capitaine, des différentes personnes ayant supervisé l'organisation des secours lors du naufrage, de la personne physique qui, au sein du groupe Total, a négocié la charte-partie à l'origine de l'affrètement au voyage, de plusieurs filiales de Total SA, ainsi que d'autres intermédiaires ; que les premiers juges, ayant écarté une exception d'inconventionnalité, sont exclusivement entrés en voie de condamnation pénale pour le délit de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique à la suite d'un accident de mer survenu le 12 décembre 1999 dans la ZEE par un navire citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux, à l'encontre de M. X... en sa qualité d'ayant droit économique assurant la gestion de la société propriétaire du

navire, de M. Y..., chargé de sa gestion technique, en sa qualité de dirigeant de Panship management, de la société Rina ainsi que de Total SA en faisant ressortir le pouvoir de contrôle que cette dernière avait, en fait, exercé dans la gestion du navire ; que, sur l'action civile, le tribunal, qui a déclaré irrecevables certaines des constitutions de partie civile et qui a considéré que la transaction signée par l'une d'entre elles avec le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOI) ne pouvait pas bénéficier aux prévenus tiers à la transaction, a décidé que le droit commun de la responsabilité civile trouvait à s'appliquer à l'ensemble des mis en cause, dont aucun ne pouvait se prévaloir des dispositions de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992, (Convention CLC 69/92), limitant cette responsabilité et la canalisant sur le propriétaire ; que les juges ont, en outre, estimé que plusieurs parties civiles pouvaient obtenir réparation du "préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement" ; que, sur appels des prévenus, appel du ministère public limité au délit de pollution s'appliquant à ces prévenus et aux filiales relaxées de Total SA et appels de parties civiles dont la constitution avait été déclaré irrecevable, qui avaient été déboutées ou n'avaient pas obtenu qu'il soit fait droit à l'intégralité de leurs

demandes, la cour d'appel a, sur l'action publique, confirmé le jugement ; que, sur l'action civile, elle a restreint la liste des débiteurs de dommages-intérêts en reconnaissant la qualité d'affrètement à Total SA et en faisant, ainsi, bénéficier cette société, en l'absence de faute inexcusable de sa part, de l'immunité de responsabilité relative à l'obligation à la dette, prévue par l'article III §4 de la Convention CLC 69/92 précitée ; qu'elle a, en outre, modifié la liste des créanciers des dommages-intérêts en tenant compte de la portée des transactions intervenues, réformé le jugement dans ses dispositions portant sur la recevabilité de certaines constitutions de partie civile et alloué à plusieurs d'entre elles des indemnités au titre du préjudice écologique ou environnemental ainsi qu'une certaine somme au commandant du navire à la suite d'une demande présentée par celui-ci contre MM. X... et Y... sur le fondement de l'article 470-1 du code de procédure pénale ;

En cet état ;

Sur le premier moyen de cassation proposé pour l'Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe, pris de la violation des articles 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, 398, 510, 512, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

“en ce que l’arrêt attaqué a indiqué que la cour d’appel comprenait lors des débats et du délibéré M. Betch, désigné par ordonnance, en date du 24 septembre 2009, de M. le premier président pour compléter la cour en qualité d’assesseur supplémentaire ;

“alors que les magistrats supplémentaires désignés pour compléter la juridiction répressive ne peuvent pas participer au délibéré ; qu’en énonçant que la cour d’appel était composée, non seulement lors des débats, mais aussi lors du délibéré, de M. Betch qui avait été désigné par ordonnance du 24 septembre 2009 pour compléter la cour en qualité d’assesseur supplémentaire, la cour d’appel a violé les textes susvisés” ;

Sur le premier moyen de cassation proposé dans les mêmes termes pour l’association Union fédérale des consommateurs Que Choisir Quimper ;

Sur le quatrième moyen de cassation proposé pour l’association Ligue de protection des oiseaux, pris de la violation des articles 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l’homme et des libertés fondamentales, 398, 510, 512 et 592 du code de procédure pénale et L. 121-2 du code de l’organisation judiciaire ;

“en ce que la cour d’appel mentionne « composition de la cour lors des débats et du délibéré : président : Joseph Valantin, conseillers : Claire Barbier, Sylvie Nerot, tous trois désignés par ordonnance en date du 6 mai 2009 de M. le premier président, Jean-Paul Betch, désigné par ordonnance en date du 24 septembre 2009 de M. le premier président pour compléter la cour en qualité d’assesseur supplémentaire », puis mentionne que la décision a été rendue après en avoir délibéré conformément à la loi ;

“1) alors que la chambre des appels correctionnels est composée d’un président de chambre et de deux conseillers ; qu’il ressort des constatations de l’arrêt que, outre le président de chambre et deux conseillers, un quatrième magistrat, désigné en qualité d’assesseur supplémentaire, a participé au délibéré ; que la cour d’appel a violé les dispositions susvisées ;

“2) alors que, et en toute hypothèse, la chambre des appels correctionnels est composée d’un président de chambre et de

deux conseillers ; que tout jugement ou arrêt doit établir la régularité de la composition de la juridiction qui l'a rendu ; qu'il ressort des constatations de l'arrêt que, outre le président de chambre et deux conseillers, un quatrième magistrat, désigné en qualité d'assesseur supplémentaire, a participé au délibéré ; qu'il ressort encore de l'arrêt que la décision a été rendue après en avoir délibéré conformément à la loi ; qu'en raison de ces mentions contradictoires, la Cour de cassation n'est pas en mesure de s'assurer de la régularité de la composition de la juridiction" ;

Sur le troisième moyen de cassation proposé dans les mêmes termes pour le conseil général de Vendée ;

Sur le premier moyen de cassation proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 398, 486, 510, 512, 513 et 592 du code de procédure pénale, L. 121-2 du code de l'organisation judiciaire ;

"en ce que l'arrêt attaqué tout à la fois mentionne que la cour a délibéré « conformément à la loi » et indique sous la mention « composition de la cour lors des débats et du délibéré : président : Joseph Valantin, conseillers : Claire Barbier, Sylvie Nerot, tous trois désignés par ordonnance en date du 6 mai 2009 de M. le premier président, Jean-Paul Betch, désigné par ordonnance en date du 24 septembre 2009 de M. le premier président pour compléter la cour en qualité d'assesseur supplémentaire », révélant ainsi que la cour était composée, lors du délibéré, d'un président et de trois conseillers ;

"1) alors que la chambre des appels correctionnels est composée, aux termes des dispositions de l'article 510 du code de procédure pénale, d'un président de chambre et de deux conseillers ; que les mentions contradictoires de l'arrêt attaqué ne permettent pas à la Cour de cassation de s'assurer qu'il a été rendu par le nombre de juges prescrit ;

"2) alors qu'en supposant que l'arrêt ait été délibéré "conformément à la loi" par trois magistrats, il n'encourt pas moins l'annulation dès lors que ses mentions ne permettent pas de connaître, parmi les quatre magistrats désignés, celui qui n'a pas participé au délibéré et, partant, les noms des trois magistrats qui l'ont rendu" ;

Sur le même moyen de cassation dont M. Y... et M. X... s'approprient la teneur ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que l'arrêt constate que la cour d'appel a rendu sa décision après avoir délibéré conformément à la loi ; que cette mention suffit à établir que l'assesseur supplémentaire qui a assisté aux débats en application de l'article 398, alinéa 2, du code de procédure pénale n'a ni assisté ni participé au délibéré ;

D'où il suit que les moyens doivent être écartés ;

Sur le deuxième moyen de cassation proposé pour l'Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe, pris de la violation des articles 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, 400, 512, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a indiqué que le président de la cour d'appel a invité les photographes à se retirer de la salle d'audience, l'audience ayant été ouverte ;

“alors que les audiences devant les juridictions pénales sont publiques ; qu'en ne permettant pas aux photographes de rester dans la salle d'audience, l'audience ayant été ouverte, la cour d'appel a violé les textes susvisés” ;

Sur le deuxième moyen de cassation proposé dans les mêmes termes pour l'association Union fédérale des consommateurs Que Choisir Quimper ;

Sur le même moyen de cassation dont M. Y... et M. X... s'approprient la teneur ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu qu'en invitant les photographes à quitter la salle d'audience, le président n'a fait que se conformer aux exigences de l'article 38 ter de la loi du 29 juillet 1881, sans méconnaître les dispositions conventionnelles invoquées ;

D'où il suit que les moyens ne peuvent être admis ;

Sur le deuxième moyen de cassation proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, 400, 464, 512, 592 du code de procédure pénale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a statué sur les intérêts civils au vu, notamment, de notes et de pièces déposées par les parties civiles après la mise en délibéré, sans ordonner de reprise des débats ou de renvoi sur les intérêts civils à une audience ultérieure qui aurait permis d'en débattre publiquement et oralement ;

“aux motifs que maîtres Metzner, Le Berre et Engelsen, ont demandé à la cour, par conclusions, de constater et juger que : - la communication tardive par les parties de leurs écritures et pièces venant à l'appui de leurs prétentions ne permet pas aux différents prévenus d'organiser leur défense, - les conditions de la communication en question sont contraires au respect du principe du contradictoire et violent, par conséquent, les droits de la défense des différents prévenus, et qu'elle ordonne le renvoi de l'affaire sur les intérêts civils à une audience ultérieure ; que Me Delplanque et Me Dumont, pour le compte de l'Ile d'Houat, soulignant que la SpA Rina a déposé, le dernier jour de l'audience, des conclusions tendant à l'irrecevabilité de l'appel de la commune de l'Ile d'Houat, faute de production de la délibération autorisant son maire à interjeter appel, moyen nouveau qui, par sa présentation tardive porterait atteinte au principe du contradictoire et des droits de la défense, a demandé le débouté et a produit la délibération en cause ; que certaines parties civiles ont, en effet, jugé nécessaire de produire de très nombreuses pièces (l'équivalent de 7 CD-Roms) au moment même où elles ont pris la parole, ce qui ne laissait qu'un temps raisonnablement insuffisant aux avocats des prévenus pour en prendre connaissance et y répondre avant la mise en délibéré, de sorte que la cour les a autorisés à déposer en réponse des notes en délibéré, s'ils le souhaitent ; que comme certaines conclusions de la défense avaient été déposées postérieurement aux plaidoiries des parties civiles, la cour, de la même façon, ne s'est pas opposée à ce que ces dernières déposent des notes en délibéré, sous réserve que ce dépôt ne soit pas trop tardif, afin de lui permettre de les prendre en compte, si nécessaire ; que la cour constate que : - l'article 459 du code de procédure pénale dispose que

« le prévenu, les autres parties et leurs avocats peuvent déposer des conclusions.[]]. Le tribunal qui est tenu de répondre aux conclusions ainsi déposées [] » ; - la loi n'ayant pas édicté devant la juridiction correctionnelle de clôture des débats et le dernier état des débats étant irrévocablement fixé par le prononcé de la décision, les parties civiles et les prévenus doivent être admis à conclure jusqu'à cette étape et à adresser à la cour des notes en délibéré ; que, toutefois, cette permission doit tenir compte, d'une part, du principe de la publicité des débats, consacré par l'article 400 du code de procédure pénale et par l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, qui a pour corollaire celui de l'oralité des débats et nécessite que les chefs péremptoires de conclusions et les pièces sur lesquelles les parties fondent leurs demandes soient, sauf exceptions, débattus en audience publique et, d'autre part, du respect des droits de la défense qui conduit à exiger que celle-ci puisse examiner les pièces produites contre elle et répliquer aux moyens péremptoires de ses adversaires ; que, pour ce qui concerne les conclusions et pièces jointes déposées en toute fin d'audience, les parties qui souhaitaient y répliquer pouvaient toujours demander la parole pour le faire, sous réserve que les prévenus puissent avoir la parole en dernier, et, par conséquent, ni l'oralité des débats, ni le respect du contradictoire ne peuvent justifier qu'elles soient écartées des débats ; que, pour ce qui concerne les notes et pièces adressées à la cour après mise en délibéré et dont il apparaît que toutes les parties en ont eu connaissance et ont pu y répliquer, de sorte que les droits de la défense ont été sauvegardés, le seul moyen d'en assurer la publicité serait d'ordonner la reprise des débats ; que la cour observe cependant que l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme prévoit que la publicité des débats puisse ne pas être assurée, notamment lorsque dans des circonstances spéciales la publicité serait de nature à porter atteinte aux intérêts de la justice ; qu'or, si la cour pour respecter le principe de l'oralité et de la publicité des débats devait reprendre les débats, la logistique particulièrement lourde de ce procès conduirait à d'importants retards dans la solution du litige et serait donc contraire à un autre principe découlant de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, celui du droit d'être jugé dans un délai raisonnable ; que, de plus, les notes et pièces produites au cours du délibéré se bornent à poursuivre, sans le rénover, le débat déjà initié précédemment et ne comportent pas de moyens de droit nouveaux et, dans ces conditions, une reprise des débats n'aurait qu'un intérêt formel ; que, dans ces conditions, lesdites notes et pièces ne seront pas écartées, étant

observé que les prévenus ayant disposé d'un mois pour présenter, de manière contradictoire, leurs observations sur les pièces déposées par les parties civiles et ces dernières ayant disposé du même délai pour présenter les leurs sur les conclusions déposées après leurs plaidoiries par les conseils des prévenus, il n'y a pas eu de violation du respect du principe du contradictoire ;

“alors que le principe de la publicité des débats ne peut souffrir de restrictions justifiées par les intérêts de la justice que dans la mesure jugée « strictement nécessaire » à leur sauvegarde ; qu’une reprise des débats ordonnée en raison de la complexité de l’affaire et des nécessités de la défense ne constitue pas une violation du droit d’être jugé dans un délai raisonnable, en sorte que permettre par une telle mesure la publicité de l’ensemble des débats, ne saurait, dans ces circonstances, constituer une atteinte aux intérêts de la justice ; qu’en estimant qu’une reprise des débats aurait été contraire, en l’espèce, au droit d’être jugé dans un délai raisonnable tout en admettant qu’elle aurait assuré la publicité de notes en délibéré qui n’avaient été autorisées qu’en raison du nombre important de conclusions déposées par les parties civiles en fin d’audience et du nombre considérable de pièces les accompagnant, ce dont il résultait qu’il n’était pas « strictement nécessaire » à la sauvegarde de la justice, dans les circonstances particulières de la cause, de déroger au principe fondamental de la publicité des débats et de son corollaire, celui de l’oralité des débats, la cour d’appel a méconnu les textes susvisés” ;

Attendu que les juges, qui apprécient l'opportunité d'ordonner la reprise des débats à la suite d'une note en délibéré, n'ont pas méconnu les textes conventionnel et légaux visés au moyen, dès lors qu'il résulte des motifs de l'arrêt que les notes et pièces versées par les parties civiles en cours de délibéré ne comportent aucun élément nouveau et qu'elles ont été communiquées aux avocats de la prévenue qui ont été mis en mesure de répliquer ;

D'où il suit que le moyen doit être écarté ;

Sur le troisième moyen de cassation proposé pour la société Rina, pris de la violation des principes de droit international relatifs à l'immunité de juridiction des États étrangers et des organismes agissant par leur ordre ou pour leur compte, des articles

6 de la Convention européenne des droits de l'homme, 427 du code pénal, préliminaire, 6 et 591 du code de procédure pénale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a constaté que la société Rina avait renoncé à son privilège de juridiction, jugeant ainsi irrecevable la fin de non-recevoir tirée de son immunité de juridiction ;

“aux motifs que l'immunité de juridiction dont bénéficie ainsi la SpA Rina peut faire l'objet d'une renonciation ; que cette immunité de juridiction ne saurait imposer de contrainte à l'État souverain qui en est titulaire et qui peut donc parfaitement y renoncer ; que c'est d'ailleurs la solution qu'a adoptée la Convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens, qui prévoit non seulement un consentement exprès mais aussi, en son article 8, qu'un État ne peut invoquer l'immunité de juridiction dans une procédure devant un tribunal d'un autre État si, quant au fond, il est intervenu à ladite procédure ou y a participé de quelque façon que ce soit ; que cette convention n'est certes pas entrée en vigueur en France, mais elle n'en est pas moins une synthèse de l'état du droit coutumier en la matière ; que naturellement, cette renonciation ne doit pas être équivoque ; que de même qu'il n'appartient pas à l'État pour lequel l'organisme qui en constitue l'émanation accomplit un acte dans l'intérêt de l'un de ses services publics, d'invoquer à sa place l'immunité de juridiction, il ne lui appartient pas d'y renoncer au nom de l'organisme, doté d'une personnalité propre et qui en bénéficie directement ; qu'à supposer même que, comme le soutiennent les conseils de la SpA Rina et le professeur A..., la renonciation au privilège de juridiction doive émaner de l'État délégataire, Malte, il apparaît que, en s'abstenant d'invoquer ce privilège pour la SpA Rina alors qu'il était revendiqué pour la Malta Maritime Authority, cet État a implicitement mais sans ambiguïté renoncé à le faire en faveur de celle-ci ; que de plus, pendant sept ans, la SpA Rina a participé en qualité de personne morale mise en examen à l'information qui a débouché sur son renvoi devant le tribunal correctionnel ; que son représentant s'est abondamment expliqué et son conseil a adressé au juge d'instruction de très nombreuses notes et plusieurs courriers pour demander un non-lieu, sans jamais invoquer une quelconque immunité, pas même lorsque la fin de l'instruction lui a été notifiée ; que, s'il est vrai que le juge d'instruction et le tribunal correctionnel sont deux juridictions différentes, de même que le tribunal correctionnel et la cour d'appel, ils étaient saisis de la même instance, c'est-à-dire du même

développement procédural découlant de la saisine du juge d'instruction, et la renonciation implicite à l'immunité de juridiction devant le premier a conservé ses effets devant l'autre, comme elle le conserve devant la cour ; que la SpA Rina a également manifesté dans l'instance civile reposant sur les mêmes faits à laquelle elle a été attrait sa renonciation à son privilège de juridiction en allant jusqu'à saisir une juridiction italienne (laquelle s'est déclarée incompétente), démontrant ainsi qu'elle n'entendait pas que l'appréciation de ces faits soit soumise aux juridictions de l'État de Malte ; que son soudain changement d'attitude, dont elle ne donne d'ailleurs aucune explication, constitue une violation de la loyauté des débats et du principe de l'estoppel selon lequel une partie ne peut se contredire au détriment d'autrui ; qu'en conséquence, la cour considère qu'il y a eu renonciation non équivoque de la SpA Rina à l'immunité de juridiction dont elle pouvait bénéficier ;

“1) alors que la renonciation à l'immunité de juridiction ne peut résulter que d'actes manifestant sans équivoque l'intention de renoncer ; que l'abstention d'invoquer l'immunité de juridiction au cours de l'instruction préparatoire, quelle qu'ait été la durée de celle-ci, ne caractérise pas une renonciation à s'en prévaloir devant la juridiction de jugement ; que la renonciation ne peut davantage se déduire d'une abstention à invoquer l'immunité dans une procédure civile ayant un objet différent devant une juridiction étrangère ; qu'il résulte de la procédure que la SpA Rina s'est prévalu de l'immunité de juridiction dès l'ouverture des débats devant le tribunal correctionnel qui a joint l'incident au fond ; que la cour d'appel ne pouvait donc déduire la renonciation de la SpA Rina à l'immunité de juridiction de sa seule abstention à invoquer celle-ci au cours de l'instruction et de la saisine d'une juridiction civile italienne ;

“2) alors qu'il n'existe pas, en matière pénale, de règle générale de procédure selon laquelle le prévenu ne pourrait pas changer de position ou de comportement ; que, sous réserve des règles relatives aux nullités de la procédure, le respect des droits de la défense implique le droit absolu et discrétionnaire du prévenu de présenter ses moyens de défense dans l'ordre et au moment de son choix ; que l'immunité de juridiction des États étrangers et des organismes agissant pour leur compte constitue une fin de non-recevoir susceptible d'être relevée en tout état de cause, aucune déchéance ne pouvant être attachée à l'abstention de la personne

poursuivie de l'invoquer devant le juge d'instruction ; que la cour d'appel ne pouvait, sans méconnaître les principes et textes susvisés, retenir que le changement d'attitude de la société Rina, prévenue, constituait une violation de la loyauté des débats et du principe de l'estoppel, selon lequel une partie ne peut se contredire au détriment d'autrui, rendant irrecevable sa nouvelle argumentation" ;

Attendu que le fait, pour la société Rina, qui affirme être bénéficiaire d'une immunité de juridiction, d'avoir pris une part active à l'instruction n'est pas compatible avec une éventuelle intention de se prévaloir de cette immunité et caractérise donc sans équivoque la renonciation de cette société à s'en prévaloir ;

D'où il suit que le moyen, inopérant en sa seconde branche, doit être écarté ;

Sur le septième moyen de cassation proposé pour M. X..., pris de la violation des articles 6 et 7 de la Convention européenne des droits de l'homme, préliminaire, 459, 460, 470-1, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale, ensemble violation des droits de la défense ;

"en ce que l'arrêt attaqué a, sur le fondement de l'article 470-1 du code de procédure pénale, condamné M. X... à payer à M. Z... la somme de 16 666,60 euros ;

"aux motifs que si, dans ses conclusions, M. Z... ne mentionne pas le fonctionnement juridique de sa demande, celui-ci est implicite et manifeste, puisqu'il vise les « fautes » des défendeurs, que l'article 470-1 du code de procédure pénale précise que le tribunal correctionnel demeure compétent pour accorder réparation de tous les dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite et que M. Z... n'étant pas lié par contrat avec l'un d'eux, il s'agit de fautes quasi délictuelles de l'article 1382 du code civil ;

"1) alors qu'il résulte des dispositions combinées des articles 6 de la Convention européenne des droits de l'homme et 470-1 du code de procédure pénale que la partie civile, qui sollicite des dommages-intérêts en application de l'article 470-1 du code de procédure pénale doit, à peine d'irrecevabilité, préciser le fondement

juridique de sa demande par référence aux dispositions du code civil afin de permettre aux prévenus de pourvoir se défendre ;

“2) alors que les juges répressifs ne sauraient, sans excéder leur pouvoir et méconnaître ce faisant les droits de la défense, comme l’a fait la cour d’appel en l’espèce, suppléer la carence de la partie civile relativement au fondement juridique de sa demande en relevant d’office que ce fondement se trouve nécessairement être l’article 1382 du code civil ;

“3) alors que si, dans des conclusions complémentaires, M. Z... a invoqué expressément l’article 1382 du code civil, la Cour de cassation est en mesure de s’assurer qu’il résulte des mentions apposées sur ces conclusions, qu’elles ont été déposées postérieurement aux réquisitions du ministère public et que ces conclusions étaient dès lors irrecevables comme méconnaissant les dispositions combinées des articles 459 et 460 du code de procédure pénale ainsi que l’a implicitement reconnu la cour d’appel qui n’en a pas fait mention dans sa décision ;

Sur le huitième moyen de cassation proposé pour M. Y..., pris de violation des articles 6 et 7 de la Convention européenne des droits de l’homme, préliminaire, 459, 460, 470-1, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale, ensemble violation des droits de la défense,

“en ce que l’arrêt attaqué a, sur le fondement de l’article 470-1 du code de procédure pénale, condamné M. Y... à payer à M. Z... la somme de 16 666,60 euros,

“aux motifs que si, dans ses conclusions, M. Z... ne mentionne pas le fonctionnement juridique de sa demande, celui-ci est implicite et manifeste, puisqu’il vise les « fautes » des défendeurs, que l’article 470-1 du code de procédure pénale précise que le tribunal correctionnel demeure compétent pour accorder réparation de tous les dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite et que M. Z... n’étant pas lié par contrat avec l’un d’eux, il s’agit de fautes quasi délictuelles de l’article 1382 du code civil ;

“1) alors qu’il résulte des dispositions combinées des articles 6 de la Convention européenne des droits de l’homme et 470-1

du code de procédure pénale que la partie civile, qui sollicite des dommages-intérêts en application de l'article 470-1 du code de procédure pénale doit, à peine d'irrecevabilité, préciser le fondement juridique de sa demande par référence aux dispositions du code civil afin de permettre aux prévenus de pouvoir se défendre ;

“2) alors que les juges répressifs ne sauraient, sans excéder leur pouvoir et méconnaître ce faisant les droits de la défense, comme l'a fait la cour d'appel en l'espèce, suppléer la carence de la partie civile relativement au fondement juridique de sa demande en relevant d'office que ce fondement se trouve nécessairement être l'article 1382 du code civil ;

“3) alors que si, dans des conclusions complémentaires, M. Z... a invoqué expressément l'article 1382 du code civil, la Cour de cassation est en mesure de s'assurer qu'il résulte des mentions apposées sur ces conclusions, qu'elles ont été déposées postérieurement aux réquisitions du ministère public et que ces conclusions étaient dès lors irrecevables comme méconnaissant les dispositions combinées des articles 459 et 460 du code de procédure pénale ainsi que l'a implicitement reconnu la cour d'appel qui n'en a pas fait mention dans sa décision ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que les moyens, qui se bornent à reprendre l'argumentation que, par une motivation exempte d'insuffisance comme de contradiction, la cour d'appel a écartée à bon droit, ne sauraient être accueillis ;

Sur le premier moyen de cassation proposé pour la société Total, pris de la violation des articles 113-12 du code pénal, 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, dans sa rédaction applicable à l'époque des faits résultant de la loi n° 90-444 du 31 mai 1990, devenu L. 218-22 du code de l'environnement, dans sa rédaction antérieure à la loi du 1er août 2008, l'article 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention Marpol) du 2 novembre 1973 et de ses annexes en matière de pollution maritime et l'article 591 du code de procédure pénale ;

“en ce que l’arrêt attaqué a déclaré la SA Total coupable de pollution non intentionnelle par hydrocarbure en ZEE et l’a condamnée pénalement et au titre de l’article 475-1 du code de procédure pénale ;

“1) alors que, selon l’article 113-12 du code pénal, la loi française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient ; qu’en vertu de l’article 113-3 dudit code, elle s’applique également quelle que soit la zone dans laquelle ils se trouvent aux navires battant pavillon français ; que si un Etat peut exercer sa juridiction sur les zones économiques exclusives qu’il crée, situées au-delà de la mer territoriale, sa législation pénale ne s’applique à ces zones que dans les conditions prévues par ces deux dispositions ; que l’article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 incrimine les fautes d’imprudence ou de négligence ayant entraîné un accident de mer qui a provoqué une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables ; que, faute pour cette disposition de prévoir son application en cas d’accident de mer en ZEE, contrairement à l’article 7 prévoyant l’application des incriminations des articles 1er à 5ter à une telle zone, la cour d’appel qui en a fait application à une pollution, causée par un navire étranger, intervenue en ZEE, en considération de son effet sur les côtes françaises, a méconnu les limites de l’application territoriale de cette incrimination au regard de l’article 113-12 du code pénal ;

“2) alors que l’article 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention Marpol) du 2 novembre 1973 et ses annexes en matière de pollution maritime déterminent la juridiction des Etats en fonction du lieu du rejet illicite d’hydrocarbure et non de ses effets ; qu’il en résulte que cette convention ne donne pas compétence à la France pour sanctionner tous les rejets intervenus au-delà de la mer territoriale, du seul fait qu’ils auraient entraîné une pollution de la mer territoriale, des côtes françaises ou des eaux intérieures françaises ; que, dès lors, le fait que l’incrimination de l’article 8 de la loi de 1983 suppose une pollution de la mer territoriale, des côtes ou des eaux intérieures françaises ne saurait non plus justifier la compétence française pour connaître des rejets d’hydrocarbures intervenus au-delà des eaux territoriales, le lieu de pollution n’étant pas un élément d’appréciation de la compétence accordée par la Convention Marpol, et ne permettant pas ainsi de

répondre à la condition de compétence conférée par le droit international visée à l'article 113-12 du code pénal ;

Sur le deuxième moyen de cassation proposé pour la société Total, pris de la violation des articles 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 modifié par la loi n° 90-444 du 31 mai 1990, devenu L. 218-22 du code de l'environnement, dans sa rédaction antérieure à la loi du 1er août 2008, des règles 9, 10 et 11 de l'annexe I de la Convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, dite Marpol, III du protocole n° 1 à ladite Convention, 56 et 211 de la Convention de Montego Bay, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs et manque de base légale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a déclaré la SA Total coupable de pollution non intentionnelle par hydrocarbure, après avoir rejeté l'exception d'incompatibilité de l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 devenue l'article L. 218-22 du code de l'environnement avec la Convention Marpol et la Convention de Montego Bay ;

“aux motifs que, selon l'article 55 de la Constitution, les traités ou accords régulièrement ratifiés ont, dès leur publication une autorité supérieure à celle des lois sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie et la cour a donc le devoir de rechercher si la loi appliquée en l'espèce est conforme aux conventions liant la France et tout particulièrement la Convention Marpol, régulièrement ratifiée et approuvée ; que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 mérite d'être cité ; que cet article renvoie à l'article 1er quant aux navires concernés, c'est à dire aux navires citernes de plus de 150 tonneaux de jauge brute et aux autres navires de plus de 500 tonneaux ; qu'il renvoie également à la Convention de Bruxelles de 1969 pour la définition de l'accident de mer ; que cette convention le définit en son article II comme un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison ; qu'il en ressort donc que :

- est punissable l'imprudence ou la négligence ou l'inobservation des règlements qui a eu pour conséquence un abordage, un échouement ou un autre incident de navigation ou autre événement à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages ou une menace

immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison, et que :

- doivent en répondre non seulement le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué cet accident ou qui n'a pas pris les mesures pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, mais aussi le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait, ou toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque cette personne aurait été à l'origine d'une pollution mais que :

- n'est pas punissable le rejet destiné à éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité du navire, la vie humaine ou l'environnement ;

que l'article 10 de la loi du 5 juillet 1983 permet la condamnation, par le tribunal de l'exploitant ou du propriétaire au paiement des amendes prononcées contre le capitaine ou le responsable à bord et des frais de justice ; que l'article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982 limite aux seules peines pécuniaires les sanctions pouvant être infligées en cas d'infractions aux lois et règlements nationaux et aux règles ou normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans et au delà de la mer territoriale ; que, quant à la Convention Marpol (Londres, le 2/11/1973), outre ses articles 2 et la règle 1 de l'annexe I qui donnent diverses définitions, elle dispose en sa règle 9 que :

1. Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente annexe et du paragraphe 2) de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'eau et d'hydrocarbures, sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies :

a) en ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa

b) du présent paragraphe :

i) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale;

ii) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ;

iii) le pétrolier fait route;

iv) le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 30 litres par mille marin;

v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les

pétroliers neufs, 1/30000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent, et

vi) le pétrolier utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 15 de la présente annexe.

()

5. Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

6. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception ; que cette règle 9 renvoie aux règles 10 et 11 suivantes :

- la règle 10 visée dans la prévention porte sur les méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures dues aux navires exploités dans les zones spéciales, ce qui est sans intérêt en la présente espèce, les faits ne s'étant pas déroulés en zone spéciale ;

- par contre, la règle 11 intitulée exceptions mérite d'être rappelée :

"Les règles 9 et 10 de la présente annexe ne s'appliquent pas:

a) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer ; ou

b) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement" ; ou () ; que l'interprétation des règles 9 et 11 a donné lieu à de nombreuses exégètes d'éminents professeurs de droit ; que, selon les prévenus, qui s'appuient sur certaines de ces consultations, la Convention Marpol subordonnerait la répression de la pollution par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à la double condition que toutes les précautions raisonnables n'aient pas été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et que le propriétaire ou le capitaine aient agi soit avec l'intention de provoquer un dommage soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement alors que la

loi du 5 juillet 1983 ne réprimerait qu'une simple faute d'imprudence ; que, de plus, dans la loi du 5 juillet 1983, les peines prévues aux alinéas 2 et 3, de l'article 8 de cette loi sont applicables non seulement au propriétaire mais aussi à l'exploitant ou à toute personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, alors que ne seraient pas visées par la Convention Marpol que le propriétaire ou le capitaine ; que la cour constate que la règle 9 pose le principe qu'il est interdit à tout navire auquel la présente annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures ; que l'article 2 alinéa 3 a) de la même convention définit les rejets comme tout déversement provenant d'un navire quelle que soit la cause, ce qui selon le même texte comprend 'tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange ; que le terme rejet est donc compris dans son acception la plus large et ne fait aucune différence entre les rejets accidentels et les rejets volontaires ; que si l'article 2, alinéa 3, b), précise que ne sont pas des rejets, au sens de la Convention Marpol, les rejets délibérés en mer de déchets et autres matières (que prohibe par contre la convention de Londres du 13 novembre 1973), les déversements résultant directement de l'exploration, l'exploitation et le traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et océans ou encore des substances nuisibles effectuées aux fins de recherches scientifiques légitimes en visant à réduire ou combattre les pollutions, aucune disposition de cet article n'autorise à considérer que ne sont pas visés par l'interdiction des rejets involontaires ou les pollutions consécutives à un accident de mer, que la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer définit comme l'abordage, l'échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels dont pourraient être victimes un navire et sa cargaison ; que le préambule de la Convention Marpol fait clairement apparaître que son but est de lutter non seulement contre les déversements délibérés d'hydrocarbures, mais également ceux consécutifs à une négligence ou accidentels ; qu'il insiste même sur la nécessité de réduire au maximum les rejets accidentels ; que le protocole n° 1 de la convention prévoit d'ailleurs l'établissement d'un rapport lorsqu'une avarie du navire ou de son équipement entraîne un rejet ou la probabilité d'un rejet d'hydrocarbures, ce qui démontre encore que la convention vise bien les rejets dus à une avarie,

c'est-à-dire à un dommage accidentel subi par le navire ou son équipement ; que l'annexe I, qui s'applique à tous les navires (sauf disposition expresse contraire), comporte un chapitre 2 qui sous le titre « Dispositions relatives à la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires » inclut la règle 9 » ; que « celle-ci réaffirme l'interdiction de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sous réserve des dispositions des articles 10 et 11 de l'annexe I » ; qu'il n'est pas sans intérêt de relever que le chapitre suivant, le chapitre 3, est intitulé « prescriptions visant à réduire la pollution due aux hydrocarbures déversés par les pétroliers en cas d'avarie de bordé ou de fond » ; et que, par conséquent, cette annexe I concerne aussi les pollutions involontaires nées d'avaries sur les pétroliers ; que la règle 11 de l'annexe I prévoit des exceptions au principe de l'interdiction de tous les rejets quels qu'ils soient et notamment, pour les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire et à son équipement ; qu'il s'agit des rejets accidentels consécutifs à une avarie » ; que pour qu'il n'y ait pas interdiction de rejet la règle 11 b) I) impose cependant une condition ; que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet » ; que « même si cette condition est remplie, le rejet reste prohibé, en application de la règle 11 b) II) si le capitaine ou le propriétaire a agi avec l'intention de provoquer un dommage ou encore téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; que les rejets involontaires, c'est-à-dire ceux, notamment qui sont la conséquence d'une imprudence, négligence ou d'une inobservation des lois et règlements sont bien interdits par la Convention Marpol ; que l'incrimination par l'article 8 de la loi de 1983 de tels comportements à l'origine de ces rejets, dès lors que le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter la pollution, ce qui implique au premier chef de prendre des mesures pour empêcher ou réduire le rejet, ce qui revient à l'empêcher ou la réduire, est parfaitement conforme à la lettre et à l'esprit de cette convention ; que cette loi permet que soient poursuivis non seulement le capitaine mais aussi le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué l'accident de mer ou n'a pas pris les mesures pour l'éviter mais aussi le propriétaire, l'exploitant, leur représentant légal ou dirigeant de fait, s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa ; qu'il a été soutenu que cette énumération serait contraire à la Convention Marpol qui ne ferait reposer l'interdiction que sur le capitaine ou la propriétaire ; que, toutefois, cette dernière affirmation n'apparaît pas exacte ; que le texte même de la règle 9 de l'annexe I interdit les rejets à tout « navire », entité qui n'a pas la personnalité morale, et aucune personne physique n'est visée dans le texte même de la convention ; qu'il faut en conclure que les parties signataires n'ont pas entendu enfermer dans une liste limitative le législateur national chargé d'introduire les règles de la Convention Marpol dans le droit national positif ; que la circonstance que le b) i) de la règle 11 de l'annexe I mette obstacle à la levée de l'interdiction des rejets quand le propriétaire ou le capitaine a soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ne signifie pas que seuls ceux-ci peuvent être les auteurs punissables d'un rejet illégal, comme l'a relevé Mme B... ; que si telle avait été l'intention des signataires de la convention, il serait incohérent d'avoir fait figurer cette précision dans une règle consacrée exclusivement aux exceptions et qu'il n'en soit fait nulle mention dans la règle 9 édictant le principe lui-même ; qu'enfin, alors que l'article 1er du protocole n° 1 prévoit que lorsque le rapport du capitaine du navire destiné à avertir l'Etat côtier d'une probable pollution, est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affréteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire ou leurs agents assument les obligations qui incombent au capitaine, il serait assez peu compréhensible que ces derniers n'en assument pas aussi les responsabilités ; que, sur ce point encore, la cour juge que la loi du 5 juillet 1983 n'est pas contraire à la Convention Marpol ; que la conformité de la loi du 5 juillet 1983 est encore discutée en ce que cette dernière, en cas de rejet d'hydrocarbure en mer provenant d'une avarie, instituerait un fait justificatif lorsque toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou le réduire, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne prévoit de fait justificatif en cette circonstance que lorsque le rejet est consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine et l'environnement ; que la différence entre les faits justificatifs de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 et de la Convention Marpol est indéniable et la question se pose de savoir si la loi française ne peut adopter une

législation plus stricte que celle découlant de l'application précise de la Convention Marpol ; que la question ne se pose pas pour les eaux territoriales où la France exerce sa pleine souveraineté, mais pour la ZEE où sa compétence découle des conventions internationales et s'exerce dans les limites de celles-ci ; que la Convention de Montego Bay destinée à établir un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite, notamment, la préservation du milieu marin, comporte, dans la section relative à la réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, un article 211 sur la pollution par les navires, qui autorise les Etats côtiers à adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées ; que, selon le dictionnaire Littré, la conformité est « ce qui s'accorde avec » et « donner effet » c'est être efficient, c'est-à-dire rendre efficace ; que la sévérité de la loi française s'accorde parfaitement avec l'article 4 de la Convention Marpol, qui porte sur toutes les infractions qu'elle envisage et qui invite les parties à édicter des sanctions rigoureuses et ainsi de nature à décourager les contrevenants éventuels et le rend ainsi efficace ; qu'il ne s'agit pas ici d'interpréter une loi pénale, ce qui impliquerait de recourir à d'autres règles d'interprétation mais une convention et celle-ci s'interprète, aux termes de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 à la lumière de son objet et de son but qui, en l'espèce, est de prévenir la pollution, de mettre fin à la pollution intentionnelle et de réduire au maximum les rejets non accidentels ; qu'il n'apparaît pas ici encore que la loi du 5 juillet 1983 soit contraire à la Convention Marpol ; qu'à supposer qu'elle le soit sur ce dernier point, l'invocation de cette prétendue incompatibilité n'aurait d'effet que pour ceux des prévenus qui auraient pris des précautions raisonnables pour éviter ou réduire le rejet, comme l'a relevé Mme le professeur B... ; qu'il doit être observé que ni le 11 décembre 1999 à 14h42, heure à laquelle M. Z... a vu du fuel se déverser à la mer comme il l'a indiqué au commandant Y... dans un telex, ni à 3h30 quand le commandant Z... a constaté des fuites de pétrole en mer, aucun des prévenus personnes physiques n'a pris la moindre initiative pour éviter ou réduire ces rejets ; que la contribution de la SA Total aux opérations de dépollution, qui sont bien évidemment intervenues après la pollution et pour tenter de l'éliminer ne peut s'assimiler à des précautions destinées à empêcher ou réduire le rejet à la mer d'hydrocarbures, qui par nature sont postérieures au rejet mais préalables à la pollution ;

“1) alors que, en estimant que les Etats peuvent prévoir, dans les zones économiques exclusives qu’ils créent et même à l’égard de navires ne battant pas leur pavillon, de sanctionner des faits non visés par les interdictions posées par la convention Marpol, la cour d’appel a méconnu les articles 56 et 211 de la Convention de Montego Bay ; qu’en effet, si l’article 56, 1, b) de la Convention de Montego Bay donne juridiction aux Etats dans leur zone économique exclusive, c’est précise-t-il conformément aux dispositions pertinentes de la Convention elle-même, et ainsi conformément à son article 211 ; qu’il résulte de cet article 211 de la Convention de Montego Bay que, si les Etats ne peuvent adopter des lois et règlements pour lutter contre les pollutions marines causées par les navires battant leur pavillon moins efficaces que ce que prévoit le droit international maritime, et si, selon le paragraphe 4 dudit article, ces Etats sont « souverains » dans leur mer territoriale, sous réserve de respecter le droit de passage inoffensif des navires étrangers, selon le paragraphe 5 de cet article, dans la zone économique exclusive, les Etats peuvent adopter toute loi ou règlement conformes et donnant effet aux règles et normes internationales applicables en la matière ; que, selon son paragraphe 6, les Etats qui veulent bénéficier sur certaines zones d’une législation plus protectrice, ne peuvent le faire qu’au terme d’une procédure spéciale assimilant cette zone à une zone spéciale ; qu’il résulte de la différence des termes de ces différents paragraphes, que, dans les ZEE, les Etats ne peuvent adopter que des incriminations correspondant aux interdictions prévues par le droit international maritime et en particulier la Convention Marpol, n’étant libres d’adopter toute loi ou règlement qu’ils jugent plus efficace que pour prévenir ou maîtriser les pollutions générées en mer territoriale ou, au-delà, par des navires battant leur pavillon ;

“2) alors que, outre les conventions visant à assurer une protection des personnes relevant de la juridiction d’un Etat, les conventions internationales qui réalisent des engagements réciproques des Etats ne peuvent être interprétées comme permettant aux Etats-parties de prévoir des dispositions plus contraignantes que si elles comportent une clause de plus haut niveau de protection ; que la Convention Marpol organisant les droits des différents Etats sur la mer et ne prévoyant aucune clause de plus haut niveau de protection ne peut recevoir application que dans les limites des droits et obligations des Etats qu’elle prévoit ; qu’en considérant que tout Etat peut prévoir des dispositions répressives plus sévères en matière de rejet

involontaire que les interdictions posées par la Convention Marpol, au regard de son seul objectif de protection du milieu marin et en refusant d'admettre que l'article 8 de la loi précitée en ce qu'il permet de sanctionner une pollution résultant d'une simple faute d'imprudence même en présence de mesures prises conformément aux exigences de la règle 11 de l'annexe I de la Convention Marpol, dans sa rédaction applicable à l'époque des faits, alors qu'il résulte de ses termes mêmes que la convention n'a pas entendu voir sanctionner tous les types de rejets et qu'elle ne prévoit aucune clause du plus haut niveau de protection, la cour d'appel a méconnu le sens et l'objet de cette convention ;

“3) alors que, aux termes de l'article III du protocole n°1 à la Convention Marpol (devenu l'article II dudit protocole), les rejets d'hydrocarbures générés par une avarie sont autorisés par ladite convention ; que la règle 11 de l'annexe I de la Convention Marpol prévoit que les règles 9 et 10 interdisant le rejet d'hydrocarbure dans la mer, ne s'appliquent pas « b) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et ii) sauf, si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement, et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; qu'il résulte des termes de cette règle 11 que la Convention Marpol permet de sanctionner l'absence de mesure prise pour empêcher ou limiter les rejets d'hydrocarbures consécutifs à une avarie et le rejet d'hydrocarbure résultant d'une avarie causée par la faute du capitaine ou du propriétaire ayant agi dans l'intention de provoquer un dommage, avec témérité ou conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; que si la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, devenu L. 218-19 du code de l'environnement, ne prévoit aucune incrimination du fait de ne pas prendre de mesures pour éviter une pollution en cas d'avarie, son article 8 incrimine toute faute non-intentionnelle ayant entraîné un accident de mer à l'origine d'une pollution ; qu'en incriminant une faute simple à l'origine de l'accident de mer, équivalent à la notion d'avarie, alors que la règle 11 ne permet de sanctionner que les fautes caractérisées, l'article 8 n'est pas compatible avec la règle 11 de la Convention Marpol et ne saurait fonder une condamnation pénale à cet égard ;

“4) alors que, et en d’autres termes, si l’incrimination de l’article 8 de la loi n° 83-583 n’exclut pas l’infraction en cas de précautions prises pour limiter le rejet d’hydrocarbure comme prévu dans la règle 11 de la Convention Marpol, il s’en déduit que le législateur n’a entendu sanctionner que la faute à l’origine du rejet d’hydrocarbure ; que, selon la règle 11 précitée, le seul comportement fautif pouvant être incriminé sans considération de ces précautions, consistant en une faute inexcusable du propriétaire ou du capitaine du navire, l’incrimination qui sanctionne toute faute à l’origine de l’accident de mer et commises par d’autres personnes que le propriétaire ou le capitaine du navire, n’est pas compatible avec cette règle et ne saurait fonder une condamnation pénale à cet égard ;

“5) alors que, et à tout le moins, la règle 11 de l’annexe I de la Convention Marpol exclut de sanctionner les rejets résultant d’une avarie, qui ne seraient pas causée par une faute inexcusable du propriétaire ou du capitaine du navire, si toutes les précautions raisonnables ont été prises pour éviter ou limiter les rejets d’hydrocarbure ; que, faute pour le législateur d’avoir au moins exclu de l’incrimination de l’article 8 de la loi de 5 juillet 1983, devenu L. 218-19 du code pénal, les rejets suivis de précautions pour éviter ou limiter la pollution et préciser en quoi de telles précautions pouvaient être exigées des différentes personnes qu’elle entendait voir déclarées coupables de cette infraction, la cour d’appel, qui ne pouvait faire oeuvre législative en introduisant ce qu’elle présente comme un « fait justificatif », aurait dû constater l’absence de conformité de cette loi aux exigences de la Convention Marpol et laisser cet article inappliqué ;

“6) alors que, si les règles 9 et 10 qui interdisent les rejets opérationnels ne précisent pas quelles personnes peuvent en être déclarées responsables, permettant ainsi de retenir la responsabilité de toute personne impliquée dans de tels rejets, en excluant l’interdiction des rejets d’hydrocarbures consécutif à une avarie si toutes les précautions pour limiter la pollution ont été prises, sauf si le propriétaire ou le capitaine du navire a commis une faute inexcusable qu’elle définit, la règle 11 permet seulement de sanctionner les rejets résultant d’avaries consécutives à une faute de l’une de ces deux personnes ; que, contrairement à l’article 1er du 1er protocole à la Convention Marpol qui demande à d’autres personnes que le capitaine du navire de faire un rapport en cas de risque de rejet d’hydrocarbure, qui plus est en précisant que cette obligation ne s’impose que dans la

mesure du possible, la règle 11 qui ne se réfère qu'au capitaine ou propriétaire du navire ne peut avoir prévu que la responsabilité de ces deux personnes pour rejets accidentels d'hydrocarbures, à l'exclusion de toute autre personne ; que dès lors, l'article 8 de la loi de 1983 qui permet de réprimer le rejet non intentionnel d'hydrocarbures en présence de fautes non seulement de ces personnes, mais également de l'exploitant, de leur représentant légal ou dirigeant de fait (d'une personne morale), ou tout autre personne responsable à bord exerçant en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire n'étant pas compatible avec la règle 11 de la Convention Marpol, il ne saurait fonder une condamnation pénale ;

“7) alors que, et en tout état de cause, la cour d'appel considère que ce qu'elle considère être un « fait justificatif » prévu par la règle 11 de la Convention de Marpol et consistant à prendre les précautions nécessaires pour limiter la pollution résultant d'une avarie ne peut être invoqué par des personnes qui n'ont pris aucune mesure pour empêcher ou limiter la pollution ; qu'en n'indiquant pas quelles mesures la société prévenue aurait dû prendre pour éviter ou limiter les rejets après la découverte de l'avarie, l'arrêt n'ayant retenu à son encontre qu'une faute dans le vetting antérieure à l'avarie, quand la société soutenait avoir agi en procédant au pompage de la cargaison restante après que le navire ait coulé, la cour d'appel n'a pu exclure l'intérêt de cette société à invoquer l'absence de conformité de la loi du 5 juillet 1983 à la règle 11 de la Convention Marpol à cet égard et ce qu'elle admet être, à tout le moins, un « fait justificatif » de l'infraction ;

Sur le onzième moyen de cassation proposé pour M. X..., pris de la violation des articles 113-12 du code pénal, 8 de la loi n° 3-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, dans sa rédaction applicable à l'époque de faits, article 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 et ses annexes en matière de pollution maritime, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. X... coupable de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE par un navire citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes ;

“aux motifs que l’article 55 de la Constitution dispose :

« Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l’autre partie » et la cour a donc le devoir de rechercher si la loi appliquée en l’espèce est conforme aux conventions liant la France et tout particulièrement la Convention Marpol, régulièrement ratifiée et approuvée ; que l’ordonnance de renvoi vise en effet, à l’appui de la prévention du délit de pollution, les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, les articles L. 218-10, L. 218-22 et L. 218-24 du code de l’environnement applicables lors du renvoi, l’article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, les règles 1, 9, 10, 11 de l’annexe I et les articles 2 et 4 de la Convention internationale de Londres, dite « Marpol » du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, l’article II de la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et les articles 113-12 et 121-3 du code pénal ; que l’article 113-12 du code pénal rend les lois françaises applicables aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, lorsque les conventions internationales et la loi le prévoient, ce qui rend applicables à l’espèce les autres articles visés ; que l’article 121-3 du code pénal indique qu’il y a délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d’imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s’il est établi que l’auteur des faits n’a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que des compétences et des moyens dont il disposait ; que ce même article dispose que, dans ce dernier cas, « les personnes 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 et qui exposait autrui à un risque d’une particulière gravité qu’elles ne pouvaient ignorer » ; que l’article 7 de la loi du 5 juillet 1983 impose l’application de 10 cette loi à tous les navires étrangers dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République ; que l’article 8 de la loi du 5 juillet 1983 mérite d’être cité : « Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d’infractions aux règles sur les rejets, l’imprudence, la négligence ou

l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des eaux navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime ; que lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire ou d'une plate-forme défini à l'article 1er elle sera punie de peines égales à la moitié de celles prévues audit article [] Les peines prévues à l'alinéa ci-dessus sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à 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 plateforme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa ; « N'est pas punissable, en vertu du présent article, le rejet, consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement » ; que cet article renvoie à l'article 1er quant aux navires concernés, c'est-à-dire aux navires-citernes de plus de 150 tonneaux de jauge brute et aux autres navires de plus de 500 tonneaux ; qu'il renvoie également à la Convention de Bruxelles de 1969 pour la définition de l'accident de mer ; que cette convention le définit en son article II comme « un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » ; qu'il en ressort donc que : - est punissable l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des règlements qui a eu pour conséquence un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire, des dommages ou une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison, et que : -doivent en répondre non seulement le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué cet accident ou qui n'a pas pris les mesures pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, mais aussi le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait, ou toute autre personne

exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque cette personne aura été à l'origine d'une pollution mais que : -n'est pas punissable le rejet destiné à éviter un 11 danger grave et imminent menaçant la sécurité du navire, la vie humaine ou l'environnement ; que l'article 10 de la loi du 5 juillet 1983 permet la condamnation, par le tribunal de l'exploitant ou du propriétaire au paiement des amendes prononcées contre le capitaine ou le responsable à bord et des frais de justice ; que l'article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, limite aux seules peines pécuniaires les sanctions pouvant être infligées en cas d'infraction aux lois et règlement nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans et au-delà de la mer territoriale ; que, quant à la Convention Marpol (Londres, le 2/11/1973) outre ses articles 2 et la règle 1 de l'annexe I qui donnent diverses définitions, elle dispose en sa règle 9 que : « Règle 9. Réglementation des rejets d'hydrocarbures. 1. Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures ; sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies : a) En ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe : i) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale ; ii) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ; iii) le pétrolier fait route ; iv) le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 60 litres par mille marin ; v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers neufs, 1/30000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et vi) le pétrolier utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 16 de la présente annexe (rédaction de 1978) ; [] 5. Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle. 6. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou

rejetés dans des installations de réception » ; que cette règle 9 renvoie donc aux règles 10 et 11 suivantes : La règle 10 visée dans la prévention porte sur les méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales, ce qui est sans intérêt en la présente espèce, les faits ne s'étant pas produits en zone spéciale. Par contre la règle 11, intitulée « exceptions » mérite d'être rappelée : « Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas : a) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer, b) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement : i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement [] » ; que l'interprétation de ces règles 9 et 11 a donné lieu à de nombreuses exégèses d'éminent professeurs de droit ; que selon les prévenus, qui s'appuient sur certaines de ces consultations, la Convention Marpol subordonnerait la répression de la pollution, par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à la double condition que toutes les précautions raisonnables n'aient pas été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et que le propriétaire ou le capitaine aient agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne réprimerait qu'une simple faute d'imprudence ; que, de plus, dans la loi du 5 juillet 1983, les peines prévues aux alinéas 2 et 3 de l'article 8 de cette loi sont applicables non seulement au propriétaire mais aussi à l'exploitant ou à toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, alors que ne seraient visés par la Convention Marpol que le propriétaire ou le capitaine ; que la cour constate que la règle 9 pose le principe qu'« il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures » ; que l'article 2, alinéa 3, a), de la même convention définit les « rejets » comme tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, ce qui selon le même texte comprend « tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange

» ; que le terme « rejet » est donc compris dans son acception la plus large et ne fait aucune différence entre les rejets accidentels et les rejets volontaires. Si l'article 2 alinéa 3b précise que ne sont pas des rejets, au sens de la Convention Marpol, les rejets délibérés en mer de déchets et autres matières (que prohibe par contre la Convention de Londres du 13 novembre 1973), les déversements résultant directement de l'exploration, l'exploitation et le traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et océans ou encore de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou combattre les pollutions, aucune disposition de cet article n'autorise à considérer que ne sont pas visés par l'interdiction les rejets involontaires ou les pollutions consécutives à un « accident de mer », que la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer définit comme « l'abordage, l'échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » ; que le préambule de la Convention Marpol fait clairement apparaître que son but est de lutter non seulement contre les déversements délibérés d'hydrocarbures, mais également ceux consécutifs à une négligence ou accidentels ; qu'il insiste même sur la nécessité de réduire au maximum les rejets accidentels ; que le protocole n° 1 de la convention prévoit d'ailleurs l'établissement d'un rapport lorsqu'une avarie du navire ou de son équipement entraîne un rejet ou la probabilité d'un rejet d'hydrocarbures, ce qui démontre encore que la convention vise bien les rejets dus à une avarie, c'est-à-dire un dommage accidentel subi par le navire ou son équipement ; que l'annexe I qui s'applique à tous les navires (sauf disposition expresse contraire) comporte un chapitre 2 qui, sous le titre « Dispositions relatives à la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires », inclut la règle 9 ; que celle-ci réaffirme l'interdiction de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sous réserve des dispositions des articles 10 et 11 de l'annexe I ; qu'il n'est pas sans intérêt de relever que le chapitre suivant, le chapitre 3, est intitulé « Prescriptions visant à réduire la pollution due aux hydrocarbures déversés par les pétroliers en cas d'avarie de bordé ou de fond » et que, par conséquent, cette annexe I concerne aussi les pollutions involontaires nées d'avarie sur les pétroliers ; que la règle 11 de l'annexe I prévoit des exceptions au principe de l'interdiction de tous les rejets quels qu'ils soient et,

notamment, pour les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement ; qu'il s'agit des rejets accidentels consécutifs à une avarie ; que pour qu'il n'y ait pas interdiction du rejet, la règle 11 b) I) impose cependant une condition : que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet ; que même si cette condition est remplie, le rejet reste prohibé, en application de la règle 1 b) II), si le capitaine ou le propriétaire a agi avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; qu'interpréter autrement les dispositions de la règle 11, prétendre que les seuls rejets prohibés seraient les rejets volontaires ou commis témérairement et avec conscience de leur conséquence dommageable et donc soutenir que les rejets involontaires sont permis, sauf s'ils sont la conséquence d'une témérité consciente, serait totalement contraire au préambule qui exprime la volonté des Etats signataires de lutter, notamment, contre les rejets accidentels et les rejets dus à une simple négligence ; qu'il y aurait là une incohérence manifeste ; qu'ainsi, les rejets involontaires, c'est-à-dire ceux, notamment, qui sont la conséquence d'une imprudence, négligence ou d'une inobservation des lois et règlements sont bien interdits par la Convention Marpol ; que l'incrimination par l'article 8 de la loi de 1983 de tels comportements à l'origine de ces rejets, dès lors que le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter la pollution, ce qui implique au premier chef de prendre des mesures pour empêcher ou réduire le rejet, ce qui revient à l'empêcher ou la réduire, est parfaitement conforme à la lettre et à l'esprit de cette convention ; que cette loi permet que soient poursuivis non seulement le capitaine mais aussi le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué l'accident de mer ou n'a pas pris les mesures 14 nécessaires pour l'éviter mais aussi le propriétaire, l'exploitant, leur représentant légal ou dirigeant de fait (s'il s'agit d'une personne morale), ou toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa ; qu'il a été soutenu que cette énumération serait contraire à la Convention Marpol qui ne ferait reposer l'interdiction que sur le capitaine et le propriétaire ; que toutefois, cette dernière affirmation n'apparaît pas

exacte. Le texte même de la règle 9 de l'annexe I interdit les rejets à tout « navire », entité qui n'a pas la personnalité morale, et aucune personne physique n'est visée dans le texte même de la convention ; qu'il faut en conclure que les parties signataires n'ont pas entendu enfermer dans une liste limitative le législateur national chargé d'introduire les règles de la Convention Marpol dans le droit national positif ; que la circonstance que le b) ii) de la règle 11 de l'annexe I mette obstacle à la levée de l'interdiction des rejets quand « le propriétaire ou le capitaine » a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ne signifie pas que seuls ceux-ci peuvent être les auteurs punissables d'un rejet illégal, comme l'a relevé le professeur B... ; que si telle avait été l'intention des signataires de la convention, il serait incohérent d'avoir fait figurer cette précision dans une règle consacrée exclusivement aux exceptions et qu'il n'en soit fait nulle mention dans la règle 9 édictant le principe lui-même ; qu'enfin, alors que l'article 1er du protocole n°1 prévoit que, lorsque le rapport du capitaine du navire destiné à avertir l'Etat côtier d'une probable pollution, est incomplet ou impossible à obtenir le propriétaire, l'affréteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire ou leurs agents assument les obligations qui incombent au capitaine, il serait assez peu compréhensible que ces derniers n'en assument pas aussi les responsabilités ; que sur ce point encore, la cour juge que la loi du 5 juillet 1983 n'est pas contraire à la Convention Marpol ; que la conformité de la loi du 5 juillet 1983 avec la Convention Marpol est encore discutée en ce que cette dernière, en cas de rejet d'hydrocarbures en mer provenant d'une avarie, instituerait un fait justificatif lorsque toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou le réduire, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne prévoit de fait justificatif en cette circonstance que lorsque le rejet est consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement ; que la différence entre les faits justificatifs de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 et de la Convention Marpol est indéniable et la question se pose de savoir si la loi française peut adopter une législation plus stricte que celle découlant de l'application précise de la Convention Marpol ; que la question ne se pose pas pour les eaux territoriales où la France exerce sa pleine souveraineté, mais pour la ZEE où sa compétence découle des conventions internationales et s'exerce dans les limites de celles-ci ; que la Convention de Montego Bay, destinée à établir un

ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite, notamment, la préservation du milieu marin, comporte, dans la section relative à la « réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin », un article 211 sur la pollution par les navires, qui autorise les Etats côtiers à « adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées [] » ; que selon le dictionnaire Littré, la conformité est « ce qui s'accorde avec » et « donner effet » c'est être efficient, c'est-à-dire rendre efficace ; que la sévérité de la loi française s'accorde parfaitement avec l'article 4 de la Convention Marpol, qui porte sur toutes les infractions qu'elle envisage et qui invite les parties à édicter des sanctions rigoureuses et ainsi de nature à décourager les contrevenants éventuels et le rend ainsi efficace ; qu'il ne s'agit pas ici d'interpréter une loi pénale, ce qui impliquerait de recourir à d'autres règles d'interprétation, mais une convention et celle-ci s'interprète, aux termes de la Convention de Vienne du 23 mai 1969, à la lumière de son objet et de son but, qui, en l'espèce, est de prévenir la pollution, de mettre fin à la pollution intentionnelle et de réduire au maximum les rejets accidentels ; qu'ainsi, il n'apparaît pas, ici encore, que la loi du 5 juillet 1983 soit contraire à la Convention Marpol ; qu'à supposer qu'elle le soit sur ce dernier point, l'invocation de cette prétendue incompatibilité n'aurait d'effet que pour ceux des prévenus qui auraient pris des précautions raisonnables pour éviter ou réduire le rejet, comme l'a relevé le professeur B... ; qu'il doit être observé que ni le 11 décembre 1999 à 14 h 42, heure à laquelle M. Z... a vu du fuel se déverser à la mer comme il l'a indiqué au commandant Y... dans un télex, ni à 3 h 30 quand le commandant Z... a constaté des fuites de pétrole à la mer, aucun des prévenus personnes physiques ni aucun des employés des prévenus personnes morales n'a pris la moindre initiative pour éviter ou réduire ces rejets ; que la contribution de la SA Total aux opérations de dépollution, qui sont bien évidemment intervenues la pollution et pour tenter de l'éliminer, ne peut s'assimiler à des précautions destinées à empêcher ou réduire le rejet à la mer d'hydrocarbures, qui par nature sont postérieures au rejet mais préalables à la pollution ; que le moyen tiré de l'inconventionnalité de la loi du 5 juillet 1983 sera donc écarté ;

“1) alors que, conformément à l'article 113-12 du code pénal, la loi française est applicable aux infractions commises au-delà

de la mer territoriale dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient ; que l'article 113-3 du code pénal prévoit en outre que la loi française s'applique quelle que soit la zone dans laquelle les navires se trouvent lorsque les navires battent pavillon français ; que si un Etat peut exercer sa juridiction sur la ZEE, située au-delà de la mer territoriale, sa législation pénale ne s'applique à cette zone que dans les conditions prévues par ces deux dispositions ; que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 réprime les fautes d'imprudence ou de négligence ayant entraîné un accident de mer qui a provoqué une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables ; que cette disposition ne réprime pas les fautes ayant entraîné un accident de mer en ZEE, contrairement à l'article 7 ; qu'en faisant application d'une telle disposition à une pollution causée à un navire étranger, intervenue en ZEE, en considération de son effet sur les côtes françaises, la cour d'appel a méconnu les limites de l'application territoriale de cette infraction au regard des dispositions de l'article 113-12 du code pénal ;

“2) alors que l'article 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution du 2 novembre 1973 et ses annexes en matière de pollution maritime déterminent la juridiction des Etats en fonction du lieu du rejet illicite d'hydrocarbure et non de ses effets ; que cette Convention Marpol ne donne pas compétence à la France pour sanctionner tous les rejets intervenus au-delà de la mer territoriale, du seul fait qu'ils auraient entraîné une pollution de la mer territoriale, des côtes françaises ou des eaux intérieures françaises ; que dès lors l'infraction de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 qui suppose une pollution de la mer territoriale, des côtes ou des eaux intérieures françaises ne peut pas justifier la compétence française pour connaître des rejets d'hydrocarbures intervenus au-delà des eaux territoriales, le lieu de pollution n'étant pas un élément d'appréciation de la compétence accordée par la Convention Marpol et ne permettant pas de répondre à la condition de compétence conférée par le droit international visée à l'article 113-12 du code pénal” ;

Sur le premier moyen de cassation proposé pour M. X..., pris de la violation de l'article 55 de la Constitution du 4 octobre 1958, des articles 56 § 1, 58 § 1 et 211-5 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982, de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite Convention Marpol en date du 2 novembre 1973 ainsi que de son protocole n° 1, de l'article 1er de la

Convention de Bruxelles du 27 novembre 1992, des articles 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale ;

“en ce que l’arrêt attaqué a fait application à M. X..., qui n’était ni propriétaire de l’Erika, le navire étant immatriculé au nom de Tevere Shipping, ni son capitaine, des dispositions pénales de la loi n° 83.583 du 5 juillet 1983 en raison de sa prétendue conformité à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) et l’a, par voie de conséquence, déclaré coupable d’imprudence ou de négligence caractérisée à l’origine d’une pollution par hydrocarbures des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu’à la limite de la navigation maritime due à une avarie ;

“aux motifs que l’article 55 de la Constitution dispose : « Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l’autre partie » et la cour a donc le devoir de rechercher si la loi appliquée en l’espèce est conforme aux conventions liant la France et tout particulièrement la Convention Marpol, régulièrement ratifiée et approuvée ; que l’ordonnance de renvoi vise en effet, à l’appui de la prévention du délit de pollution, les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, les articles L. 218-10, L. 218-22 et L. 218-24 du code de l’environnement applicables lors du renvoi, l’article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, les règles 1, 9, 10, 11 de l’annexe I et les articles 2 et 4 de la Convention internationale de Londres, dite « Marpol » du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, l’article II de la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et les articles 113-12 et 121-3 du code pénal ; que l’article 113-12 du code pénal rend les lois françaises applicables aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, lorsque les conventions internationales et la loi le prévoient, ce qui rend applicables à l’espèce les autres articles visés ; que l’article 121-3 du code pénal indique qu’il y a délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d’imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s’il est établi que l’auteur des faits n’a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses

compétences ainsi que des compétences et des moyens dont il disposait ; que ce même article dispose que, dans ce dernier cas, « les personnes 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 et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer » ; que l'article 7 de la loi du 5 juillet 1983 impose l'application de cette loi à tous les navires étrangers dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République ; que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 mérite d'être cité : « Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des eaux navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime ; que lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire ou d'une plate-forme défini à l'article 1er elle sera punie de peines égales à la moitié de celles prévues audit article [] Les peines prévues à l'alinéa ci-dessus sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à 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 plateforme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa. N'est pas punissable, en vertu du présent article, le rejet, consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et éminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement » ; que cet article renvoie à l'article 1er quant aux navires concernés, c'est-à-dire aux navires-citernes de plus de 150 tonneaux de jauge brute et aux autres navires de plus de 500 tonneaux ; qu'il renvoie également à la Convention de Bruxelles de 1969 pour la définition de l'accident de mer ; que cette convention le définit en son article II

comme « un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » ; qu'il en ressort donc que : - est punissable l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des règlements qui a eu pour conséquence un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire, des dommages ou une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison, et que : -doivent en répondre non seulement le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué cet accident ou qui n'a pas pris les mesures pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, mais aussi le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait, ou toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque cette personne aura été à l'origine d'une pollution mais que : -n'est pas punissable le rejet destiné à éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité du navire, la vie humaine ou l'environnement ; que l'article 10 de la loi du 5 juillet 1983 permet la condamnation, par le tribunal de l'exploitant ou du propriétaire au paiement des amendes prononcées contre le capitaine ou le responsable à bord et des frais de justice ; que l'article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, limite aux seules peines pécuniaires les sanctions pouvant être infligées en cas d'infraction aux lois et règlement nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans et au-delà de la mer territoriale ; que, quant à la Convention Marpol (Londres, le 2/11/1973) outre ses articles 2 et la règle 1 de l'annexe I qui donnent diverses définitions, elle dispose en sa règle 9 que : « Règle 9. Réglementation des rejets d'hydrocarbures. 1. Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures ; sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies : a) En ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe : i) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale ; ii) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ; iii) le pétrolier fait route ; iv) le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne

dépasse pas 60 litres par mille marin ; v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers-neufs, 1/30000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et vi) le pétrolier utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 16 de la présente annexe (rédaction de 1978) ; [] 5. Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle. 6. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception » ; que cette règle 9 renvoie donc aux règles 10 et 11 suivantes : La règle 10 visée dans la prévention porte sur les méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales, ce qui est sans intérêt en la présente espèce, les faits ne s'étant pas produits en zone spéciale. Par contre la règle 11, intitulée « exceptions » mérite d'être rappelée : « Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas : a) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer, b) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement : i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement [] » ; que l'interprétation de ces règles 9 et 11 a donné lieu à de nombreuses exégèses d'éminent professeurs de droit ; que selon les prévenus, qui s'appuient sur certaines de ces consultations, la Convention Marpol subordonnerait la répression de la pollution, par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à la double condition que toutes les précautions raisonnables n'aient pas été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et que le propriétaire ou le capitaine aient agi soit avec l'intention de provoquer

un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne réprimerait qu'une simple faute d'imprudence ; que de plus, dans la loi du 5 juillet 1983, les peines prévues aux alinéas 2 et 3 de l'article 8 de cette loi sont applicables non seulement au propriétaire mais aussi à l'exploitant ou à toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, alors que ne seraient visés par la Convention Marpol que le propriétaire ou le capitaine ; que la cour constate que la règle 9 pose le principe qu'« il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures » ; que l'article 2 alinéa 3 a) de la même convention définit les « rejets » comme tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, ce qui selon le même texte comprend « tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange » ; que le terme « rejet » est donc compris dans son acception la plus large et ne fait aucune différence entre les rejets accidentels et les rejets volontaires ; que si l'article 2 alinéa 3b précise que ne sont pas des rejets, au sens de la Convention Marpol, les rejets délibérés en mer de déchets et autres matières (que prohibe par contre la Convention de Londres du 13 novembre 1973), les déversements résultant directement de l'exploration, l'exploitation et le traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et océans ou encore de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou combattre les pollutions, aucune disposition de cet article n'autorise à considérer que ne sont pas visés par l'interdiction les rejets involontaires ou les pollutions consécutives à un « accident de mer », que la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer définit comme « l'abordage, l'échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » ; que le préambule de la Convention Marpol fait clairement apparaître que son but est de lutter non seulement contre les déversements délibérés d'hydrocarbures, mais également ceux consécutifs à une négligence ou accidentels ; qu'il insiste même sur la nécessité de réduire au maximum les rejets accidentels ; que le protocole n°1 de la convention prévoit d'ailleurs l'établissement d'un rapport lorsqu'une avarie du navire ou de son équipement entraîne un rejet ou la probabilité d'un

rejet d'hydrocarbures, ce qui démontre encore que la convention vise bien les rejets dus à une avarie, c'est-à-dire un dommage accidentel subi par le navire ou son équipement ; que l'annexe I qui s'applique à tous les navires (sauf disposition expresse contraire) comporte un chapitre 2 qui, sous le titre « Dispositions relatives à la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires », inclut la règle 9 ; que celle-ci réaffirme l'interdiction de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sous réserve des dispositions des articles 10 et 11 de l'annexe I ; qu'il n'est pas sans intérêt de relever que le chapitre suivant, le chapitre 3, est intitulé « Prescriptions visant à réduire la pollution due aux hydrocarbures déversés par les pétroliers en cas d'avarie de bordé ou de fond » et que, par conséquent, cette annexe I concerne aussi les pollutions involontaires nées d'avaries sur les pétroliers ; que la règle 11 de l'annexe I prévoit des exceptions au principe de l'interdiction de tous les rejets quels qu'ils soient et, notamment, pour les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement ; qu'il s'agit des rejets accidentels consécutifs à une avarie ; que pour qu'il n'y ait pas interdiction du rejet, la règle 11 b) i) impose cependant une condition : que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet. Et même si cette condition est remplie, le rejet reste prohibé, en application de la règle 1 b) ii), si le capitaine ou le propriétaire a agi avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; qu'interpréter autrement les dispositions de la règle 11, prétendre que les seuls rejets prohibés seraient les rejets volontaires ou commis témérairement et avec conscience de leur conséquence dommageable et donc soutenir que les rejets involontaires sont permis, sauf s'ils sont la conséquence d'une témérité consciente, serait totalement contraire au préambule qui exprime la volonté des Etats signataires de lutter, notamment, contre les rejets accidentels et les rejets dus à une simple négligence ; qu'il y aurait là une incohérence manifeste ; qu'ainsi, les rejets involontaires, c'est-à-dire ceux, notamment, qui sont la conséquence d'une imprudence, négligence ou d'une inobservation des lois et règlements sont bien interdits par la Convention Marpol ; que l'incrimination par l'article 8 de la loi de 1983 de tels comportements à l'origine de ces rejets, dès lors que le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter la pollution, ce qui implique au premier chef de prendre des

mesures pour empêcher ou réduire le rejet, ce qui revient à l'empêcher ou la réduire, est parfaitement conforme à la lettre et à l'esprit de cette convention ; que cette loi permet que soient poursuivis non seulement le capitaine mais aussi le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué l'accident de mer ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter mais aussi le propriétaire, l'exploitant, leur représentant légal ou dirigeant de fait (s'il s'agit d'une personne morale), ou toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa ; qu'il a été soutenu que cette énumération serait contraire à la Convention Marpol qui ne ferait reposer l'interdiction que sur le capitaine et le propriétaire ; que toutefois, cette dernière affirmation n'apparaît pas exacte ; que le texte même de la règle 9 de l'annexe I interdit les rejets à tout « navire », entité qui n'a pas la personnalité morale, et aucune personne physique n'est visée dans le texte même de la convention ; qu'il faut en conclure que les parties signataires n'ont pas entendu enfermer dans une liste limitative le législateur national chargé d'introduire les règles de la Convention Marpol dans le droit national positif ; que la circonstance que le b) ii) de la règle 11 de l'annexe I mette obstacle à la levée de l'interdiction des rejets quand « le propriétaire ou le capitaine » a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ne signifie pas que seuls ceux-ci peuvent être les auteurs punissables d'un rejet illégal, comme l'a relevé le professeur B... ; que si telle avait été l'intention des signataires de la convention, il serait incohérent d'avoir fait figurer cette précision dans une règle consacrée exclusivement aux exceptions et qu'il n'en soit fait nulle mention dans la règle 9 édictant le principe lui-même ; qu'enfin, alors que l'article 1er du protocole n°1 prévoit que, lorsque le rapport du capitaine du navire destiné à avertir l'Etat côtier d'une probable pollution, est incomplet ou impossible à obtenir le propriétaire, l'affréteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire ou leurs agents assument les obligations qui incombent au capitaine, il serait assez peu compréhensible que ces derniers n'en assument pas aussi les responsabilités ; que sur ce point encore, la cour juge que la loi du 5 juillet 1983 n'est pas contraire à la Convention Marpol ; que la conformité de la loi du 5 juillet 1983 avec la Convention Marpol est encore discutée en ce que cette dernière, en cas de rejet

d'hydrocarbures en mer provenant d'une avarie, instituerait un fait justificatif lorsque toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou le réduire, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne prévoit de fait justificatif en cette circonstance que lorsque le rejet est consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement ; que la différence entre les faits justificatifs de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 et de la Convention Marpol est indéniable et la question se pose de savoir si la loi française peut adopter une législation plus stricte que celle découlant de l'application précise de la Convention Marpol ; que la question ne se pose pas pour les eaux territoriales où la France exerce sa pleine souveraineté, mais pour la ZEE où sa compétence découle des conventions internationales et s'exerce dans les limites de celles-ci ; que la Convention de Montego Bay, destinée à établir un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite, notamment, la préservation du milieu marin, comporte, dans la section relative à la « réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin », un article 211 sur la pollution par les navires, qui autorise les Etats côtiers à « adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées [] » ; que selon le dictionnaire Littré, la conformité est « ce qui s'accorde avec » et « donner effet » c'est être efficace, c'est-à-dire rendre efficace ; or, que la sévérité de la loi française s'accorde parfaitement avec l'article 4 de la Convention Marpol, qui porte sur toutes les infractions qu'elle envisage et qui invite les parties à édicter des sanctions rigoureuses et ainsi de nature à décourager les contrevenants éventuels et le rend ainsi efficace ; qu'il ne s'agit pas ici d'interpréter une loi pénale, ce qui impliquerait de recourir à d'autres règles d'interprétation, mais une convention et celle-ci s'interprète, aux termes de la Convention de Vienne du 23 mai 1969, à la lumière de son objet et de son but, qui, en l'espèce, est de prévenir la pollution, de mettre fin à la pollution intentionnelle et de réduire au maximum les rejets accidentels ; qu'ainsi, il n'apparaît pas, ici encore, que la loi du 5 juillet 1983 soit contraire à la Convention Marpol ; qu'à supposer qu'elle le soit sur ce dernier point, l'invocation de cette prétendue incompatibilité n'aurait d'effet que pour ceux des prévenus qui auraient pris des précautions raisonnables pour éviter ou réduire le rejet, comme l'a relevé le professeur B... ; or, qu'il doit être observé que ni le

11 décembre 1999 à 14 h 42, heure à laquelle M. Z... a vu du fuel se déverser à la mer comme il l'a indiqué au commandant Y... dans un télex, ni à 3 h 30 quand le commandant Z... a constaté des fuites de pétrole à la mer, aucun des prévenus personnes physiques ni aucun des employés des prévenus personnes morales n'a pris la moindre initiative pour éviter ou réduire ces rejets ; que la contribution de la SA Total aux opérations de dépollution, qui sont bien évidemment intervenues après la pollution et pour tenter de l'éliminer, ne peut s'assimiler à des précautions destinées à empêcher ou réduire le rejet à la mer d'hydrocarbures, qui par nature sont postérieures au rejet mais préalables à la pollution ; que le moyen tiré de l'inconventionnalité de la loi du 5 juillet 1983 sera donc écarté ;

“1) alors que, aux termes de l'article 215 § 5 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982, les Etats côtiers, s'agissant de la Zone économique exclusive (ZEE), ont une compétence liée ; que cette compétence liée les oblige, s'agissant des navires étrangers, à n'édicter des règles que conformément aux normes internationales et pour donner effet à ces normes internationales ; qu'il s'ensuit que les règles édictées par l'Etat français s'agissant de cette zone, et à l'égard des navires étrangers, se devaient d'être conformes aux stipulations de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention dite Marpol) et notamment de son annexe I ; qu'en l'espèce, les juges du fond ont formellement constaté que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 s'écarterait de la Convention Marpol en ce qui concerne les faits justificatifs, dans la mesure où la Convention Marpol exclut tout manquement, en cas de rejet provenant d'une avarie, dès lors que toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou la réduire, quand la loi du 5 juillet 1983, dans cette circonstance, n'admet de fait justificatif que dans l'hypothèse où le rejet est consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement ; qu'en appliquant la loi du 5 juillet 1983, quand ils constataient qu'elle n'était pas conforme à la Convention Marpol, les juges du fond ont méconnu les textes susvisés ;

“2) alors que si l'article 9 de l'annexe I de la Convention Marpol interdit le rejet en mer des hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures dans les conditions et sous les restrictions édictées à l'article 9, le texte réserve expressément les règles posées aux

articles 10 et 11 ; que l'article 11 prévoit que « les règles 9 et 10 de la présente annexe ne s'appliquent pas :() au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement », pour autant « que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet », sauf à écarter cette règle s'il y a intention de provoquer le dommage ou action téméraire avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; qu'ainsi, l'interdiction de rejet est écartée en cas d'avarie, à deux reprises, et aux termes de stipulations claires insusceptibles d'interprétation ; qu'en refusant néanmoins, sous des motifs divers, de respecter ces stipulations et par suite d'écarter la loi du 5 juillet 1983, laquelle y dérogeait en tant qu'elle refusait d'autoriser le rejet consécutif à une avarie, les juges du fond ont de nouveau méconnu les textes susvisés ;

“3) alors qu'en mettant en avant la lutte contre les déversements d'hydrocarbures, fussent-ils accidentels, au visa d'un élément du préambule de la Convention Marpol, quand dans le même temps, les Etats parties à la convention ont été soucieux d'assurer la liberté de navigation et d'éviter de faire peser des contraintes trop lourdes sur les navires, puis en faisant état des intitulés du chapitre 2 et du chapitre 3 de l'annexe I à la Convention Marpol, quand les intitulés ont simplement pour objet d'annoncer les stipulations qui suivent et ne peuvent prévaloir sur le texte clair et précis de ces stipulations, et enfin en objectant qu'il serait absurde de considérer comme licites les rejets involontaires compte tenu de l'objectif affiché au préambule, quand la lutte contre la pollution peut résulter, ce qui était le choix des parties à la convention, non pas d'une interdiction totale des rejets, fussent-ils involontaires, mais d'une interdiction préservant l'hypothèse d'une avarie, sous réserve que des diligences soient accomplies à la suite de sa découverte, et qu'il n'y ait pas volonté de créer le dommage ou action téméraire, les juges du fond, qui ont fait prévaloir des considérations inopérantes face aux textes clairs et précis de la convention, ont une fois encore méconnu les règles susvisées” ;

Sur le deuxième moyen de cassation proposé pour M. X..., pris de la violation des articles 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, 55 de la Constitution du 4 octobre 1958, de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les

navires du 2 novembre 1973 et de son annexe I, des articles 211-5 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982, de l'article 1er de la Convention de Bruxelles du 27 novembre 1992, des articles 111-4 et 113-12 du code pénal, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a, sur le fondement de la loi n°83-583 du 5 juillet 1983, prétendument compatible avec la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite Convention Marpol, déclaré M. X... qui n'était ni propriétaire de l'Erika, lequel était immatriculé au nom de Tevere Shipping ni son capitaine, coupable de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE ou ZEP par un navire citerne étranger d'une jauge brute ou supérieure à 150 tonnes ;

“aux motifs que, l'article 55 de la Constitution dispose : « Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie » et la cour a donc le devoir de rechercher si la loi appliquée en l'espèce est conforme aux conventions liant la France et tout particulièrement la Convention Marpol, régulièrement ratifiée et approuvée ; que l'ordonnance de renvoi vise en effet, à l'appui de la prévention du délit de pollution, les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n°83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, les articles L. 218-10, L. 218-22 et L. 218-24 du code de l'environnement applicables lors du renvoi, l'article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, les règles 1, 9, 10 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la Convention internationale de Londres, dite « Marpol » du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, l'article II de la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et les articles 113-12 et 121-3 du code pénal ; que l'article 113-12 du code pénal rend les lois françaises applicables aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, lorsque les conventions internationales et la loi le prévoient, ce qui rend applicable à l'espèce les autres articles visés ; que l'article 121-3 du code pénal indique qu'il y a délit, lorsque la loi prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte-tenu, le cas

échéant, de la nature de ses compétences ainsi que des compétences et des moyens dont il disposait ; que ce même article dispose que, dans ce dernier cas, « les personnes 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 et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer » ; que l'article 7 de la loi du 5 juillet 1983 impose l'application de cette loi à tous les navires étrangers dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République ; que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 mérite d'être cité : « Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des eaux navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime. Lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire ou d'une plateforme défini à l'article 1er elle sera punie de peines égales à la moitié de celles prévues audit article. [] Les peines prévues à l'alinéa ci-dessus sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa. N'est pas punissable, en vertu du présent article, le rejet, consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement. » ; que cet article renvoie à l'article 1er quant aux navires concernés, c'est-à-dire aux navires-citernes de plus de 150 tonnes de jauge brute et aux autres navires de plus de 500 tonnes ; qu'il renvoie également à la Convention de Bruxelles de 1969 pour la définition de l'accident de mer ; que cette convention le

défini en son article II comme « un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » ; qu'il en ressort donc que :

- est punissable l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des règlements qui a eu pour conséquence un abordage, un échouement ou un autre incident de navigation ou autre événement à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages ou une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison, et que :

- doivent en répondre non seulement le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué cet accident ou qui n'a pas pris les mesures pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, mais aussi le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait, ou toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque cette personne aura été à l'origine d'une pollution mais que :

- n'est pas punissable le rejet destiné à éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité du navire, la vie humaine ou l'environnement ; que l'article 10 de la loi du 5 juillet 1983 permet la condamnation, par le tribunal, de l'exploitant ou du propriétaire au paiement des amendes prononcées contre le capitaine ou le responsable à bord et des frais de justice ; que l'article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, limite aux seules peines pécuniaires les sanctions pouvant être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans et au-delà de la mer territoriale ; que, quant à la Convention Marpol (Londres, le 2/11/1973) outre ses articles 2 et la règle 1 de l'annexe I qui donnent diverses définitions, elle dispose en sa règle 9 que : « Règles 9. Réglementation des rejets d'hydrocarbures. 1. Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures ; sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies :

a) En ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe ;

I) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale ;

II) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ;

III) le pétrolier fait route ;

IV) le taux instantané de rejet des hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas 60 litres par mille marin ;

V) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers-neufs, 1/30000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et VI) le pétrolier utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 16 de la présente annexe (rédaction de 1978) ;

[], 5. Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisées pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

6. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception » ;

que cette règle 9 renvoie donc aux règles 10 et 11 suivantes : La règle 10 visée dans la prévention porte sur les méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales, ce qui est sans intérêt en la présente espèce, les faits ne s'étant pas produits en zone spéciale ; que par contre la règle 11, intitulée "exceptions", mérite d'être rappelée : « Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas :

a) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer

b) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

iv) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. [] ;

que l'interprétation de ces règles 9 et 11 a donné lieu à de nombreuses exégèses d'éminents professeurs de droit ; que, selon les prévenus, qui s'appuient sur certaines de ces consultations, la Convention Marpol subordonnerait la répression de la pollution, par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à la double condition que toutes les précautions raisonnables n'aient pas été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et que le propriétaire ou le capitaine aient agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne réprimerait qu'une simple faute d'imprudence ; que, de plus, dans la loi du 5 juillet 1983, les peines prévues aux alinéas 2 et 3 de l'article 8 de cette loi sont applicables non seulement au propriétaire mais aussi à l'exploitant ou à toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, alors que ne seraient visés par la Convention Marpol que le propriétaire ou le capitaine ; que la cour constate que la règle 9 pose le principe qu'"il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures" ; or, que l'article 2 alinéa 3 a) de la même convention définit les « rejets » comme tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, ce qui selon ce même texte comprend « tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange » ; que le terme « rejet » est donc compris dans son acception la plus large et ne fait aucune différence entre les rejets accidentels et les rejets volontaires ; que, si l'article 2, alinéa 3, b, précise que ne sont pas des rejets, au sens de la Convention Marpol, les rejets délibérés en mer de déchets et autres matières (que prohibe par contre la Convention de Londres du 13 novembre 1973), les déversements résultant directement de l'exploration, l'exploitation et le traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et océans ou encore de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou combattre les pollutions, aucune disposition de cet article n'autorise à considérer que ne sont pas visés par l'interdiction des rejets involontaires ou les pollutions consécutives à un « accident de mer », que la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1989 sur l'intervention en haute mer définit comme « l'abordage, l'échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit

une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » ; que le préambule de la Convention Marpol fait clairement apparaître que son but est de lutter non seulement contre les déversements délibérés d'hydrocarbures, mais également ceux consécutifs à une négligence ou accidentels. Il insiste même sur la nécessité de réduire au maximum les rejets accidentels ; que le protocole n°1 de la convention prévoit d'ailleurs l'établissement d'un rapport lorsqu'une avarie du navire ou de son équipement entraîne un rejet ou la probabilité d'un rejet d'hydrocarbures, ce qui démontre encore que la convention vise bien les rejets dus à une avarie, c'est-à-dire à un dommage accidentel subi par le navire ou son équipement ; que l'annexe I qui s'applique à tous les navires (sauf disposition expresse contraire) comporte un chapitre 2 qui, sous le titre « Dispositions relatives à la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires », inclut la règle 9 ; que celle-ci réaffirme l'interdiction de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sous réserve des dispositions des articles 10 et 11 de l'annexe I ; qu'il n'est pas sans intérêt de relever que le chapitre suivant, le chapitre 3, est intitulé « Prescriptions visant à réduire la pollution due aux hydrocarbures déversés par les pétroliers en cas d'avarie de bordé ou de fond » et que, par conséquent, cette annexe I concerne aussi les pollutions involontaires nées d'avarie sur les pétroliers ; que la règle 11 de l'annexe I prévoit des exceptions au principe de l'interdiction de tous les rejets quels qu'ils soient et, notamment, pour les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement ; qu'il s'agit des rejets accidentels consécutifs à une avarie ; que pour qu'il n'y ait pas interdiction du rejet, la règle 11 b) i) impose cependant une condition : que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet ; et que même si cette condition est remplie, le rejet reste prohibé, en application de la règle 11 b) ii), si le capitaine ou le propriétaire a agi avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; qu'interpréter autrement les dispositions de la règle 11, prétendre que les seuls rejets prohibés seraient les rejets volontaires ou commis témérairement et avec conscience de leurs conséquences dommageables et donc soutenir que les rejets involontaires sont permis, sauf s'ils sont la conséquence d'une témérité consciente, serait totalement contraire au préambule qui exprime la volonté des Etats signataires de lutter, notamment, contre

les rejets accidentels et les rejets dus à une simple négligence ; qu'il y aurait là une incohérence manifeste ; qu'ainsi, les rejets involontaires, c'est-à-dire ceux, notamment, qui sont la conséquence d'une impudence, négligence ou d'une inobservation des lois et règlements sont bien interdits par la Convention Marpol ; que l'incrimination par l'article 8 de la loi du 1983 de tels comportements à l'origine de ces rejets, dès lors que le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter la pollution, ce qui implique au premier chef de prendre des mesures pour empêcher ou réduire le rejet, ce qui revient à l'empêcher ou le réduire, est parfaitement conforme à la lettre et à l'esprit de cette convention ; que cette loi permet que soient poursuivis non seulement le capitaine mais aussi le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué l'accident de mer ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter mais aussi le propriétaire, l'exploitant, leur représentant légal ou dirigeant de fait (s'il s'agit d'une personne morale), ou toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa ; qu'il a été soutenu que cette énumération serait contraire à la Convention Marpol qui ne ferait reposer l'interdiction que sur le capitaine et le propriétaire ; que toutefois cette dernière affirmation n'apparaît pas exacte ; que le texte même de la règle 9 de l'annexe I interdit les rejets à tout « navire », entité qui n'a pas la personnalité morale, et aucune personne physique n'est visée dans le texte même de la convention ; qu'il faut en conclure que les parties signataires n'ont pas entendu enfermer dans une liste limitative le législateur national chargé d'introduire les règles de la Convention Marpol le droit national positif ; que la circonstance que le b) ii) de la règle 11 de l'annexe I mette obstacle à la levée de l'interdiction des rejets quand « le propriétaire ou le capitaine » a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ne signifie pas que seuls ceux-ci peuvent être les auteurs punissables d'un rejet illégal, comme l'a relevé le professeur B... ; que, si telle avait été l'intention des signataires de la convention, il serait incohérent d'avoir fait figurer cette précision dans une règle consacrée exclusivement aux exceptions et qu'il n'en soit fait nulle mention dans la règle 9 édictant le principe lui-même ; qu'enfin, alors que l'article 1er du protocole n° 1 prévoit que, lorsque le rapport du

capitaine du navire destiné à avertir l'Etat côtier d'une probable pollution, est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affréteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire ou leurs agents assument les obligations qui incombent au capitaine, il serait assez peu compréhensible que ces derniers n'en assument pas aussi les responsabilités ; que, sur ce point, encore la cour juge que la loi du 5 juillet 1983 n'est pas contraire à la Convention Marpol ; que la conformité de la loi du 5 juillet 1983 avec la Convention Marpol est encore discutée en ce que cette dernière, en cas de rejet d'hydrocarbures en mer provenant d'une avarie, instituerait un fait justificatif lorsque toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou le réduire, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne prévoit de fait justificatif en cette circonstance que lorsque le rejet est consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement ; que la différence entre les faits justificatifs de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 et de la Convention Marpol est indéniable et la question se pose de savoir si la loi française peut adopter une législation plus stricte que celle découlant de l'application précise de la Convention Marpol ; que la question ne se pose pas pour les eaux territoriales où la France exerce sa pleine souveraineté, mais pour la ZEE, où sa compétence découle des conventions internationales et s'exerce dans les limites de celles-ci ; que la Convention de Montego Bay, destinée à établir un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite, notamment, la préservation du milieu marin, comporte, dans la section relative à la « réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin », un article 211 sur la pollution par les navires, qui autorise les Etats côtiers à « adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées [] » ; que selon le dictionnaire Littré, la conformité est « ce qui s'accorde avec » et « donner effet » c'est être efficient, c'est-à-dire rendre efficace ; qu'or, la sévérité de la loi française s'accorde parfaitement avec l'article 4 de la Convention Marpol, qui porte sur toutes les infractions qu'elle envisage et qui invite les parties à édicter des sanctions rigoureuses et ainsi de nature à décourager les contrevenants éventuels et le rend ainsi efficace ; qu'il ne s'agit pas ici d'interpréter une loi pénale, ce qui impliquerait de recourir à d'autres règles d'interprétation, mais une convention et celle-ci s'interprète, aux

termes de la Convention de Vienne du 23 mai 1969, à la lumière de son objet et de son but, qui, en l'espèce, est de prévenir, la pollution, de mettre fin à la pollution intentionnelle et de réduire au maximum les rejets accidentels ; qu'ainsi, il n'apparaît pas, ici encore, que la loi du 5 juillet 1983 soit contraire à la Convention Marpol ; qu'à supposer qu'elle le soit sur ce dernier point, l'invocation de cette prétendue incompatibilité n'aurait d'effet que pour ceux des prévenus qui auraient pris des précautions raisonnables pour éviter ou réduire le rejet, comme l'a relevé Mme le professeur B... ; or, qu'il doit être observé que ni le 11 décembre 1999 à 14 h 42, heure à laquelle M. Z... a vu le fuel se déverser à la mer comme il l'a indiqué au commandant Y... dans un télex, ni à 3 h 30 quand le commandant Z... a constaté des fuites de pétrole à la mer, aucun des prévenus personnes physiques ni aucun des employés des prévenus personnes morales n'a pris la moindre initiative pour éviter ou réduire ces rejets ; que la contribution de la SA Total aux opérations de dépollution, qui sont bien évidemment intervenues après la pollution et pour tenter de l'éliminer, ne peut s'assimiler à des précautions destinées à empêcher ou réduire le rejet à la mer d'hydrocarbures, qui, par nature sont postérieures au rejet mais préalables à la pollution ; que le moyen tiré de l'inconventionnalité de la loi du 5 juillet 1983 sera donc écarté ;

“1) alors que si compétence a été conférée à l'Etat français, dans la zone économique exclusive, comme Etat côtier pour édicter des règles, c'est à l'effet d'édicter des règles conformes aux conventions internationales, et donnant effet à leurs stipulations ; qu'il résulte de l'article 4 de la Convention Marpol que ces stipulations visent le navire et par suite son propriétaire ou son capitaine ; que la règle 11 de l'annexe I de la Convention Marpol, répute licites les rejets consécutifs à une avarie, en visant elle aussi le navire, et précise que cette solution est inapplicable en cas de volonté du propriétaire ou du capitaine de provoquer le dommage ou d'action téméraire de leur part ; que la Convention de Montego Bay, de son côté, vise elle aussi le navire, et donc le propriétaire ou son capitaine, qu'il s'agisse d'imputer les infractions ou d'engager les poursuites (articles 227, 228, 230) ; qu'en refusant d'écarter les dispositions de la loi du 5 juillet 1983 en tant qu'elles imputent la responsabilité pénale des rejets dus à des avaries à des personnes autres que le propriétaire du navire ou le capitaine, les juges du fond ont méconnu les textes susvisés ;

“2) alors que l’article 113-12 du code pénal visé par la prévention doit être interprété, conformément au principe d’interprétation stricte de la loi pénale édicté par l’article 111-4 du code pénal ; que ce texte est ainsi rédigé : « la loi pénale française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient » ; qu’il en résulte que pour être pénalement punissable au titre de la loi française, le comportement des auteurs ou complices d’une pollution par rejet d’hydrocarbures au-delà de la mer territoriale et par conséquent dans la zone exclusive française doit non seulement être incriminé par une loi compatible avec la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dites Convention Marpol mais également faire l’objet simultanément d’une incrimination précise par cette convention ; que la cour d’appel a expressément admis qu’il existait « une différence indéniable » entre les faits justificatifs prévus par la Convention Marpol et les faits justificatifs prévus par la loi du 5 juillet 1983 puisque ladite loi n’admet pas le fait justificatif expressément prévu par la Convention Marpol relatif au rejet d’hydrocarbures provenant d’une avarie, qu’en outre, la loi française incrimine « toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire » cependant que la Convention Marpol n’incrimine que le « navire » sans autre précision et que le capitaine ou le propriétaire du navire à l’exclusion de toute autre personne physique ; et que, dès lors, la cour d’appel qui constatait que M. X... était le propriétaire des deux sociétés actionnaires de Tevere Shipping, société propriétaire de l’Erika, et qui constatait, sur des points importants, l’absence de coïncidence entre la Convention Marpol et la loi du 5 juillet 1983 ne pouvait, sans se contredire et méconnaître ce faisant l’article 113-12 du code pénal, entrer en voie de condamnation à l’encontre de M. X... » ;

Sur le douzième moyen de cassation proposé pour M. Y..., pris de la violation des articles 113-12 du code pénal, 8 de la loi n° 3-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, dans sa rédaction applicable à l’époque de faits, article 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 et ses annexes en matière de pollution maritime, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

“en ce que l’arrêt attaqué a déclaré M. Y... coupable de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE par un navire citerne étranger d’une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes ;

“aux motifs que l’article 55 de la Constitution dispose : « Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l’autre partie » et la cour a donc le devoir de rechercher si la loi appliquée en l’espèce est conforme aux conventions liant la France et tout particulièrement la Convention Marpol, régulièrement ratifiée et approuvée ; que l’ordonnance de renvoi vise en effet, à l’appui de la prévention du délit de pollution, les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, les articles L. 218-10, L. 218-22 et L. 218-24 du code de l’environnement applicables lors du renvoi, l’article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, les règles 1, 9, 10, 11 de l’annexe I et les articles 2 et 4 de la convention internationale de Londres, dite « Marpol » du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, l’article II de la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et les articles 113-12 et 121-3 du code pénal ; que l’article 113-12 du code pénal rend les lois françaises applicables aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, lorsque les conventions internationales et la loi le prévoient, ce qui rend applicables à l’espèce les autres articles visés ; que l’article 121-3 du code pénal indique qu’il y a délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d’imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s’il est établi que l’auteur des faits n’a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que des compétences et des moyens dont il disposait ; que ce même article dispose que, dans ce dernier cas, « les personnes 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 et qui exposait autrui à un risque d’une particulière gravité qu’elles ne pouvaient ignorer » ; que l’article 7 de la loi du 5 juillet 1983

impose l'application de 10 cette loi à tous les navires étrangers dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République ; que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 mérite d'être cité : « Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des eaux navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime ; que lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire ou d'une plate-forme défini à l'article 1^{er} elle sera punie de peines égales à la moitié de celles prévues audit article [] Les peines prévues à l'alinéa ci-dessus sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à 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 plateforme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa. « N'est pas punissable, en vertu du présent article, le rejet, consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et éminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement » ; que cet article renvoie à l'article 1^{er} quant aux navires concernés, c'est-à-dire aux navires-citernes de plus de 150 tonneaux de jauge brute et aux autres navires de plus de 500 tonneaux ; qu'il renvoie également à la Convention de Bruxelles de 1969 pour la définition de l'accident de mer ; que cette convention le définit en son article II comme « un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » ; qu'il en ressort donc que :

- *est punissable l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des règlements qui a eu pour conséquence un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire, des dommages ou une menace immédiate de*

dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison, et que :

- doivent en répondre non seulement le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué cet accident ou qui n'a pas pris les mesures pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, mais aussi le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait, ou toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque cette personne aura été à l'origine d'une pollution mais que :

- n'est pas punissable le rejet destiné à éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité du navire, la vie humaine ou l'environnement ; que l'article 10 de la loi du 5 juillet 1983 permet la condamnation, par le tribunal de l'exploitant ou du propriétaire au paiement des amendes prononcées contre le capitaine ou le responsable à bord et des frais de justice ; que l'article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, limite aux seules peines pécuniaires les sanctions pouvant être infligées en cas d'infraction aux lois et règlement nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans et au-delà de la mer territoriale ; que, quant à la Convention Marpol (Londres, le 2/11/1973) outre ses articles 2 et la règle 1 de l'annexe I qui donnent diverses définitions, elle dispose en sa règle 9 que :

« Règle 9. Réglementation des rejets d'hydrocarbures. 1. Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures ; sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies : a) En ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe : i) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale ; ii) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ; iii) le pétrolier fait route ; iv) le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 60 litres par mille marin ; v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers-neufs, 1/30000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et vi) le pétrolier utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets

d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 16 de la présente annexe (rédaction de 1978) ; []

5. Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

6. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception » ; que cette règle 9 renvoie donc aux règles 10 et 11 suivantes : La règle 10 visée dans la prévention porte sur les méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales, ce qui est sans intérêt en la présente espèce, les faits ne s'étant pas produits en zone spéciale. Par contre la règle 11, intitulée « exceptions » mérite d'être rappelée : « Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas : a) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer, b) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou 12 à son équipement : i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement [] » ; que l'interprétation de ces règles 9 et 11 a donné lieu à de nombreuses exégèses d'éminent professeurs de droit ; que selon les prévenus, qui s'appuient sur certaines de ces consultations, la Convention Marpol subordonnerait la répression de la pollution, par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à la double condition que toutes les précautions raisonnables n'aient pas été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et que le propriétaire ou le capitaine aient agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne réprimerait qu'une simple faute d'imprudence ; que de plus, dans la loi du 5 juillet 1983, les peines prévues aux alinéas 2 et 3 de l'article 8 de cette loi sont applicables non seulement au propriétaire mais aussi à l'exploitant ou à toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, alors que ne

seraient visés par la Convention Marpol que le propriétaire ou le capitaine ; que la cour constate que la règle 9 pose le principe qu' « il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures » ; or, que l'article 2, alinéa 3, a), de la même convention définit les « rejets » comme tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, ce qui selon le même texte comprend « tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange » ; que le terme « rejet » est donc compris dans son acception la plus large et ne fait aucune différence entre les rejets accidentels et les rejets volontaires ; que si l'article 2 alinéa 3b précise que ne sont pas des rejets, au sens de la Convention Marpol, les rejets délibérés en mer de déchets et autres matières (que prohibe par contre la Convention de Londres du 13 novembre 1973), les déversements résultant directement de l'exploration, l'exploitation et le traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et océans ou encore de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou combattre les pollutions, aucune disposition de cet article n'autorise à considérer que ne sont pas visés par l'interdiction les rejets involontaires ou les pollutions consécutives à un « accident de mer », que la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer définit comme « l'abordage, l'échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » ; que le préambule de la Convention Marpol fait clairement apparaître que son but est de lutter non seulement contre les déversements délibérés d'hydrocarbures, mais également ceux consécutifs à une négligence ou accidentels ; qu'il insiste même sur la nécessité de réduire au maximum les rejets accidentels ; que le protocole n°1 de la convention prévoit d'ailleurs l'établissement d'un rapport lorsqu'une avarie du navire ou de son équipement entraîne un rejet ou la probabilité d'un rejet d'hydrocarbures, ce qui démontre encore que la convention vise bien les rejets dus à une avarie, c'est-à-dire un dommage accidentel subi par le navire ou son équipement ; que l'annexe I qui s'applique à tous les navires (sauf disposition expresse contraire) comporte un chapitre 2 qui, sous le titre « Dispositions relatives à la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires », inclut la règle 9 ; que celle-ci réaffirme

l'interdiction de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sous réserve des dispositions des articles 10 et 11 de l'annexe I ; qu'il n'est pas sans intérêt de relever que le chapitre suivant, le chapitre 3, est intitulé « Prescriptions visant à réduire la pollution due aux hydrocarbures déversés par les pétroliers en cas d'avarie de bordé ou de fond » et que, par conséquent, cette annexe I concerne aussi les pollutions involontaires nées d'avarie sur les pétroliers ; que la règle 11 de l'annexe I prévoit des exceptions au principe de l'interdiction de tous les rejets quels qu'ils soient et, notamment, pour les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement ; qu'il s'agit des rejets accidentels consécutifs à une avarie ; que pour qu'il n'y ait pas interdiction du rejet, la règle 11 b) i) impose cependant une condition : que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet ; et que même si cette condition est remplie, le rejet reste prohibé, en application de la règle 1 b) ii), si le capitaine ou le propriétaire a agi avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; qu'interpréter autrement les dispositions de la règle 11, prétendre que les seuls rejets prohibés seraient les rejets volontaires ou commis témérairement et avec conscience de leur conséquence dommageable et donc soutenir que les rejets involontaires sont permis, sauf s'ils sont la conséquence d'une témérité consciente, serait totalement contraire au préambule qui exprime la volonté des Etats signataires de lutter, notamment, contre les rejets accidentels et les rejets dus à une simple négligence. Il y aurait là une incohérence manifeste ; qu'ainsi, les rejets involontaires, c'est-à-dire ceux, notamment, qui sont la conséquence d'une imprudence, négligence ou d'une inobservation des lois et règlements sont bien interdits par la Convention Marpol ; que l'incrimination par l'article 8 de la loi de 1983 de tels comportements à l'origine de ces rejets, dès lors que le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter la pollution, ce qui implique au premier chef de prendre des mesures pour empêcher ou réduire le rejet, ce qui revient à l'empêcher ou la réduire, est parfaitement conforme à la lettre et à l'esprit de cette convention ; que cette loi permet que soient poursuivis non seulement le capitaine mais aussi le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué l'accident de mer ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter mais aussi le propriétaire,

l'exploitant, leur représentant légal ou dirigeant de fait (s'il s'agit d'une personne morale), ou toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa ; qu'il a été soutenu que cette énumération serait contraire à la Convention Marpol qui ne ferait reposer l'interdiction que sur le capitaine et le propriétaire ; que toutefois, cette dernière affirmation n'apparaît pas exacte ; que le texte même de la règle 9 de l'annexe I interdit les rejets à tout « navire », entité qui n'a pas la personnalité morale, et aucune personne physique n'est visée dans le texte même de la convention ; qu'il faut en conclure que les parties signataires n'ont pas entendu enfermer dans une liste limitative le législateur national chargé d'introduire les règles de la Convention Marpol dans le droit national positif ; que la circonstance que le b) ii) de la règle 11 de l'annexe I mette obstacle à la levée de l'interdiction des rejets quand « le propriétaire ou le capitaine » a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ne signifie pas que seuls ceux-ci peuvent être les auteurs punissables d'un rejet illégal, comme l'a relevé le professeur B... ; que si telle avait été l'intention des signataires de la convention, il serait incohérent d'avoir fait figurer cette précision dans une règle consacrée exclusivement aux exceptions et qu'il n'en soit fait nulle mention dans la règle 9 édictant le principe lui-même ; qu'enfin, alors que l'article 1^{er} du protocole n°1 prévoit que, lorsque le rapport du capitaine du navire destiné à avertir l'Etat côtier d'une probable pollution, est incomplet ou impossible à obtenir le propriétaire, l'affréteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire ou leurs agents assument les obligations qui incombent au capitaine, il serait assez peu compréhensible que ces derniers n'en assument pas aussi les responsabilités ; que sur ce point encore, la cour juge que la loi du 5 juillet 1983 n'est pas contraire à la Convention Marpol ; que la conformité de la loi du 5 juillet 1983 avec Convention Marpol est encore discutée en ce que cette dernière, en cas de rejet d'hydrocarbures en mer provenant d'une avarie, instituerait un fait justificatif lorsque toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou le réduire, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne prévoit de fait justificatif en cette circonstance que lorsque le rejet est consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie

humaine ou l'environnement ; que la différence entre les faits justificatifs de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 et de la Convention Marpol est indéniable et la question se pose de savoir si la loi française peut adopter une législation plus stricte que celle découlant de l'application précise de la Convention Marpol ; que la question ne se pose pas pour les eaux territoriales où la France exerce sa pleine souveraineté, mais pour la ZEE où sa compétence découle des conventions internationales et s'exerce dans les limites de celles-ci ; que la Convention de Montego Bay, destinée à établir un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite, notamment, la préservation du milieu marin, comporte, dans la section relative à la « réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin », un article 211 sur la pollution par les navires, qui autorise les Etats côtiers à « adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées [] » ; que selon le dictionnaire Littré, la conformité est « ce qui s'accorde avec » et « donner effet » c'est être efficient, c'est-à-dire rendre efficace ; or, que la sévérité de la loi française s'accorde parfaitement avec l'article 4 de la Convention Marpol, qui porte sur toutes les infractions qu'elle envisage et qui invite les parties à édicter des sanctions rigoureuses et ainsi de nature à décourager les contrevenants éventuels et le rend ainsi efficace ; qu'il ne s'agit pas ici d'interpréter une loi pénale, ce qui impliquerait de recourir à d'autres règles d'interprétation, mais une convention et celle-ci s'interprète, aux termes de la Convention de Vienne du 23 mai 1969, à la lumière de son objet et de son but, qui, en l'espèce, est de prévenir la pollution, de mettre fin à la pollution intentionnelle et de réduire au maximum les rejets accidentels ; qu'ainsi, il n'apparaît pas, ici encore, que la loi du 5 juillet 1983 soit contraire à la Convention Marpol ; qu'à supposer qu'elle le soit sur ce dernier point, l'invocation de cette prétendue incompatibilité n'aurait d'effet que pour ceux des prévenus qui auraient pris des précautions raisonnables pour éviter ou réduire le rejet, comme l'a relevé le professeur B... ; or, qu'il doit être observé que ni le 11 décembre 1999 à 14 h 42, heure à laquelle M. Z... a vu du fuel se déverser à la mer comme il l'a indiqué au commandant Y... dans un télex, ni à 3 h 30 quand le commandant Z... a constaté des fuites de pétrole à la mer, aucun des prévenus personnes physiques ni aucun des employés des prévenus personnes morales n'a pris la moindre initiative pour éviter ou réduire ces rejets ; que la contribution de la SA

Total aux opérations de dépollution, qui sont bien évidemment intervenues la pollution et pour tenter de l'éliminer, ne peut s'assimiler à des précautions destinées à empêcher ou réduire le rejet à la mer d'hydrocarbures, qui par nature sont postérieures au rejet mais préalables à la pollution ; que le moyen tiré de l'inconventionnalité de la loi du 5 juillet 1983 sera donc écarté ;

“1) alors que, conformément à l'article 113-12 du code pénal, la loi française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient ; que l'article 113-3 du code pénal prévoit en outre que la loi française s'applique quelle que soit la zone dans laquelle les navires se trouvent lorsque les navires battent pavillon français ; que si un Etat peut exercer sa juridiction sur la ZEE, située au-delà de la mer territoriale, sa législation pénale ne s'applique à cette zone que dans les conditions prévues par ces deux dispositions ; que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 réprime les fautes d'imprudence ou de négligence ayant entraîné un accident de mer qui a provoqué une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables ; que cette disposition ne réprime pas les fautes ayant entraîné un accident de mer en ZEE, contrairement à l'article 7 ; qu'en faisant application d'une telle disposition à une pollution causée à un navire étranger, intervenue en ZEE, en considération de son effet sur les côtes françaises, la cour d'appel a méconnu les limites de l'application territoriale de cette infraction au regard des dispositions de l'article 113-12 du code pénal ;

“2) alors que l'article 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution du 2 novembre 1973 et ses annexes en matière de pollution maritime déterminent la juridiction des Etats en fonction du lieu du rejet illicite d'hydrocarbure et non de ses effets ; que cette Convention Marpol ne donne pas compétence à la France pour sanctionner tous les rejets intervenus au-delà de la mer territoriale, du seul fait qu'ils auraient entraîné une pollution de la mer territoriale, des côtes françaises ou des eaux intérieures françaises ; que, dès lors, l'infraction de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 qui suppose une pollution de la mer territoriale, des côtes ou des eaux intérieures françaises ne peut pas justifier la compétence française pour connaître des rejets d'hydrocarbures intervenus au-delà des eaux territoriales, le lieu de pollution n'étant pas un élément d'appréciation de la compétence accordée par la Convention Marpol et ne permettant

pas de répondre à la condition de compétence conférée par le droit international visée à l'article 113-12 du code pénal" ;

Sur le premier moyen de cassation proposé pour M. Y..., pris de la violation de l'article 55 de la Constitution du 4 octobre 1958, des articles 56 § 1, 58 § 1 et 211-5 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982, de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite Convention Marpol, en date du 2 novembre 1973, ainsi que de son protocole n° 1, de l'article 1er de la Convention de Bruxelles du 27 novembre 1992, des articles 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a fait application à M. Y..., qui n'était ni propriétaire de l'Erika ni son capitaine, des dispositions pénales de la loi n° 83.583 du 5 juillet 1983 en raison de sa prétendue conformité à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) et l'a, par voie de conséquence, déclaré coupable d'imprudence ou de négligence caractérisée à l'origine d'une pollution par hydrocarbures des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime due à une avarie ;

"aux motifs que l'article 55 de la Constitution dispose : « Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie » et la cour a donc le devoir de rechercher si la loi appliquée en l'espèce est conforme aux conventions liant la France et tout particulièrement la Convention Marpol, régulièrement ratifiée et approuvée ; que l'ordonnance de renvoi vise en effet, à l'appui de la prévention du délit de pollution, les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, les articles L.218-10, L.218-22 et L. 218-24 du code de l'environnement applicables lors du renvoi, l'article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, les règles 1, 9, 10, 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la Convention internationale de Londres, dite « Marpol » du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, l'article II de la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et les articles 113-12 et 121-3 du code pénal ; que l'article 113-12 du code pénal rend les lois françaises applicables aux infractions

commises au-delà de la mer territoriale, lorsque les conventions internationales et la loi le prévoient, ce qui rend applicables à l'espèce les autres articles visés ; que l'article 121-3 du code pénal indique qu'il y a délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que des compétences et des moyens dont il disposait ; que ce même article dispose que, dans ce dernier cas, « les personnes 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 et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer » ; que l'article 7 de la loi du 5 juillet 1983 impose l'application de cette loi à tous les navires étrangers dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République ; que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 mérite d'être cité : « Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des eaux navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime ; que lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire ou d'une plate-forme défini à l'article 1er elle sera punie de peines égales à la moitié de celles prévues audit article [] Les peines prévues à l'alinéa ci-dessus sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à 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 plateforme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa.

« N'est pas punissable, en vertu du présent article, le rejet, consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et éminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement » ; que cet article renvoie à l'article 1er quant aux navires concernés, c'est-à-dire aux navires-citernes de plus de 150 tonneaux de jauge brute et aux autres navires de plus de 500 tonneaux ; qu'il renvoie également à la Convention de Bruxelles de 1969 pour la définition de l'accident de mer ; que cette convention le définit en son article II comme « un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » ; qu'il en ressort donc que :

- est punissable l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des règlements qui a eu pour conséquence un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire, des dommages ou une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison, et que :

- doivent en répondre non seulement le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué cet accident ou qui n'a pas pris les mesures pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, mais aussi le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait, ou toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque cette personne aura été à l'origine d'une pollution mais que :

- n'est pas punissable le rejet destiné à éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité du navire, la vie humaine ou l'environnement ; que l'article 10 de la loi du 5 juillet 1983 permet la condamnation, par le tribunal de l'exploitant ou du propriétaire au paiement des amendes prononcées contre le capitaine ou le responsable à bord et des frais de justice ; que l'article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, limite aux seules peines pécuniaires les sanctions pouvant être infligées en cas d'infraction aux lois et règlement nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans et au-delà de la mer territoriale ; que, quant à la Convention Marpol (Londres, le 2/11/1973) outre ses articles 2 et la règle 1 de l'annexe I qui donnent diverses définitions, elle dispose en

sa règle 9 que : « Règle 9. Réglementation des rejets d'hydrocarbures. 1. Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures ; sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies : a) En ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe : i) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale ; ii) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ; iii) le pétrolier fait route ; iv) le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 60 litres par mille marin ; v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers-neufs, 1/30000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et vi) le pétrolier utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 16 de la présente annexe (rédaction de 1978) ; [] 5. Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle. 6. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception » ; que cette règle 9 renvoie donc aux règles 10 et 11 suivantes : La règle 10 visée dans la prévention porte sur les méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales, ce qui est sans intérêt en la présente espèce, les faits ne s'étant pas produits en zone spéciale ; que par contre la règle 11, intitulée « exceptions » mérite d'être rappelée : « Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas : a) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer, b) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement : i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit

témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement [] » ; que l'interprétation de ces règles 9 et 11 a donné lieu à de nombreuses exégèses d'éminent professeurs de droit ; que selon les prévenus, qui s'appuient sur certaines de ces consultations, la Convention Marpol subordonnerait la répression de la pollution, par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à la double condition que toutes les précautions raisonnables n'aient pas été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et que le propriétaire ou le capitaine aient agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne réprimerait qu'une simple faute d'imprudence ; que, de plus, dans la loi du 5 juillet 1983, les peines prévues aux alinéas 2 et 3 de l'article 8 de cette loi sont applicables non seulement au propriétaire mais aussi à l'exploitant ou à toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, alors que ne seraient visés par la Convention Marpol que le propriétaire ou le capitaine ; que la cour constate que la règle 9 pose le principe qu'« il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures » ; or, que l'article 2, alinéa 3, a), de la même convention définit les « rejets » comme tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, ce qui selon le même texte comprend « tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange » ; que le terme « rejet » est donc compris dans son acception la plus large et ne fait aucune différence entre les rejets accidentels et les rejets volontaires ; que si l'article 2, alinéa 3, b), précise que ne sont pas des rejets, au sens de la Convention Marpol, les rejets délibérés en mer de déchets et autres matières (que prohibe par contre la convention de Londres du 13 novembre 1973), les déversements résultant directement de l'exploration, l'exploitation et le traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et océans ou encore de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou combattre les pollutions, aucune disposition de cet article n'autorise à considérer que ne sont pas visés par l'interdiction les rejets involontaires ou les pollutions consécutives à un « accident de mer », que la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer définit comme « l'abordage, l'échouement ou autre incident de navigation ou autre

événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » ; que le préambule de la Convention Marpol fait clairement apparaître que son but est de lutter non seulement contre les déversements délibérés d'hydrocarbures, mais également ceux consécutifs à une négligence ou accidentels ; qu'il insiste même sur la nécessité de réduire au maximum les rejets accidentels ; que le protocole n° 1 de la convention prévoit d'ailleurs l'établissement d'un rapport lorsqu'une avarie du navire ou de son équipement entraîne un rejet ou la probabilité d'un rejet d'hydrocarbures, ce qui démontre encore que la convention vise bien les rejets dus à une avarie, c'est-à-dire un dommage accidentel subi par le navire ou son équipement ; que l'annexe I qui s'applique à tous les navires (sauf disposition expresse contraire) comporte un chapitre 2 qui, sous le titre « Dispositions relatives à la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires », inclut la règle 9 ; que celle-ci réaffirme l'interdiction de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sous réserve des dispositions des articles 10 et 11 de l'annexe I ; qu'il n'est pas sans intérêt de relever que le chapitre suivant, le chapitre 3, est intitulé « Prescriptions visant à réduire la pollution due aux hydrocarbures déversés par les pétroliers en cas d'avarie de bordé ou de fond » et que, par conséquent, cette annexe I concerne aussi les pollutions involontaires nées d'avaries sur les pétroliers ; que la règle 11 de l'annexe I prévoit des exceptions au principe de l'interdiction de tous les rejets quels qu'ils soient et, notamment, pour les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement ; qu'il s'agit des rejets accidentels consécutifs à une avarie ; que, pour qu'il n'y ait pas interdiction du rejet, la règle 11 b) i) impose cependant une condition : que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet ; que, et même si cette condition est remplie, le rejet reste prohibé, en application de la règle 11 b) ii), si le capitaine ou le propriétaire a agi avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; qu'interpréter autrement les dispositions de la règle 11, prétendre que les seuls rejets prohibés seraient les rejets volontaires ou commis témérairement et avec conscience de leur conséquence dommageable et donc soutenir que les rejets involontaires sont permis, sauf s'ils sont la conséquence d'une témérité consciente, serait

totalement contraire au préambule qui exprime la volonté des Etats signataires de lutter, notamment, contre les rejets accidentels et les rejets dus à une simple négligence ; qu'il y aurait là une incohérence manifeste ; qu'ainsi, les rejets involontaires, c'est-à-dire ceux, notamment, qui sont la conséquence d'une imprudence, négligence ou d'une inobservation des lois et règlements sont bien interdits par la convention Marpol ; que l'incrimination par l'article 8 de la loi de 1983 de tels comportements à l'origine de ces rejets, dès lors que le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter la pollution, ce qui implique au premier chef de prendre des mesures pour empêcher ou réduire le rejet, ce qui revient à l'empêcher ou la réduire, est parfaitement conforme à la lettre et à l'esprit de cette convention ; que cette loi permet que soient poursuivis non seulement le capitaine mais aussi le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué l'accident de mer ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter mais aussi le propriétaire, l'exploitant, leur représentant légal ou dirigeant de fait (s'il s'agit d'une personne morale), ou toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa ; qu'il a été soutenu que cette énumération serait contraire à la Convention Marpol qui ne ferait reposer l'interdiction que sur le capitaine et le propriétaire ; que toutefois, cette dernière affirmation n'apparaît pas exacte. Le texte même de la règle 9 de l'annexe I interdit les rejets à tout « navire », entité qui n'a pas la personnalité morale, et aucune personne physique n'est visée dans le texte même de la convention. Il faut en conclure que les parties signataires n'ont pas entendu enfermer dans une liste limitative le législateur national chargé d'introduire les règles de la Convention Marpol dans le droit national positif ; que la circonstance que le b) ii) de la règle 11 de l'annexe I mette obstacle à la levée de l'interdiction des rejets quand « le propriétaire ou le capitaine » a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ne signifie pas que seuls ceux-ci peuvent être les auteurs punissables d'un rejet illégal, comme l'a relevé le professeur B... ; que, si telle avait été l'intention des signataires de la convention, il serait incohérent d'avoir fait figurer cette précision dans une règle consacrée exclusivement aux exceptions et qu'il n'en soit fait nulle

mention dans la règle 9 édictant le principe lui-même ; qu'enfin, alors que l'article 1er du protocole n° 1 prévoit que, lorsque le rapport du capitaine du navire destiné à avertir l'Etat côtier d'une probable pollution, est incomplet ou impossible à obtenir le propriétaire, l'affréteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire ou leurs agents assument les obligations qui incombent au capitaine, il serait assez peu compréhensible que ces derniers n'en assument pas aussi les responsabilités ; que sur ce point encore, la cour juge que la loi du 5 juillet 1983 n'est pas contraire à la Convention Marpol ; que la conformité de la loi du 5 juillet 1983 avec la Convention Marpol est encore discutée en ce que cette dernière, en cas de rejet d'hydrocarbures en mer provenant d'une avarie, instituerait un fait justificatif lorsque toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou le réduire, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne prévoit de fait justificatif en cette circonstance que lorsque le rejet est consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement ; que la différence entre les faits justificatifs de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 et de la Convention Marpol est indéniable et la question se pose de savoir si la loi française peut adopter une législation plus stricte que celle découlant de l'application précise de la Convention Marpol ; que la question ne se pose pas pour les eaux territoriales où la France exerce sa pleine souveraineté, mais pour la ZEE où sa compétence découle des conventions internationales et s'exerce dans les limites de celles-ci ; que la Convention de Montego Bay, destinée à établir un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite, notamment, la préservation du milieu marin, comporte, dans la section relative à la « réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin », un article 211 sur la pollution par les navires, qui autorise les Etats côtiers à « adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées [] » ; que selon le dictionnaire Littré, la conformité est « ce qui s'accorde avec » et « donner effet » c'est être efficace, c'est-à-dire rendre efficace ; or, que la sévérité de la loi française s'accorde parfaitement avec l'article 4 de la Convention Marpol, qui porte sur toutes les infractions qu'elle envisage et qui invite les parties à édicter des sanctions rigoureuses et ainsi de nature à décourager les contrevenants éventuels et le rend ainsi efficace ; qu'il ne s'agit pas ici

d'interpréter une loi pénale, ce qui impliquerait de recourir à d'autres règles d'interprétation, mais une convention et celle-ci s'interprète, aux termes de la convention de Vienne du 23 mai 1969, à la lumière de son objet et de son but, qui, en l'espèce, est de prévenir la pollution, de mettre fin à la pollution intentionnelle et de réduire au maximum les rejets accidentels ; qu'ainsi, il n'apparaît pas, ici encore, que la loi du 5 juillet 1983 soit contraire à la Convention Marpol ; qu'à supposer qu'elle le soit sur ce dernier point, l'invocation de cette prétendue incompatibilité n'aurait d'effet que pour ceux des prévenus qui auraient pris des précautions raisonnables pour éviter ou réduire le rejet, comme l'a relevé Mme le professeur B... ; or, qu'il doit être observé que ni le 11 décembre 1999 à 14 h 42, heure à laquelle M. Z... a vu du fuel se déverser à la mer comme il l'a indiqué au commandant Y... dans un télex, ni à 3 h 30 quand le commandant Z... a constaté des fuites de pétrole à la mer, aucun des prévenus personnes physiques ni aucun des employés des prévenus personnes morales n'a pris la moindre initiative pour éviter ou réduire ces rejets ; que la contribution de la SA Total aux opérations de dépollution, qui sont bien évidemment intervenues après la pollution et pour tenter de l'éliminer, ne peut s'assimiler à des précautions destinées à empêcher ou réduire le rejet à la mer d'hydrocarbures, qui par nature sont postérieures au rejet mais préalables à la pollution ; que le moyen, tiré de l'inconventionnalité de la loi du 5 juillet 1983, sera donc écarté ;

1) alors que, aux termes de l'article 215 § 5 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982, les Etats côtiers, s'agissant de la Zone Economique Exclusive (ZEE), ont une compétence liée ; que cette compétence liée les oblige, s'agissant des navires étrangers, à n'édicter des règles que conformément aux normes internationales et pour donner effet à ces normes internationales ; qu'il s'ensuit que les règles édictées par l'Etat français s'agissant de cette zone, et à l'égard des navires étrangers, se devaient d'être conformes aux stipulations de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention dite Marpol) et notamment de son annexe I ; qu'en l'espèce, les juges du fond ont formellement constaté que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 s'écarterait de la Convention Marpol en ce qui concerne les faits justificatifs, dans la mesure où la convention MARPOL exclut tout manquement, en cas de rejet provenant d'une avarie, dès lors que toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou la réduire, quand la loi du 5 juillet 1983, dans cette

circonstance, n'admet de fait justificatif que dans l'hypothèse où le rejet est consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement ; qu'en appliquant la loi du 5 juillet 1983, quand ils constataient qu'elle n'était pas conforme à la Convention Marpol, les juges du fond ont méconnu les textes susvisés ;

“2) alors que si l'article 9 de l'annexe I de la Convention Marpol interdit le rejet en mer des hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures dans les conditions et sous les restrictions édictées à l'article 9, le texte réserve expressément les règles posées aux articles 10 et 11 ; que l'article 11 prévoit que « les règles 9 et 10 de la présente annexe ne s'appliquent pas :() au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement », pour autant « que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet », sauf à écarter cette règle s'il y a intention de provoquer le dommage ou action téméraire avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; qu'ainsi, l'interdiction de rejet est écartée en cas d'avarie, à deux reprises, et aux termes de stipulations claires insusceptibles d'interprétation ; qu'en refusant néanmoins, sous des motifs divers, de respecter ces stipulations et par suite d'écarter la loi du 5 juillet 1983, laquelle y dérogeait en tant qu'elle refusait d'autoriser le rejet consécutif à une avarie, les juges du fond ont de nouveau méconnu les textes susvisés ;

“3) alors qu'en mettant en avant la lutte contre les déversements d'hydrocarbures, fussent-ils accidentels, au visa d'un élément du préambule de la Convention Marpol, quand dans le même temps, les Etats parties à la convention ont été soucieux d'assurer la liberté de navigation et d'éviter de faire peser des contraintes trop lourdes sur les navires, puis en faisant état des intitulés du chapitre 2 et du chapitre 3 de l'annexe I à la Convention Marpol, quand les intitulés ont simplement pour objet d'annoncer les stipulations qui suivent et ne peuvent prévaloir sur le texte clair et précis de ces stipulations, et enfin en objectant qu'il serait absurde de considérer comme licites les rejets involontaires compte tenu de l'objectif affiché au préambule, quand la lutte contre la pollution peut résulter, ce qui était le choix des parties à la convention, non pas d'une interdiction totale des rejets, fussent-ils involontaires, mais d'une interdiction

préservant l'hypothèse d'une avarie, sous réserve que des diligences soient accomplies à la suite de sa découverte, et qu'il n'y ait pas volonté de créer le dommage ou action téméraire, les juges du fond, qui ont fait prévaloir des considérations inopérantes face aux textes clairs et précis de la convention, ont une fois encore méconnu les règles susvisées" ;

Sur le deuxième moyen de cassation proposé pour M. Y..., pris de la violation des articles 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, 55 de la Constitution du 4 octobre 1958, de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 et de son annexe I, des articles 211-5 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982, de l'article 1er de la Convention de Bruxelles du 27 novembre 1992, des articles 111-4 et 113-12 du code pénal, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a, sur le fondement de la loi n°83-583, prétendument compatible avec la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite Convention Marpol, déclaré M. Y..., poursuivi en sa qualité de gestionnaire de l'Erika et de dirigeant social de la compagnie exploitante, coupable de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE ou ZEP par un navire citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes ;

"aux motifs que, l'article 55 de la Constitution dispose : « Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie » et la cour a donc le devoir de rechercher si la loi appliquée en l'espèce est conforme aux conventions liant la France et tout particulièrement la Convention Marpol, régulièrement ratifiée et approuvée ; que l'ordonnance de renvoi vise en effet, à l'appui de la prévention du délit de pollution, les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n°83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, les articles L. 218-10, L218-22 et L. 218-24 du code de l'environnement applicables lors du renvoi, l'article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, les règles 1, 9, 10 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la Convention internationale de Londres, dite « Marpol » du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,

l'article II de la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et les articles 113-12 et 121-3 du code pénal ; que l'article 113-12 du code pénal rend les lois françaises applicables aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, lorsque les conventions internationales et la loi le prévoient, ce qui rend applicable à l'espèce les autres articles visés ; que l'article 121-3 du code pénal indique qu'il y a délit, lorsque la loi prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte-tenu, le cas échéant, de la nature de ses compétences ainsi que des compétences et des moyens dont il disposait ; que ce même article dispose que, dans ce dernier cas, « les personnes 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 et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer » ; que l'article 7 de la loi du 5 juillet 1983 impose l'application de cette loi à tous les navires étrangers dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République ; que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 mérite d'être cité : « Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des eaux navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime. Lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire ou d'une plateforme défini à l'article 1er elle sera punie de peines égales à la moitié de celles prévues audit article. [] Les peines prévues à l'alinéa ci-dessus sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa. N'est pas punissable, en vertu du présent article, le rejet, consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement. » ; que cet article renvoie à l'article 1er quant aux navires concernés, c'est-à-dire aux navires-citernes de plus de 150 tonneaux de jauge brute et aux autres navires de plus de 500 tonneaux ; qu'il renvoie également à la Convention de Bruxelles de 1969 pour la définition de l'accident de mer ; que cette convention le définit en son article II comme « un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » ; qu'il en ressort donc que :

- est punissable l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des règlements qui a eu pour conséquence un abordage, un échouement ou un autre incident de navigation ou autre événement à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages ou une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison, et que :*

- doivent en répondre non seulement le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué cet accident ou qui n'a pas pris les mesures pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, mais aussi le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait, ou toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque cette personne aura été à l'origine d'une pollution mais que :*

- n'est pas punissable le rejet destiné à éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité du navire, la vie humaine ou l'environnement ; que l'article 10 de la loi du 5 juillet 1983 permet la condamnation, par le tribunal, de l'exploitant ou du propriétaire au paiement des amendes prononcées contre le capitaine ou le responsable à bord et des frais de justice ; que l'article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, limite aux seules peines pécuniaires les sanctions pouvant être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des*

navires étrangers dans et au-delà de la mer territoriale ; que, quant à la Convention Marpol (Londres, le 2/11/1973) outre ses articles 2 et la règle 1 de l'annexe I qui donnent diverses définitions, elle dispose en sa règle 9 que : « Règles 9. Réglementation des rejets d'hydrocarbures. 1. Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures ; sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies :

a) En ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe ;

I) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale ;

II) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche ;

III) le pétrolier fait route ;

IV) le taux instantané de rejet des hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas 60 litres par mille marin ;

V) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers-neufs, 1/30000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et VI) le pétrolier utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 16 de la présente annexe (rédaction de 1978) ; [],

5. Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisées pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

6. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception » ; que cette règle 9 renvoie donc aux règles 10 et 11 suivantes : La règle 10 visée dans la prévention porte sur les méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales, ce qui est sans intérêt en la présente espèce, les faits ne s'étant pas produits en zone spéciale ; que par contre la règle 11, intitulée "exceptions", mérite d'être rappelée : « Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas :

a) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer

b) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. []. » ; que l'interprétation de ces règles 9 et 11 a donné lieu à de nombreuses exégèses d'éminents professeurs de droit ; que selon les prévenus, qui s'appuient sur certaines de ces consultations, la Convention Marpol subordonnerait la répression de la pollution, par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à la double condition que toutes les précautions raisonnables n'aient pas été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et que le propriétaire ou le capitaine aient agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne réprimerait qu'une simple faute d'imprudence ; que de plus, dans la loi du 5 juillet 1983, les peines prévues aux alinéas 2 et 3 de l'article 8 de cette loi sont applicables non seulement au propriétaire mais aussi à l'exploitant ou à toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, alors que ne seraient visés par la Convention Marpol que le propriétaire ou le capitaine ; que la cour constate que la règle 9 pose le principe qu'"il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures" ; or, que l'article 2, alinéa 3, a), de la même convention définit les « rejets » comme tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, ce qui selon ce même texte comprend « tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange » ; que le terme « rejet » est donc compris dans son acception la plus large et ne fait aucune différence entre les rejets accidentels et les rejets volontaires ; que si l'article 2 alinéa 3 b précise que ne sont pas des rejets, au sens de la Convention Marpol, les rejets délibérés en mer de déchets et autres matières (que prohibe par contre la convention de Londres du 13 novembre 1973), les déversements résultant directement de

l'exploration, l'exploitation et le traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et océans ou encore de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou combattre les pollutions, aucune disposition de cet article n'autorise à considérer que ne sont pas visés par l'interdiction des rejets involontaires ou les pollutions consécutives à un « accident de mer », que la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1989 sur l'intervention en haute mer définit comme « l'abordage, l'échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison »; que le préambule de la Convention Marpol fait clairement apparaître que son but est de lutter non seulement contre les déversements délibérés d'hydrocarbures, mais également ceux consécutifs à une négligence ou accidentels. Il insiste même sur la nécessité de réduire au maximum les rejets accidentels ; que le protocole n° 1 de la convention prévoit d'ailleurs l'établissement d'un rapport lorsqu'une avarie du navire ou de son équipement entraîne un rejet ou la probabilité d'un rejet d'hydrocarbures, ce qui démontre encore que la convention vise bien les rejets dus à une avarie, c'est-à-dire à un dommage accidentel subi par le navire ou son équipement ; que l'annexe I qui s'applique à tous les navires (sauf disposition expresse contraire) comporte un chapitre 2 qui, sous le titre « Dispositions relatives à la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires », inclut la règle 9 ; que celle-ci réaffirme l'interdiction de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sous réserve des dispositions des articles 10 et 11 de l'annexe I ; qu'il n'est pas sans intérêt de relever que le chapitre suivant, le chapitre 3, est intitulé « Prescriptions visant à réduire la pollution due aux hydrocarbures déversés par les pétroliers en cas d'avarie de bordé ou de fond » et que, par conséquent, cette annexe I concerne aussi les pollutions involontaires nées d'avaries sur les pétroliers ; que la règle 11 de l'annexe I prévoit des exceptions au principe de l'interdiction de tous les rejets quels qu'ils soient et, notamment, pour les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement ; qu'il s'agit des rejets accidentels consécutifs à une avarie ; que pour qu'il n'y ait pas interdiction du rejet, la règle 11 b) I) impose cependant une condition : que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet

pour empêcher ou réduire ce rejet. Et même si cette condition est remplie, le rejet reste prohibé, en application de la règle 11 b) II), si le capitaine ou le propriétaire a agi avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; qu'interpréter autrement les dispositions de la règle 11, prétendre que les seuls rejets prohibés seraient les rejets volontaires ou commis témérement et avec conscience de leurs conséquences dommageables et donc soutenir que les rejets involontaires sont permis, sauf s'ils sont la conséquence d'une témérité consciente, serait totalement contraire au préambule qui exprime la volonté des Etats signataires de lutter, notamment, contre les rejets accidentels et les rejets dus à une simple négligence ; qu'il y aurait là une incohérence manifeste ; qu'ainsi, les rejets involontaires, c'est-à-dire ceux, notamment, qui sont la conséquence d'une imprudence, négligence ou d'une inobservation des lois et règlements sont bien interdits par la Convention Marpol ; que l'incrimination par l'article 8 de la loi du 1983 de tels comportements à l'origine de ces rejets, dès lors que le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter la pollution, ce qui implique au premier chef de prendre des mesures pour empêcher ou réduire le rejet, ce qui revient à l'empêcher ou le réduire, est parfaitement conforme à la lettre et à l'esprit de cette convention ; que cette loi permet que soient poursuivis non seulement le capitaine mais aussi le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué l'accident de mer ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter mais aussi le propriétaire, l'exploitant, leur représentant légal ou dirigeant de fait (s'il s'agit d'une personne morale), ou toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa ; qu'il a été soutenu que cette énumération serait contraire à la Convention Marpol qui ne ferait reposer l'interdiction que sur le capitaine et le propriétaire ; que toutefois cette dernière affirmation n'apparaît pas exacte. Le texte même de la règle 9 de l'annexe I interdit les rejets à tout « navire », entité qui n'a pas la personnalité morale, et aucune personne physique n'est visée dans le texte même de la convention ; qu'il faut en conclure que les parties signataires n'ont pas entendu enfermer dans une liste limitative le législateur national chargé d'introduire les règles de la Convention Marpol dans le droit national

positif ; que la circonstance que le b) II) de la règle 11 de l'annexe I mette obstacle à la levée de l'interdiction des rejets quand « le propriétaire ou le capitaine » a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ne signifie pas que seuls ceux-ci peuvent être les auteurs punissables d'un rejet illégal, comme l'a relevé le professeur B... ; que, si telle avait été l'intention des signataires de la convention, il serait incohérent d'avoir fait figurer cette précision dans une règle consacrée exclusivement aux exceptions et qu'il n'en soit fait nulle mention dans la règle 9 édictant le principe lui-même ; qu'enfin, alors que l'article 1er du protocole n° 1 prévoit que, lorsque le rapport du capitaine du navire destiné à avertir l'Etat côtier d'une probable pollution, est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affréteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire ou leurs agents assument les obligations qui incombent au capitaine, il serait assez peu compréhensible que ces derniers n'en assument pas aussi les responsabilités ; que sur ce point encore la cour juge que la loi du 5 juillet 1983 n'est pas contraire à la Convention Marpol ; que la conformité de la loi du 5 juillet 1983 avec la Convention Marpol est encore discutée en ce que cette dernière, en cas de rejet d'hydrocarbures en mer provenant d'une avarie, instituerait un fait justificatif lorsque toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou le réduire, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne prévoit de fait justificatif en cette circonstance que lorsque le rejet est consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement ; que la différence entre les faits justificatifs de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 et de la Convention Marpol est indéniable et la question se pose de savoir si la loi française peut adopter une législation plus stricte que celle découlant de l'application précise de la Convention Marpol ; que la question ne se pose pas pour les eaux territoriales où la France exerce sa pleine souveraineté, mais pour la ZEE, où sa compétence découle des conventions internationales et s'exerce dans les limites de celles-ci ; que la Convention de Montego Bay, destinée à établir un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite, notamment, la préservation du milieu marin, comporte, dans la section relative à la « réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin », un article 211 sur la pollution par les navires, qui autorise les Etats côtiers à « adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire

et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées [] » ; que selon le dictionnaire Littré, la conformité est « ce qui s'accorde avec » et « donner effet » c'est être efficace, c'est-à-dire rendre efficace ; qu'or, la sévérité de la loi française s'accorde parfaitement avec l'article 4 de la Convention Marpol, qui porte sur toutes les infractions qu'elle envisage et qui invite les parties à édicter des sanctions rigoureuses et ainsi de nature à décourager les contrevenants éventuels et le rend ainsi efficace ; qu'il ne s'agit pas ici d'interpréter une loi pénale, ce qui impliquerait de recourir à d'autres règles d'interprétation, mais une convention et celle-ci s'interprète, aux termes de la Convention de Vienne du 23 mai 1969, à la lumière de son objet et de son but, qui, en l'espèce, est de prévenir, la pollution, de mettre fin à la pollution intentionnelle et de réduire au maximum les rejets accidentels ; qu'ainsi, il n'apparaît pas, ici encore, que la loi du 5 juillet 1983 soit contraire à la Convention Marpol ; qu'à supposer qu'elle le soit sur ce dernier point, l'invocation de cette prétendue incompatibilité n'aurait d'effet que pour ceux des prévenus qui auraient pris des précautions raisonnables pour éviter ou réduire le rejet, comme l'a relevé le professeur B... ; or, qu'il doit être observé que ni le 11 décembre 1999 à 14 h 42, heure à laquelle M. Z... a vu le fuel se déverser à la mer comme il l'a indiqué au commandant Y... dans un télex, ni à 3 h 30 quand le commandant Z... a constaté des fuites de pétrole à la mer, aucun des prévenus personnes physiques ni aucun des employés des prévenus personnes morales n'a pris la moindre initiative pour éviter ou réduire ces rejets ; que la contribution de la SA Total aux opérations de dépollution, qui sont bien évidemment intervenues après la pollution et pour tenter de l'éliminer, ne peut s'assimiler à des précautions destinées à empêcher ou réduire le rejet à la mer d'hydrocarbures, qui, par nature sont postérieures au rejet mais préalables à la pollution ; que le moyen tiré de l'inconventionnalité de la loi du 5 juillet 1983 sera donc écarté ;

“1) alors que si compétence a été conférée à l'Etat français, dans la zone économique exclusive, comme Etat côtier pour édicter des règles, c'est à l'effet d'édicter des règles conformes aux conventions internationales, et donnant effet à leurs stipulations ; qu'il résulte de l'article 4 de la Convention Marpol que ces stipulations visent le navire et par suite son propriétaire ou son capitaine ; que la règle 11 de l'annexe I de la Convention Marpol, réputée licites les rejets consécutifs à une avarie, en visant elle aussi le navire, et précise que

cette solution est inapplicable en cas de volonté du propriétaire ou du capitaine de provoquer le dommage ou d'action téméraire de leur part ; que la Convention de Montego Bay, de son côté, vise elle aussi le navire, et donc le propriétaire ou son capitaine, qu'il s'agisse d'imputer les infractions ou d'engager les poursuites (articles 227, 228, 230) ; qu'en refusant d'écarter les dispositions de la loi du 5 juillet 1983 en tant qu'elles imputent la responsabilité pénale des rejets dus à des avaries à des personnes autres que le propriétaire du navire ou le capitaine, les juges du fond ont méconnu les textes susvisés ;

“2) alors que l'article 113-12 du code pénal visé par la prévention doit être interprété, conformément au principe d'interprétation stricte de la loi pénale édicté par l'article 111-4 du code pénal ; que ce texte est ainsi rédigé : « la loi pénale française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient » ; qu'il en résulte que pour être pénalement punissable au titre de la loi française, le comportement des auteurs ou complices d'une pollution par rejet d'hydrocarbures au-delà de la mer territoriale et par conséquent dans la zone exclusive française doit non seulement être incriminé par une loi compatible avec la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dites Convention Marpol mais également faire l'objet simultanément d'une incrimination précise par cette convention ; que la cour d'appel a expressément admis qu'il existait « une différence indéniable » entre les faits justificatifs prévus par la Convention Marpol et les faits justificatifs prévus par la loi du 5 juillet 1983 puisque ladite loi n'admet pas le fait justificatif expressément prévu par la Convention Marpol relatif au rejet d'hydrocarbures provenant d'une avarie, qu'en outre, la loi française incrimine « toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire » cependant que la Convention Marpol n'incrimine que le « navire » sans autre précision et que le capitaine ou le propriétaire du navire à l'exclusion de toute autre personne physique ; et que dès lors, la cour d'appel qui constatait que M. Y... était le gestionnaire du navire et le dirigeant social de la compagnie exploitante et qui constatait, sur des points importants, l'absence de coïncidence entre la Convention Marpol et la loi du 5 juillet 1983 ne pouvait, sans se contredire et méconnaître ce faisant l'article 113-12 du code pénal, entrer en voie de condamnation à l'encontre de M. Y...” ;

Sur le dix-septième moyen de cassation proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 113-12 du code pénal, 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, dans sa rédaction applicable à l'époque de faits, article 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 et ses annexes en matière de pollution maritime, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a confirmé le jugement ayant déclaré la société Rina coupable pour les faits qualifiés de pollution des eaux ou voies navigables française le long du littoral atlantique suite à un accident de mer, le 12 décembre 1999, dans la zone économique exclusive par navire-citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et l'a condamnée à 375 000 euros d'amende ;

“aux motifs que l'article 55 de la Constitution dispose : « Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie » et la cour a donc le devoir de rechercher si la loi appliquée en l'espèce est conforme aux conventions liant la France et tout particulièrement la Convention Marpol, régulièrement ratifiée et approuvée ; l'ordonnance de renvoi vise en effet, à l'appui de la prévention du délit de pollution, les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, les articles L. 218-10, L. 218-22 et L. 218-24 du code de l'environnement applicables lors du renvoi, l'article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, les règles 1, 9, 10, 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la Convention Internationale de Londres, dite « Marpol » du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, l'article II de la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et les articles 113-12 et 121-3 du code pénal.. - L'article 113-12 du code pénal rend les lois françaises applicables aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, lorsque les conventions internationales et la loi le prévoient, ce qui rend applicable à l'espèce les autres articles visés..- L'article 121-3 du code pénal indique qu'il y a délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte-tenu, le cas échéant, de la

nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que des compétences et des moyens dont il disposait ; que ce même article dispose que, dans ce dernier cas, « les personnes 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 et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer » ; que l'article 7 de la loi du 5 juillet 1983 impose l'application de cette loi à tous les navires étrangers dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République ; que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 mérite d'être cité :

« Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des eaux navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime. Lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire ou d'une plate-forme défini à l'article 1er elle sera punie de peines égales à la moitié de celles prévues audit article.[.]. Les peines prévues à l'alinéa ci-dessus sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa.

N'est pas punissable, en vertu du présent article, le rejet, consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement » ; que cet article renvoie à l'article 1er quant aux navires concernés, c'est à dire aux navires-citernes de plus de 150 tonnes de jauge brute et aux autres navires de plus de 500 tonnes ; qu'il renvoie également à la convention de Bruxelles de 1969

pour la définition de l'accident de mer ; que cette convention le définit en son article II comme « un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » ; qu'il en ressort donc que :

- est punissable l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des règlements qui a eu pour conséquence un abordage, un échouement ou un autre incident de navigation ou autre événement à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant - des dommages ou une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison, et que :

- doivent en répondre non seulement le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué cet accident ou qui n'a pas pris les mesures pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, mais aussi le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait, ou toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque cette personne aura été à l'origine d'une pollution mais que :

- n'est pas punissable le rejet destiné à éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité du navire, la vie humaine ou l'environnement ;

que l'article 10 de la loi du 5 juillet 1983 permet la condamnation, par le tribunal, de l'exploitant ou du propriétaire au paiement des amendes prononcées contre le capitaine ou le responsable à bord et des frais de justice ; que l'article 230 de la Convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, limite aux seules peines pécuniaires les sanctions pouvant être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans et au-delà de la mer territoriale ; que quant à la Convention Marpol (Londres, le 2 novembre 1973) outre ses articles 2 et la règle 1 de l'annexe I qui donnent diverses définitions, elle dispose en sa règle 9 que :

« Règle 9. Réglementation des rejets d'hydrocarbures.

1. Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures ; sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies :

a) En ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe .

1) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale ;

ii) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche;

iii) le pétrolier fait route ;

iv) le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 60 litres par mille marin ;

v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers-neufs, 1/30000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et

vi) le pétrolier utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 16 de la présente annexe (rédaction de 1978) ; []

5. Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

6. Les résidus d'hydrocarbures qui peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception » ; que cette règle 9 renvoie donc aux règles 10 et 11 suivantes :

- La règle 10 visée dans la prévention porte sur les méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales, ce qui est sans intérêt en la présente espèce, les faits ne s'étant pas produits en zone spéciale ; que par contre la règle 11, intitulée "exceptions", mérite d'être rappelée : « Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas :

a) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer

b) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. [...]. » ; que l'interprétation de

ces règles 9 et 11 a donné lieu à de nombreuses exégèses d'éminents professeurs de droit ; que selon les prévenus, qui s'appuient sur certaines de ces consultations, la Convention Marpol subordonnerait la répression de la pollution, par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à la double condition que toutes les précautions raisonnables n'aient pas été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et que le propriétaire ou le capitaine aient agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne réprimerait qu'une simple faute d'imprudence ; que de plus, dans la loi du 5 juillet 1983, les peines prévues aux alinéas 2 et 3 de l'article 8 de cette loi sont applicables non seulement au propriétaire mais aussi à l'exploitant ou à toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, alors que ne seraient visés par la Convention Marpol que le propriétaire ou le capitaine ; que la cour constate que la règle 9 pose le principe qu' "il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures" ; qu'or, l'article 2, alinéa 3, a), de la même convention définit les "rejets" comme tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, ce qui selon le même texte comprend "tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange" ; que le terme "rejet" est donc compris dans son acception la plus large et ne fait aucune différence entre les rejets accidentels et les rejets volontaires ; que si l'article 2, alinéa 3, b, précise que ne sont pas des rejets, au sens de la Convention Marpol, les rejets délibérés en mer de déchets et autres matières (que prohibent par contre la Convention de Londres du 13 novembre 1973), les déversements résultant directement de l'exploration, l'exploitation et le traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et océans ou encore de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou combattre les pollutions, aucune disposition de cet article n'autorise à considérer que ne sont pas visés par l'interdiction les rejets involontaires ou les pollutions consécutives à un "accident de mer", que la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer définit comme "l'abordage, l'échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace

immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison" ; que le préambule de la Convention Marpol fait clairement apparaître que son but est de lutter non seulement contre les déversements délibérés d'hydrocarbures, mais également ceux consécutifs à une négligence ou accidentels ; qu'il insiste même sur la nécessité de réduire au maximum les rejets accidentels ; que le protocole n°1 de la convention prévoit d'ailleurs l'établissement d'un rapport lorsqu'une avarie du navire ou de son équipement entraîne un rejet ou la probabilité d'un rejet d'hydrocarbures, ce qui démontre encore que la convention vise bien les rejets dus à une avarie, c'est à dire à un dommage accidentel subi par le navire ou son équipement ; que l'annexe I qui s'applique à tous les navires (sauf disposition expresse contraire) comporte un chapitre 2 qui, sous le titre "Dispositions relatives à la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires", inclut la règle 9 ; que celle-ci réaffirme l'interdiction de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sous réserve des dispositions des articles 10 et 11 de l'annexe I ; qu'il n'est pas sans intérêt de relever que le chapitre suivant, le chapitre 3, est intitulé "Prescriptions visant à réduire la pollution due aux hydrocarbures déversés par les pétroliers en cas d'avarie de bordé ou de fond" et que, par conséquent, cette annexe I concerne aussi les pollutions involontaires nées d'avarie sur les pétroliers ; que la règle 11 de l'annexe I prévoit des exceptions au principe de l'interdiction de tous les rejets quels qu'ils soient et, notamment, pour les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement ; qu'il s'agit des rejets accidentels consécutifs à une avarie ; que pour qu'il n'y ait pas interdiction du rejet, la règle 11 b) i) impose cependant une condition : que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet ; et que même si cette condition est remplie, le rejet reste prohibé, en application de la règle 11 b) ii), si le capitaine ou le propriétaire a agi avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.-Interpréter autrement les dispositions de la règle 11, prétendre que les seuls rejets prohibés seraient les rejets volontaires ou commis témérairement et avec conscience de leur conséquence dommageable et donc soutenir que les rejets involontaires sont permis, sauf s'il sont la conséquence d'une témérité consciente, serait totalement contraire au préambule qui exprime la volonté des États signataires de lutter, notamment, contre les rejets accidentels et les

rejets dus à une simple négligence ; qu'il y aurait là une incohérence manifeste ; qu'ainsi, les rejets involontaires, c'est-à-dire ceux, notamment, qui sont la conséquence d'une imprudence, négligence ou d'une inobservation des lois et règlements sont bien interdits pas la Convention Marpol ; que l'incrimination par l'article 8 de la loi de 1983 de tels comportements à l'origine de ces rejets, dès lors que le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter la pollution, ce qui implique au premier chef de prendre des mesures pour empêcher ou réduire le rejet, ce qui revient à l'empêcher ou la réduire, est parfaitement conforme à la lettre et à l'esprit de cette convention ; que cette loi permet que soient poursuivis non seulement le capitaine mais aussi le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué l'accident de mer ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter mais aussi le propriétaire, l'exploitant, leur représentant légal ou dirigeant de fait (s'il s'agit d'une personne morale), ou tout autre personne que le capitaine ou le responsable à bord 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa ; qu'il a été soutenu que cette énumération serait contraire à la Convention Marpol qui ne ferait reposer l'interdiction que sur le capitaine et le propriétaire ; que toutefois, cette dernière affirmation n'apparaît pas exacte ; que le texte même de la règle 9 de l'annexe I interdit les rejets à tout "navire", entité qui n'a pas la personnalité morale, et aucune personne physique n'est visée dans le texte même de la convention ; qu'il faut en conclure que les parties signataires n'ont pas entendu enfermer dans une liste limitative le législateur national chargé d'introduire les règles de la Convention Marpol dans le droit national positif ; que la circonstance que le b) ii) de la règle 11 de l'annexe I mette obstacle à la levée de l'interdiction des rejets quand "le propriétaire ou le capitaine" a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ne signifie pas que seuls ceux-ci peuvent être les auteurs punissables d'un rejet illégal, comme l'a relevé le professeur B... ; que si telle avait été l'intention des signataires de la convention, il serait incohérent d'avoir fait figurer cette précision dans une règle consacrée exclusivement aux exceptions et qu'il n'en soit fait nulle mention dans la règle 9 édictant le principe lui-même ; qu'enfin, alors que l'article 1er du protocole n°1 prévoit que, lorsque le rapport du capitaine du navire destiné à avertir

l'État côtier d'une probable pollution, est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affréteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire ou leurs agents assument les obligations qui incombent au capitaine, il serait assez peu compréhensible que ces derniers n'en assument pas aussi les responsabilités ; que sur ce point encore, la cour juge que la loi du 5 juillet 1983 n'est pas contraire à la Convention Marpol ; que la conformité de la loi du 5 juillet 1983 avec la Convention Marpol est encore discutée en ce que cette dernière, en cas de rejet d'hydrocarbures en mer provenant d'une avarie, instituerait un fait justificatif lorsque toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou le réduire, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne prévoit de fait justificatif en cette circonstance que lorsque le rejet est consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement ; que la différence entre les faits justificatifs de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 et de la Convention Marpol est indéniable et la question se pose de savoir si la loi française peut adopter une législation plus stricte que celle découlant de l'application précise de la Convention Marpol ; que la question ne se pose pas pour les eaux territoriales où la France exerce sa pleine souveraineté, mais pour la ZEE où sa compétence découle des conventions internationales et s'exerce dans les limites de celles-ci ; que la Convention de Montego Bay, destinée à établir un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite, notamment, la préservation du milieu marin, comporte, dans la section relative à la "réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin", un article 211 sur la pollution par les navires, qui autorise les États côtiers à "adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées []" ; que selon le dictionnaire Littré, la conformité est "ce qui s'accorde avec" et "donner effet" c'est être efficient, c'est-à-dire rendre efficace ; qu'or, la sévérité de la loi française s'accorde parfaitement avec l'article 4 de la Convention Marpol, qui porte sur toutes les infractions qu'elle envisage et qui invite les parties à édicter des sanctions rigoureuses et ainsi de nature à décourager les contrevenants éventuels et le rend ainsi efficace ; qu'il ne s'agit pas ici d'interpréter une loi pénale, ce qui impliquerait de recourir à d'autres règles d'interprétation, mais une convention et celle-ci s'interprète, aux termes de la Convention de Vienne du 23 mai 1969, à la lumière de son

objet et de son but, qui, en l'espèce, est de prévenir la pollution, de mettre fin à la pollution intentionnelle et de réduire au maximum les rejets accidentels.- Ainsi, il n'apparaît pas, ici encore, que la loi du 5 juillet 1983 soit contraire à la Convention Marpol ; qu'à supposer qu'elle le soit sur ce dernier point, l'invocation de cette prétendue incompatibilité n'aurait d'effet que pour ceux des prévenus qui auraient pris des précautions raisonnables pour éviter ou réduire le rejet, comme l'a relevé le professeur B... ; qu'or, il doit être observé que ni le 11 décembre 1999 à 14 h 42, heure à laquelle M. Z... a vu du fuel se déverser à la mer comme il l'a indiqué au commandant Y... dans un télex, ni à 3 h 30 quand le commandant Z... a constaté des fuites de pétrole à la mer, aucun des prévenus personnes physiques ni aucun des employés des prévenus personnes morales n'a pris la moindre initiative pour éviter ou réduire ces rejets ; que la contribution de la SA Total aux opérations de dépollution, qui sont bien évidemment intervenues après la pollution et pour tenter de l'éliminer, ne peut s'assimiler à des précautions destinées à empêcher ou réduire le rejet à la mer d'hydrocarbures, qui par nature sont postérieures au rejet mais préalables à la pollution ; que le moyen tiré de l'inconventionnalité de la loi du 5 juillet 1983 sera donc écarté ;

“1) alors que, conformément à l'article 113-12 du code pénal, la loi française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient ; que l'article 113-3 du code pénal prévoit en outre que la loi française s'applique quelle que soit la zone dans laquelle les navires se trouvent lorsque les navires battent pavillon français ; que si un État peut exercer sa juridiction sur la ZEE, située au-delà de la mer territoriale, sa législation pénale ne s'applique à cette zone que dans les conditions prévues par ces deux dispositions ; que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 réprime les fautes d'imprudence ou de négligence ayant entraîné un accident de mer qui a provoqué une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables ; que cette disposition ne réprime pas les fautes ayant entraîné un accident de mer en ZEE, contrairement à l'article 7 ; qu'en faisant application d'une telle disposition à une pollution causée à un navire étranger, intervenue en ZEE, en considération de son effet sur les côtes françaises, la cour d'appel a méconnu les limites de l'application territoriale de cette infraction au regard des dispositions de l'article 113-12 du code pénal ;

“2) alors que l’article 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution du 2 novembre 1973 et ses annexes en matière de pollution maritime déterminent la juridiction des États en fonction du lieu du rejet illicite d’hydrocarbure et non de ses effets ; que cette Convention Marpol ne donne pas compétence à la France pour sanctionner tous les rejets intervenus au-delà de la mer territoriale, du seul fait qu’ils auraient entraîné une pollution de la mer territoriale, des côtes françaises ou des eaux intérieures françaises ; que, dès lors, l’infraction de l’article 8 de la loi du 5 juillet 1983 qui suppose une pollution de la mer territoriale, des côtes ou des eaux intérieures françaises ne peut pas justifier la compétence française pour connaître des rejets d’hydrocarbures intervenus au-delà des eaux territoriales, le lieu de pollution n’étant pas un élément d’appréciation de la compétence accordée par la Convention Marpol et ne permettant pas de répondre à la condition de compétence conférée par le droit international visée à l’article 113-12 du code pénal” ;

Sur le quatrième moyen de cassation (incompatibilité de la loi du 5 juillet 1983 à la Convention Marpol) proposé pour la société Rina, pris de la violation de l’article 55 de la Constitution, des articles 56 § 1 b, 211 § 5 de la Convention des Nations Unies (dite de Montego Bay ou Unclos), de l’annexe I de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires “Marpol” faite à Londres le 2 novembre 1973, de l’article 8, alinéa 4, de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, codifié successivement à l’article L. 218-22, alinéa 4, et actuellement L. 218-18 du code de l’environnement ;

“en ce que l’arrêt attaqué a confirmé le jugement et ayant déclaré la société Rina coupable pour les faits qualifiés de pollution des eaux ou voies navigables française le long du littoral atlantique suite à un accident de mer, le 12 décembre 1999, dans la zone économique exclusive par navire-citerne étranger une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes et l’a condamnée à 375 000 euros d’amende ;

“aux motifs que, sur la compatibilité de la loi du 5 juillet 1983 avec la Convention Marpol, l’ordonnance de renvoi vise en effet, à l’appui de la prévention du délit de pollution, les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, les articles L. 218-10, L. 218-22 et L. 218-24 du code de l’environnement applicables lors du renvoi, l’article 230 de la Convention internationale

de Montego Bay du 10 décembre 1982, les règles 1 ,9, 10, 11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la convention internationale de Londres, dite « Marpol » du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, l'article II de la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et les articles 113-12 et 121-3 du code pénal ; que l'article 113-12 du code pénal rend les lois françaises applicables aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, lorsque les conventions internationales et la loi le prévoient, ce qui rend applicable à l'espèce les autres articles visés ; que l'article 121-3 du code pénal indique qu'il y a délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte-tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que des compétences et des moyens dont il disposait ; que ce même article dispose que, dans ce dernier cas, « les personnes 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 et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer » ; que l'article 7 de la loi du 5 juillet 1983 impose l'application de cette loi à tous les navires étrangers dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République ; que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 mérite d'être cité :

« Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des eaux navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime.

Lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire ou d'une plate-forme défini à l'article 1er elle sera punie de peines égales à la moitié de celles prévues audit article.[.]

Les peines prévues à l'alinéa ci-dessus sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa.

N'est pas punissable, en vertu du présent article, le rejet, consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement. » ; que cet article renvoie à l'article 1er quant aux navires concernés, c'est-à-dire aux navires-citernes de plus de 150 tonneaux de jauge brute et aux autres navires de plus de 500 tonneaux ; qu'il renvoie également à la Convention de Bruxelles de 1969 pour la définition de l'accident de mer ; que cette convention le définit en son article II comme « un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » ; qu'il en ressort donc que :

- est punissable l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des règlements qui a eu pour conséquence un abordage, un échouement ou un autre incident de navigation ou autre événement à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant - des dommages ou une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison, et que :

- doivent en répondre non seulement le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué cet accident ou qui n'a pas pris les mesures pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, mais aussi le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait, ou toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque cette personne aura été à l'origine d'une pollution mais que :

- n'est pas punissable le rejet destiné à éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité du navire, la vie humaine ou l'environnement ; que l'article 10 de la loi du 5 juillet 1983 permet la condamnation, par le tribunal, de l'exploitant ou du propriétaire au paiement des amendes prononcées contre le capitaine ou le

responsable à bord et des frais de justice ; que l'article 230 de la Convention Internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, limite aux seules peines pécuniaires les sanctions pouvant être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans et au-delà de la mer territoriale ; que quant à la Convention Marpol (Londres, le 2 novembre 1973) outre ses articles 2 et la règle 1 de l'annexe I qui donnent diverses définitions, elle dispose en sa règle 9 que:

« Règle 9. Réglementation des rejets d'hydrocarbures.

1. Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures ; sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies :

a) En ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe .

1) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale ;

ii) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche;

iii) le pétrolier fait route ;

iv) le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 60 litres par mille marin ;

v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers-neufs, 1/30000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et

vi) le pétrolier utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 16 de la présente annexe (rédaction de 1978) ;

[]

5. Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

6. Les résidus d'hydrocarbures qui peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception ». que cette règle 9 renvoie donc aux règles 10 et 11 suivantes :-La règle

10 visée dans la prévention porte sur les méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales, ce qui est sans intérêt en la présente espèce, les faits ne s'étant pas produits en zone spéciale ; que par contre la règle 11, intitulée "exceptions", mérite d'être rappelée : « Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas :

a) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer b) Au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement: :

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. [...]. » ; que l'interprétation de ces règles 9 et 11 a donné lieu à de nombreuses exégèses d'éminents professeurs de droit ; que selon les prévenus, qui s'appuient sur certaines de ces consultations, la Convention Marpol subordonnerait la répression de la pollution, par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à la double condition que toutes les précautions raisonnables n'aient pas été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et que le propriétaire ou le capitaine aient agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne réprimerait qu'une simple faute d'imprudence ; que de plus, dans la loi du 5 juillet 1983, les peines prévues aux alinéas 2 et 3 de l'article 8 de cette loi sont applicables non seulement au propriétaire mais aussi à l'exploitant ou à toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, alors que ne seraient visés par la Convention Marpol que le propriétaire ou le capitaine ; que la cour constate que la règle 9 pose le principe qu'"il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures" ; qu'or l'article 2, alinéa 3, a), de la même convention définit les "rejets" comme tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, ce qui selon le même texte comprend "tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange" ; que le terme "rejet" est donc

compris dans son acception la plus large et ne fait aucune différence entre les rejets accidentels et les rejets volontaires ; que si l'article 2, alinéa 3, b, précise que ne sont pas des rejets, au sens de la Convention Marpol, les rejets délibérés en mer de déchets et autres matières (que prohibent par contre la convention de Londres du 13 novembre 1973), les déversements résultant directement de l'exploration, l'exploitation et le traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et océans ou encore de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou combattre les pollutions, aucune disposition de cet article n'autorise à considérer que ne sont pas visés par l'interdiction les rejets involontaires ou les pollutions consécutives à un "accident de mer", que la Convention Internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer définit comme "l'abordage, l'échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison" ; que le préambule de la Convention Marpol fait clairement apparaître que son but est de lutter non seulement contre les déversements délibérés d'hydrocarbures, mais également ceux consécutifs à une négligence ou accidentels. Il insiste même sur la nécessité de réduire au maximum les rejets accidentels ; que le protocole n°1 de la convention prévoit d'ailleurs l'établissement d'un rapport lorsqu'une avarie du navire ou de son équipement entraîne un rejet ou la probabilité d'un rejet d'hydrocarbures, ce qui démontre encore que la convention vise bien les rejets dus à une avarie, c'est à dire à un dommage accidentel subi par le navire ou son équipement ; que l'annexe I qui s'applique à tous les navires (sauf disposition expresse contraire) comporte un chapitre 2 qui, sous le titre "Dispositions relatives à la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires", inclut la règle 9. Celle-ci réaffirme l'interdiction de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sous réserve des dispositions des articles 10 et 11 de l'annexe I ; qu'il n'est pas sans intérêt de relever que le chapitre suivant, le chapitre 3, est intitulé "Prescriptions visant à réduire la pollution due aux hydrocarbures déversés par les pétroliers en cas d'avarie de bordé ou de fond" et que, par conséquent, cette annexe I concerne aussi les pollutions involontaires nées d'avarie sur les pétroliers ; que la règle 11 de l'annexe I prévoit des exceptions au principe de l'interdiction de tous les rejets quels qu'ils soient et,

notamment, pour les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement ; qu'il s'agit des rejets accidentels consécutifs à une avarie ; que pour qu'il n'y ait pas interdiction du rejet, la règle 11 b) i) impose cependant une condition : que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet ; et que même si cette condition est remplie, le rejet reste prohibé, en application de la règle 11 b) ii), si le capitaine ou le propriétaire a agi avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; qu'interpréter autrement les dispositions de la règle 11, prétendre que les seuls rejets prohibés seraient les rejets volontaires ou commis témérairement et avec conscience de leur conséquence dommageable et donc soutenir que les rejets involontaires sont permis, sauf s'il sont la conséquence d'une témérité consciente, serait totalement contraire au préambule qui exprime la volonté des États signataires de lutter, notamment, contre les rejets accidentels et les rejets dus à une simple négligence ; qu'il y aurait là une incohérence manifeste ; qu'ainsi, les rejets involontaires, c'est-à-dire ceux, notamment, qui sont la conséquence d'une imprudence, négligence ou d'une inobservation des lois et règlements sont bien interdits pas la Convention Marpol ; que l'incrimination par l'article 8 de la loi de 1983 de tels comportements à l'origine de ces rejets, dès lors que le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter la pollution, ce qui implique au premier chef de prendre des mesures pour empêcher ou réduire le rejet, ce qui revient à l'empêcher ou la réduire, est parfaitement conforme à la lettre et à l'esprit de cette convention ; que cette loi permet que soient poursuivis non seulement le capitaine mais aussi le responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué l'accident de mer ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter mais aussi le propriétaire, l'exploitant, leur représentant légal ou dirigeant de fait (s'il s'agit d'une personne morale), ou tout autre personne que le capitaine ou le responsable à bord 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa ; qu'il a été soutenu que cette énumération serait contraire à la Convention Marpol ne ferait reposer l'interdiction que sur le capitaine et le propriétaire ; que toutefois, cette dernière affirmation n'apparaît pas exacte. Le texte

même de la règle 9 de l'annexe I interdit les rejets à tout "navire", entité qui n'a pas la personnalité morale, et aucune personne physique n'est visée dans le texte même de la convention ; qu'il faut en conclure que les parties signataires n'ont pas entendu enfermer dans une liste limitative le législateur national chargé d'introduire les règles de la Convention Marpol dans le droit national positif ; que la circonstance que le b) ii) de la règle 11 de l'annexe I mette obstacle à la levée de l'interdiction des rejets quand "le propriétaire ou le capitaine" a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ne signifie pas que seuls ceux-ci peuvent être les auteurs punissables d'un rejet illégal, comme l'a relevé le professeur B... ; que si telle avait été l'intention des signataires de la convention, il serait incohérent d'avoir fait figurer cette précision dans une règle consacrée exclusivement aux exceptions et qu'il n'en soit fait nulle mention dans la règle 9 édictant le principe lui-même ; qu'enfin, alors que l'article 1er du protocole n°1 prévoit que, lorsque le rapport du capitaine du navire destiné à avertir l'État côtier d'une probable pollution, est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affréteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire ou leurs agents assument les obligations qui incombent au capitaine, il serait assez peu compréhensible que ces derniers n'en assument pas aussi les responsabilités ; que sur ce point encore, la cour juge que la loi du 5 juillet 1983 n'est pas contraire à la Convention Marpol ; que la conformité de la loi du 5 juillet 1983 avec la Convention Marpol est encore discutée en ce que cette dernière, en cas de rejet d'hydrocarbures en mer provenant d'une avarie, instituerait un fait justificatif lorsque toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour l'empêcher ou le réduire, alors que la loi du 5 juillet 1983 ne prévoit de fait justificatif en cette circonstance que lorsque le rejet est consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement ; que la différence entre les faits justificatifs de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 et de la Convention Marpol est indéniable et la question se pose de savoir si la loi française peut adopter une législation plus stricte que celle découlant de l'application précise de la Convention Marpol ; que la question ne se pose pas pour les eaux territoriales où la France exerce sa pleine souveraineté, mais pour la ZEE où sa compétence découle des conventions internationales et s'exerce dans les limites de celles-ci ; que la Convention de Montego Bay, destinée à établir un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite, notamment, la

préservation du milieu marin, comporte, dans la section relative à la "réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin", un article 211 sur la pollution par les navires, qui autorise les États côtiers à "adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées []" ; que selon le dictionnaire Littré, la conformité est "ce qui s'accorde avec" et "donner effet" c'est être efficient, c'est à dire rendre efficace ; qu'or, la sévérité de la loi française s'accorde parfaitement avec l'article 4 de la Convention Marpol, qui porte sur toutes les infractions qu'elle envisage et qui invite les parties à édicter des sanctions rigoureuses et ainsi de nature à décourager les contrevenants éventuels et le rend ainsi efficace ; qu'il ne s'agit pas ici d'interpréter une loi pénale, ce qui impliquerait de recourir à d'autres règles d'interprétation, mais une convention et celle-ci s'interprète, aux termes de la Convention de Vienne du 23 mai 1969, à la lumière de son objet et de son but, qui, en l'espèce, est de prévenir la pollution, de mettre fin à la pollution intentionnelle et de réduire au maximum les rejets accidentels ; qu'ainsi, il n'apparaît pas, ici encore, que la loi du 5 juillet 1983 soit contraire à la Convention Marpol ; qu'à supposer qu'elle le soit sur ce dernier point, l'invocation de cette prétendue incompatibilité n'aurait d'effet que pour ceux des prévenus qui auraient pris des précautions raisonnables pour éviter ou réduire le rejet, comme l'a relevé le professeur B... ; qu'or, il doit être observé que ni le 11 décembre 1999 à 14 h 42, heure à laquelle M. Z... a vu du fuel se déverser à la mer comme il l'a indiqué au commandant Y... dans un télex, ni à 3 h 30 quand le commandant Z... a constaté des fuites de pétrole à la mer, aucun des prévenus personnes physiques ni aucun des employés des prévenus personnes morales n'a pris la moindre initiative pour éviter ou réduire ces rejets ; que la contribution de la SA Total aux opérations de dépollution, qui sont bien évidemment intervenues après la pollution et pour tenter de l'éliminer, ne peut s'assimiler à des précautions destinées à empêcher ou réduire le rejet à la mer d'hydrocarbures, qui par nature sont postérieures au rejet mais préalables à la pollution ; que le moyen tiré de l'inconventionnalité de la loi du 5 juillet 1983 sera donc écarté ;

"alors que, selon l'article 56 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dans la zone économique exclusive, l'État côtier a juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la

convention en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin ; que, selon l'article 211 § 5 de la même convention, les États côtiers peuvent adopter dans leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, et qui soient conformes et donnent effet aux règles des normes internationales généralement acceptées et établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique général ; qu'il s'ensuit, qu'un État ne peut réprimer les actes commis dans la zone économique exclusive que s'ils sont incriminés par la Convention Marpol ; que cette convention, dans son annexe I, règles 9, 10 et 11, éclairées par son préambule, ne prévoit la sanction d'une pollution que si celle-ci résulte d'un acte intentionnel et volontaire ou encore de dommages résultant d'un manque de précaution raisonnable après l'accident ; que l'article 8, alinéa 4, de la loi du 5 juillet 1983, fondement des poursuites, va au delà de l'interdiction énoncée par la Convention Marpol puisqu'il incrimine non seulement le rejet volontaire, mais encore l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements ayant eu pour conséquence un accident de mer, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, et en ce qu'il étend cette incrimination non seulement aux propriétaires et aux exploitants du navire, mais encore à toutes autres personnes exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsqu'elles aura été à l'origine d'une pollution dans les eaux territoriales; qu'en vertu de l'article 55 de la Constitution, la cour d'appel devait écarter l'application de l'article 8, alinéa 4, de la loi du 5 juillet 1983 (devenu L. 218-18 du code de l'environnement), comme contraire aux dispositions précitées de la Convention des Nations Unies pour le droit de la mer et de la Convention Marpol pour la prévention de la pollution par les navires” ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que les prévenus ont soutenu que l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, devenu l'article L. 218-22, puis l'article L. 218-19 du code de l'environnement, qui punit toute personne ayant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche d'un navire, dont l'imprudence ou la négligence a provoqué un accident de mer à l'origine d'une pollution des eaux territoriales, ne pouvait s'appliquer à des rejets de navires étrangers au-delà de la mer territoriale, dès lors, d'une part, qu'il ne le prévoyait pas expressément, contrairement

à ce qu'exige l'article 113-12 du code pénal, et dès lors, d'autre part, que sa définition de l'infraction n'était pas conforme aux dispositions de l'article 211 point 5 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 (CNUDM) qui fixent les compétences limitées des Etats côtiers en matière de répression des rejets polluants dans la zone économique exclusive en renvoyant, pour la définition de l'infraction qui doit être adoptée, à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978, dite Convention Marpol ;

Attendu que, pour rejeter cette argumentation, l'arrêt retient que l'infraction de pollution involontaire a entraîné des rejets qui ont causé des dommages graves à l'Etat côtier ; que la cour d'appel ajoute qu'aucun des prévenus n'a pris les précautions raisonnables qui s'imposaient après l'avarie pour réduire au minimum le rejet ; que les juges précisent que le texte même de la règle 9, devenue les règles 15 et 34 de l'annexe I de la Convention Marpol, interdit les rejets à tout "navire", entité qui n'a pas la personnalité morale, qu'aucune personne physique n'est visée dans le texte même de la convention et qu'il convient donc d'en déduire que les parties signataires n'ont pas entendu imposer une liste limitative au législateur national chargé d'introduire les règles de ladite convention dans le droit national positif et de définir les catégories de personnes pénalement responsables ;

Attendu qu'en l'état de ces énonciations, qui établissent que l'application qui a été faite en l'espèce de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 n'est pas contraire aux exigences de la Convention Marpol, et abstraction faite des motifs erronés mais surabondants concernant celle de l'article 7 de cette loi, la cour d'appel a justifié sa décision sans méconnaître la compétence que l'Etat côtier tient de la CNUDM ;

Qu'en effet, par application combinée des articles 220 point 6 et 228 de cette dernière convention, lorsque des poursuites ont été engagées par l'Etat côtier en vue de réprimer une infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, la compétence de cet Etat est acquise lorsqu'elle porte sur un cas de dommage grave ;

D'où il suit que les moyens, pour partie inopérants en ce qu'ils invoquent l'article 113-12 du code pénal, doivent être écartés ;

Sur le troisième moyen de cassation proposé pour M. X..., pris de la violation des articles 6 § 1, 6 § 2 et 6 § 3 d) de la Convention européenne des droits de l'homme, préliminaire, 427, 444, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale, ensemble violation des droits de la défense et violation du principe de l'égalité des armes ;

“en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. X... coupable de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE ou ZEP par un navire citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes ;

“aux motifs que les causes de naufrage ont fait l'objet de savantes discussions et, pour la déterminer, la cour dispose, comme l'ont souligné les conseils des prévenus, d'avis totalement contradictoires d'experts et de spécialistes ; qu'ainsi, outre les experts désignés par le juge d'instruction, elle a pu examiner les rapports des experts nommés par le tribunal de commerce de Dunkerque, ceux des laboratoires qu'ils ont consultés, les avis de la Malta Maritime Authority et du Bureau enquête accident et les consultations émanant de laboratoires éminents sollicités par les prévenus ; que la cour relève cependant que, si l'expertise diligentée par les experts nommés par le juge d'instruction a pu faire l'objet de discussions et critiques de la part des prévenus, les études techniques que ces derniers ont produites n'ont pas été menées contradictoirement ; que ces études ont été financées par certains d'entre eux et la tentation d'une orientation de leurs résultats est un risque réel pour la déontologie du scientifique (confer l'« Office of Research Integrity » mis en place aux USA) qui ne peut être totalement écarté, quelle que soit la réputation des laboratoires consultés et des scientifiques de haut rang qui ont mené ces études ; que cette situation qui met sérieusement en cause l'objectivité de leurs conclusions conduit à ne prendre en compte ces dernières qu'avec la plus grande circonspection, surtout lorsqu'elles ne sont pas partagées par d'autres études ; que la cour dispose également, pour établir la cause du naufrage, de témoignages de « sachants » cités devant elle par les parties, qu'il s'agisse des prévenus ou des parties civiles ; que cependant, aux termes de l'article 444 du code de procédure pénale, les témoins déposent sur les faits reprochés aux prévenus, sur leur personnalité et leur moralité ; que la loi ne prévoit pas qu'ils donnent leur avis sur la validité des moyens de preuve invoqués, dont les expertises judiciaires ordonnées, ni

d'ailleurs sur la validité de la poursuite au regard des conventions internationales ; que la cour a cependant estimé devoir les interroger, mais, à la différence des témoins tels que les conçoit le code de procédure pénale, il faut avoir présent à l'esprit qu'en témoignant, ils délivrent une prestation pour ceux qui les ont fait citer, ce qui suscite l'interrogation de la cour sur l'objectivité de leurs déclarations ;

“1) alors que le principe de la présomption d'innocence et le principe de l'égalité des armes impliquent que les juges correctionnels soient impartiaux, ce qui nécessite qu'ils n'aient pas de préjugé défavorable à l'égard des preuves, qu'au soutien de leur défense les prévenus invoquent pour faire échec aux poursuites, et qu'en déclarant a priori dépourvues d'objectivité les études techniques invoquées par la défense – incluant les expertises invoquées par M. X... – dans ses conclusions régulièrement déposées, - et leurs conclusions « surtout lorsqu'elles ne sont pas partagées par d'autres études » c'est-à-dire en clair par les preuves invoquées par l'accusation, la cour d'appel a méconnu les principes susvisés, élément essentiel d'un procès équitable ;

“2) alors qu'il résulte des dispositions de l'article 6 § 3 d) de la Convention européenne des droits de l'homme que la défense a le droit d'obtenir l'interrogation des témoins à décharge dans les mêmes conditions que les témoins à charge et qu'en déclarant a priori suspects de manque d'objectivité, les témoignages des témoins cités par la défense, sans avoir préalablement examiné le contenu intrinsèque de leurs déclarations, les magistrats de la cour d'appel ont tout à la fois manqué d'impartialité et méconnu le texte susvisé ;

“3) alors que le droit d'interroger les témoins à décharge sur la validité des conclusions d'une expertise judiciaire entre manifestement dans le champ d'application de l'article 444 du code de procédure pénale ;

“4) alors qu'il en est de même du droit d'interroger les témoins à décharge sur la portée d'une convention internationale servant de base aux poursuites ;

“5) alors que, en tout état de cause, les dispositions de la Convention européenne des droits de l'homme relatives à l'audition des témoins ne prévoient aucune limitation au droit pour la défense

d'interroger les témoins à décharge sur le bien-fondé d'une accusation en matière pénale” ;

Sur le quatrième moyen de cassation proposé pour M. X..., pris de la violation de l'article 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des navires dite Convention Marpol du 2 novembre 1973, des règles 4, 5 et 11 de l'annexe I de ladite convention, de l'article 1er de la Convention de Bruxelles du 27 novembre 1992, des articles 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, 113-12, 121-1 et 121-3 du code pénal, préliminaire, 388, 512, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de contradiction et de motifs, manque de base légale, ensemble, violation des droits de la défense ;

“en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. X..., qui n'était ni propriétaire de l'Erika, lequel était immatriculé au nom de Tevere Shippin, ni son capitaine, coupable de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE ou ZEP par un navire citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes ;

“aux motifs que M.X... disposait, en tant qu'unique propriétaire des deux sociétés actionnaires de Tevere Shippint, société propriétaire de l'Erika, d'un pouvoir de contrôle et de gestion sur ce navire ; qu'il n'avait aucun employé (hormis peut-être une secrétaire, si ce n'était pas celle de Ocean Breeze), et si Tevere Shipping était bien l'armateur de l'Erika, c'est M. X... en personne qui prenait les décisions ; qu'ayant débuté à 14 ans dans le monde du shipping, fils d'armateur ayant travaillé pour son père, il avait les compétences et les moyens de remplir les fonctions qui étaient les siennes, consistant à gérer l'Erika au travers de Tevere Shipping ; que M. X... avait chargé la société Panship Management de la gestion technique du navire, mais c'est en son nom que cette société agissait toujours (D3564/3) ; qu'il restait responsable des conséquences d'une mauvaise gestion technique ; que si des travaux d'entretien étaient préconisés par la société Panship, ils ne pouvaient être entrepris qu'avec l'accord et le financement de Tevere Shipping ; que les décisions portant sur les travaux d'entretien étaient donc prises en commun entre M. X... et le représentant de Panship ; que l'Erika était un pétrolier âgé et s'il est vrai qu'un navire âgé peut ne pas présenter de risques particuliers, c'est à la condition d'être parfaitement entretenu ; qu'en l'espèce, il a été démontré qu'une partie de sa structure était gravement corrodée au

moment du naufrage, ce qui implique qu'il n'avait pas été entretenu comme il se devait ; qu'il a été souligné que les travaux effectués à Bijela étaient largement insuffisants pour assurer un entretien convenable de l'Erika ; que le chantier lui-même n'avait aucun intérêt à minorer les travaux effectués et c'est donc du côté du donneur d'ordres qu'il faut se tourner ; que M. X..., descendant d'une famille d'armateurs et ayant débuté dans le domaine du « shipping » à 14 ans, n'était pas un spécialiste des structures, mais il n'ignorait pas la nécessité d'un entretien régulier et l'importance de ses responsabilités vis-à-vis de l'équipage et des tiers à cet égard ; que si la banque qui lui avait permis d'acquérir l'Erika et d'autres navires lui consentait encore en 1998 des facilités de caisse, l'absence totale de comptabilité de la société Tevere Shipping n'a pas permis de savoir si sa gestion était bénéficiaire ou non ; que l'Erika était à l'époque des travaux de Bijela affrété à Euromar pour 7 000 dollars par jour (D1799) et que, selon M. C... dont les déclarations ont été confirmées à l'audience, l'armateur devait régler 5 000 dollars par jour pour le seul coût de l'équipage (D2208/2) et qu'il avait d'autres frais tels que les fournitures et réparations, les commissions versées aux courtiers, à Panship Management, et, enfin et surtout, les agios des sommes empruntées ; que pour mémoire, il sera rappelé que, selon le conseil de M. Y... (p. 37 des conclusions déposées devant la cour), M. X..., en décembre 1997, restait devoir 11 800 000 dollars à la Bank of Scotland (au travers des quatre single ship companies qu'il possédait) ; que mi 1998, sur une flotte de quatre navires, il en avait deux immobilisés aux chantiers de Bijela, ce qui contribue un manque à gagner certain, d'autant que l'immobilisation de l'Erika a duré du 18 juin au 16 août 1998, deux fois plus longtemps que prévu, par suite de l'avarie de chaudière qu'il a connue sur le chantier, de l'incapacité du chantier à réparer le treuil bâbord avant et le système d'amarrage à la poupe et de la rétention de l'Erika par le chantier qui exigeait une garantie bancaire (D1211/12) ; qu'il ressort encore du dossier que c'est à l'époque considérée par suite d'une pléthore de navires citernes construits dans les années 1970, le taux de fret, était particulièrement bas et que M. X... étant actionnaire d'Euromar, affréteur à temps de l'Erika, il en subissait directement les effets, ce qui l'a poussé à rechercher un affréteur à temps disposant, lui, de trésorerie ; que M. X... a beaucoup insisté sur le fait qu'il n'avait pas de difficultés financières mais, à supposer que cela soit vrai, il gérait au plus justes les frais engendrés par ses navires ; qu'il ressort ainsi du dossier que M. Y..., pour le compte de M. X... a mené une négociation particulièrement serrée au sujet du

paiement des travaux ; qu'ainsi, avant que l'Erika n'arrive au chantier de Bijela, il a proposé le règlement des 590 000 dollars de coût prévisionnel des travaux en trois fois, 25 % avant le départ du navire du chantier, 37,5 % à 90 jours et 37,5 % à 120 jours, alors que le chantier réclamait 60 % au départ du navire, 20 % un mois après et 20 % deux mois après, avant que ce dernier n'accepte 30 % au départ, 35 % trois mois après et 35 % quatre mois après (donc un paiement intégral en décembre) ; qu'alors que le chantier voulait retenir l'Erika, tant qu'il ne disposerait pas d'une caution bancaire, puis exigeait le paiement comme convenu de plus de 400 000 \$ dus sur les réparations de l'Erika et du Marias (D1249), il a obtenu, le 25 novembre, un rabais de 57 20520 \$ (D1211/12) ; que ce n'est finalement qu'en juin 1999 (D 1256/2) et peut-être même août 1999 (selon les conclusions de Me Grellet p.45) que, après un accord auquel Euromar est intervenu (D1253/1), le solde du chantier a été enfin réglé ; que manifestement, la trésorerie de Tevere Shipping et de M. X... au travers de cette société, des autres Single Ship Compagnies qu'il contrôlait et d'Euromar, était particulièrement tendue ; que, par suite d'une avarie à la chaudière réparée peu auparavant, la compagnie d'assurance qui la garantissait avait accepté de régler 300 000 dollars quoi ont été consacrés au règlement de la première échéance (D 1211/11) et le solde des 650 000 dollars réglés par la compagnie a permis la réparation de la chaudière ; que parlant de la réparation de cette chaudière, M. X... a expliqué (D1808/7) : « du fait que le navire avait vingt ans d'âge et que nous n'avions pas l'intention de le garder vingt ans de plus, cela aurait été une perte d'argent complète de remplacer une chaudière neuve sur un navire qui n'en valait plus la peine » ; que cette phrase, prononcée devant le juge d'instruction, est révélatrice de la manière dont M. X... concevait l'entretien de l'ERIKA, un entretien a minima ; que cette attitude désinvolte, imprudente et négligente de M. X... s'est manifestée à nouveau lors de la visite annuelle d'Augusta, les 23 et 24 novembre 1999 ; que M. D..., inspecteur du Rina, au cours de la visite annuelle qu'il avait menée, avait constaté de la corrosion et une réduction d'épaisseur dans le peak avant, au niveau de la cloison d'abordage au premier niveau sous le pont supérieur, et aussi des goussets du raidisseur, des longitudinaux I, II, III et IV, côté bâbord et côté tribord et enfin des goussets à l'intersection des raidisseurs de bordé et de la cloison d'abordage ; qu'il avait aussi remarqué des zones suspectes dans les raidisseurs de pont dans les citernes de ballasts 2 latérales et une réduction d'épaisseur notable sur l'échelle d'accès ; qu'il faut rappeler que le règlement du Rina définit les « zones suspectes »

comme les zones qui présentent une « corrosion prononcée » et dont les techniciens pensent qu'elles peuvent se détériorer rapidement (D4089/48) ; qu'en conséquence, il avait recommandé à l'armateur de faire examiner à nouveau le peak avant et les longitudinaux de pont avec des mesures d'épaisseur, et.ou réparations si nécessaires au plus tard en janvier 2000 ; que pourtant, alors que l'Erika se trouvait à un mois et demi de cette échéance, aucune disposition n'avait été prise pour procéder aux mesures et aux réparations subséquentes ; que dans ces conditions, la minoration des travaux de réfection de l'Erika qui est directement à l'origine de sa ruine, de l'accident de mer et de la pollution qui s'en est suivie, apparaît parfaitement consciente de la part de M. X..., alors que sa responsabilité d'unique propriétaire de l'Erika, au travers de sociétés-écrans qu'il animait et sur lesquelles il avait tout pouvoir et tous les moyens d'agir, aurait dû le conduire à être plus attentif aux conséquences d'un entretien totalement négligé ; que cette grave insuffisance de l'entretien a permis à la corrosion de se développer à certains endroits, dont la partie du navire où s'est produite, le 12 décembre 1999, la cassure qui a permis la pollution à grande échelle ; qu'elle est directement la cause du naufrage puisqu'elle devait normalement et nécessairement entraîner le dommage qui en était la conséquence quasiment automatique et donc prévisible ; que de surcroît, ne pas entretenir un pétrolier âgé constituait une faute caractérisée qui exposait l'équipage au risque du naufrage et de la noyade et la côte atlantique de la France à une grave pollution, risque que M. X..., avec son expérience du monde maritime, ne pouvait ignorer ; que dès lors, sa culpabilité en tant que propriétaire ultime de l'Erika est établie ;

“1) alors que, selon les dispositions combinées de la Convention Marpol et de la Convention de Montego Bay, les poursuites ne peuvent être engagées par les Etats que contre le propriétaire ou contre le capitaine ; que, selon l'article 1er de la Convention de Bruxelles du 27 novembre 1992, le propriétaire est « la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé » et que la cour d'appel, qui constatait par deux fois dans sa décision que c'est Tevere Shipping qui était propriétaire et armateur de l'Erika et non M. X..., ne pouvait, sans se contredire et ce faisant méconnaître les dispositions susvisées, entrer en voie de condamnation à son encontre ;

“2) alors que les juges correctionnels ne peuvent légalement statuer que sur les faits visés par la prévention à moins de

comparution personnelle du prévenu sur des faits distincts ; que M. X... était poursuivi en sa qualité personnelle d'armateur et propriétaire du pétrolier Erika et qu'en relevant d'office sa prétendue qualité de dirigeant de fait de la société Tevere Shipping en dehors de toute comparution volontaire de sa part, sur cet élément distinct, la cour d'appel a méconnu l'arrêt susvisé, laquelle constitue un élément essentiel du procès équitable et a, ce faisant, violé les droits de la défense ;

"3) alors que, selon la même règle, la cour d'appel ne pouvait, sans excès de pouvoir, relever d'office, en dehors de toute comparution volontaire de M. X..., la prétendue constitution par celui-ci de sociétés-écrans masquant sa qualité de propriétaire ;

"4) alors que, en tout état de cause, les juges se doivent de répondre aux conclusions dont ils sont saisis ; que dans ses conclusions régulièrement déposées devant la cour d'appel, M. X... démontrait par des motifs de droit et de fait la parfaite transparence et la parfaite conformité aux usages du recours à des sociétés de droit libérien contrôlant la société maltaise Tevere Shipping, ce recours s'expliquant par le fait que les sociétés libériennes, à l'inverse des sociétés italiennes ou maltaises pouvaient juridiquement nantir 100 % de leurs parts au profit d'une banque, garantie exigée en l'espèce par la Bank of Scotland qui avait financé le principal de l'achat de l'Erika et qu'en retenant une prétendue fraude résultant de l'utilisation de prétendues « sociétés écrans » sans examiner ce chef péremptoire des conclusions, la cour d'appel a privé sa décision de base légale" ;

Sur le cinquième moyen de cassation proposé pour M. X..., pris de la violation de l'article 55 de la Constitution du 4 octobre 1958, de l'article 6 § 2 de la Convention européenne des droits de l'homme, de l'article 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des navires dite Convention Marpol du 2 novembre 1973, des règles 4, 5 et 11 de l'annexe I de ladite convention, des articles 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, 113-12, 121-1 et 121-3 du code pénal, préliminaire, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale, ensemble violation des droits de la défense ;

"en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. X... coupable de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral

atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE ou ZEP par un navire citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux pour avoir, en tant que prétendu propriétaire et armateur de l'Erika, minimisé l'entretien et les réparations du navire par un financement insuffisant au regard de l'état et des besoins du pétrolier ;

“aux motifs que, d'une part, pour la cour, c'est la destruction du pont, au dessus du ballast 2 tribord, qui est la cause originelle du naufrage et de la pollution ; que la cause de cette déstructuration tient à l'affaiblissement, à cet endroit, des structures assurant la rigidité de la poutre navire et cet affaiblissement n'a pas été causé par l'effet de sloshing (qui, cependant, l'a, ensuite, amplifié) ni par une fissure préexistante dans le bordé de muraille ; que les ballasts latéraux 2 ont été dédiés au ballastage bien avant les ballasts latéraux 4 ; que l'Erika étant plus particulièrement consacré aux produits chauffés, ses ballasts étaient alternativement remplis d'eau de mer (route lège) puis vidés et soumis à une atmosphère surchauffée, humide et saline (lorsque le navire est en charge), atmosphère que tous les scientifiques consultés en la présente affaire s'accordent pour reconnaître comme particulièrement corrosive ; que cette corrosion était normalement atténuée par les électrodes placées dans les ballasts (puisque les ions chlorure dispersés dans l'eau salée, qui sert d'électrolyte, sont attirés par l'anode et ne se fixent donc pas au fer des parois) ; qu'il se trouve que pour une question d'assiette du navire, les ballasts 2 sont plus souvent vides que les ballasts 4 et, lorsqu'ils sont vides, il n'y a plus d'électrolyte et donc plus d'effet des anodes ; que de plus, l'acier a un coefficient de dilatation important de sorte que la cuve 3 centrale, chauffée à 66° (D3172/12), a ses parois dilatées en proportion, tandis que le ballast 2 tribord dont la muraille est en contact avec la mer est beaucoup plus froid, ce qui engendre des tensions dans la structure et favorise encore sa corrosion ; que cette fragilité à la corrosion des ballasts 2 ressort des constatations faites après le naufrage ; que c'est ainsi que les observations effectuées par les « ROV » au fond de la mer ont montré que les tôles de l'Erika présentaient de fortes corrosions, notamment en tranche 2 ; qu'il a pu être écrit que les couches de peintures recouvrant les cratères de corrosion, de profondeur notable, avaient un « aspect cosmétique » (D 1653/92) ; que l'examen de l'épave La Pérouse par l'institut de soudure a mis en évidence que si aucune perforation n'a été constatée, au voisinage ou sur les ruptures de bordé, au niveau du bordé de muraille et du bordé de pont des deux épaves avant et arrière, les transversales

de muraille présentaient des perforations en parties supérieures des couples ; que l'institut de soudure a pu parler de « corrosion généralisée » pour la partie supérieure du couple C73 (D 4145/4), du couple C 72 et de sa transversale de muraille, de pertes d'épaisseur très importantes au niveau de la partie supérieure des couples et en particulier en bordure des ruptures, d'une « corrosion généralisée » affectant toute la partie supérieure des trois couples C 67, 68 et 69, le couple C 68 présentant en outre un fort amincissement par « corrosion généralisée » de la tôle avec nombreuses perforations ; que les lisses L 31, 30 et 29 côté bâbord présentaient aussi une corrosion très importante avec des pertes de matière telles qu'elles ont conduit à leur rupture ; que les examens dont il s'agit ont révélé une « corrosion généralisée » bien antérieure au naufrage du navire et affectant plus intensément les parties supérieures des transversales de murailles des couples C73 à C68 et des lisses supérieures de la cloison transversale de l'épave « Pont » qui se sont « totalement désagrégées » ; que les photographies prises des épaves La Pérouse et « Pont » figurant au dossier (D4145/7 t suivants) montrent de multiples perforations consécutives à la corrosion dans les transversales de murailles des couples C 73, C 72, de la cloison C 70, du couple C 68, de la cloison longitudinale entre les lisses 29, 30 et 31 et plus généralement des aciers profondément et largement corrodés par la rouille, au point parfois de ressembler à de la dentelle ; que pour résumer, cette partie du bâtiment était atteinte d'une corrosion importante et parfois même foisonnante ; qu'on peut alors s'étonner d'un tel délabrement, si peu de temps après la visite annuelle effectuée par M. D... les 22 et 23 novembre 1999 à Augusta et dix-huit mois après les travaux de Bijela qui étaient censés redonner une nouvelle jeunesse à l'Erika ; qu'il n'est pas normal que les porques sur lesquelles, selon la facture du chantier de Bijela, d'importants travaux auraient été faits, après ceux accomplis à Ravenne en 1997, se soient rompus dix-huit mois plus tard ; que s'il n'est pas prouvé que l'une des tôles changées à Bijela est celle qui a flambé, néanmoins le flambement et les cassures de cette dernière n'ont pu se produire que parce que les tôles et/ou les lisses qui les rigidifient n'avaient pas une résistance suffisante aux efforts qu'elles ont subis le 11 décembre, et cela en raison de leur « corrosion généralisée », selon l'expression du rapport de l'institut de Soudure ; qu'au terme de cette réflexion, il apparaît établi que l'accident de mer, défini comme « l'abordage, l'échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit

une menace immédiate de dommages matériels dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » dont l'Erika a été victime le 21 décembre 1999 et qui a causé la pollution de 400 km de côtes, est la conséquence de l'importante corrosion du navire à l'endroit où il a cédé ;

“aux motifs que, d'autre part, en outre, manifestement, les travaux de rénovation de l'Erika à Bijela ont été insuffisants pour qu'ils répondent aux exigences des sociétés de classification membres de l'I.A.C.S. ; que l'examen des travaux effectués à Bijela montre qu'ils ont été beaucoup moins importants que ceux qui avaient été prévus au départ ; que certes, il est de bonne pratique de demander un devis pour tous les travaux envisageables, afin que le chantier choisi ne puisse facturer chèrement les travaux supplémentaires, en profitant de l'impossibilité pour l'armateur de faire jouer la concurrence ; qu'en l'espèce, la différence entre les travaux figurant dans le devis et ceux réalisés est considérable ; qu'ils ont été réduits au tiers de ce qui avait été envisagé ; que si les enjeux économiques ont une très grande importance en la présente espèce, ils le sont pour tous les acteurs, y compris le chantier de Bijela ; que si celui-ci a consenti à rogner sur ses marges, c'est en considération du volume de travail à effectuer et il n'est pas vraisemblable qu'il ait maintenu la même réduction de ses marges pour un volume réduit au tiers de ce qui était prévu dans le devis ; qu'on ne peut manquer d'être frappé par la disproportion entre les travaux réalisés et l'état de l'Erika, tel que M. E... l'a constaté en février ; qu'il a été insinué que M. E... avait exagéré ; qu'il a aussi été soutenu qu'il n'avait pu, seul et en si peu de temps, découvrir tant de désordres et donc que les parties du navire les plus rouillées lui avaient été complaisamment désignées ; mais que la cour constate que ni M. X..., ni Panship, ni M. F... n'ont prétendu avoir mis en doute, auprès de M. E... ou de ses supérieurs, les constatations de ce dernier ; que si M. Y... admet en avoir discuté avec M. E..., ce n'est pas sur le bien-fondé des constatations mais sur les travaux à faire ; que quant au fait que les zones les plus atteintes aient été désignées à M. E..., il ne peut rien en être tiré comme conséquence, d'autant que cette désignation peut être le fait du capitaine ou d'un membre de l'équipage ; que le fait que l'Erika, aux termes du rapport de M. E..., présentait « sur chaque plaque du pont » (page 2 de son rapport) une corrosion importante et que, bien loin de les changer comme la prudence le recommandait, seules certaines l'ont été ; que plus précisément, le pont principal au centre du navire dans la zone du Manifold (avant la

membrure 76) montrait selon le rapport de M. E..., une corrosion « générale et locale » répandue, avec perte d'épaisseur de quelques 68 % par rapport à celle d'origine, et toutes les plaques du pont principal, à l'avant de cette zone présentaient une corrosion « lourde » avec perte d'épaisseur de 50 à 60 % ; que la cour relève que selon les experts du tribunal de Dunkerque (D 4166/77), les mesures sur épave ont fait apparaître des corrosions comprises entre 28 et 40 % et que toutes les tôles de pont des citernes latérales étaient à remplacer ; que certes elles avaient séjourné dix mois au fond de la mer, mais la raréfaction de l'oxygène à cette profondeur n'y permettait pas une oxydation supplémentaire notable de ces tôles ; que les « instructions to Surveyor » du Rina imposent que toutes les tôles de pont dont l'épaisseur est trouvée inférieure à 85 % de leur épaisseur au neuvage (D4140) soient remplacées ; que, par conséquent, après la visite spéciale et les travaux de Bijela, aucune tôle de pont n'aurait dû être corrodée à plus de 15 % ; que le fait que, seulement dix-sept mois plus tard, les tôles de pont présentent une corrosion comprise entre 28 et 40 %, même en tenant compte d'une marge d'erreur due aux conditions de mesure, ne peut s'expliquer que par le non-respect de la règle des « instructions to Surveyor » rappelées ci-dessus ; que cela est d'autant plus flagrant si l'on se reporte aux constatations de M. E..., d'après lequel toutes les tôles de pont des citernes latérales étaient à remplacer, alors que le plan figurant au dossier et la facture montrent qu'elles sont loin de l'avoir toutes été ; que pour les experts du tribunal de commerce de Dunkerque, alors que 56 tonnes de tôles d'acier du pont auraient dû être remplacées à Bijela, seules 3,6 tonnes l'ont été ; que de même, les lisses de pont mesurées sur épave présentaient une corrosion de 60%, alors qu'au sortir du chantier de Bijela, aucune d'entre elles ne devait avoir une corrosion supérieure à 25 % ; qu'en fait, seule une lisse sur deux a été remplacée ; qu'il était prévu 25 tonnes d'acier pour les lisses, il n'en a été utilisé que 12,5 tonnes ; que, pour les tôles et lisses de murailles, dont on sait l'importance pour l'étanchéité du navire, alors qu'il était prévu de changer 34 tonnes d'acier, il n'en a pas été utilisé ; qu'au vu de l'épaisseur résiduelle des coupons de tôle de bordé découpées sur l'épave au fond, là encore, il n'a été tenu aucun compte des règles applicables ; que pour mémoire, la cour ajoute que, pour les cloisons longitudinales, dont elle a pu constater sur les photographies de M. E... l'état lamentable, il avait été prévu 27 tonnes et que seulement 1,9 tonnes d'acier y ont été consacrées ; que selon les « Règles pour la construction et la prise en classe des navires » du Rina, paragraphe 3.3.1 « Pour toutes les visites

[spéciales] de navires en général, après un certain âge et par la suite selon le type de navire, des vérifications particulières de l'état général de conservation des surfaces et des éléments résistants doivent être effectuées [] Les vérifications consistent en des mesures d'épaisseur par le biais de forage ou d'autres méthodes agréées [] L'étendue minimale des mesures requise [] est indiquée au tableau 3.1 qui s'applique aux navires ordinaires, aux navires citernes pour le transport de cargaisons non corrosives [] Quand les mesures d'épaisseur identifient des zones fortement corrodées, il convient d'augmenter le nombre des mesures pour déterminer l'étendue exacte de ce niveau de corrosion [] Dans le cas de tôles ou d'autres éléments structurels renouvelés récemment ou dont le renouvellement s'impose, les mesures doivent se pratiquer sur les tôles contiguës, sur la même virure ou sur des longueurs des mêmes éléments contigus à ceux qui ont été ou doivent être renouvelés » ; qu'en outre, pour les pétroliers (chapitre V), il est précisé (5.1.2.1 que « dans le cadre de la préparation pour l'inspection spéciale, les mesures d'épaisseur et le programme de l'inspection doivent être pris en compte avant le déroulement de l'inspection Spéciale. Les mesures ne doivent pas être effectuées avant la quatrième inspection annuelle » ; qu'ainsi l'inspection doit se préparer ; qu'au paragraphe 5.1.5.1 (a) il est aussi mentionné « Avant l'Inspection Spéciale et moins d'un an avant si possible, un programme spécifique d'inspection doit être élaboré par le propriétaire en collaboration avec la Société de Classification. Le programme d'inspection doit prendre en compte les critères minima définis aux tableaux 5.1, 5.2 et 5.3 pour les inspections ciblées, les mesures d'épaisseur et les tests des citernes » ; qu'au (d) du même paragraphe, il est prévu que le programme d'inspection comporte également les niveaux maximums acceptables de pertes dues à la corrosion pour chaque composant structurel du navire et que le Rina communiquera ces données au propriétaire ; que le paragraphe 5.1.7.1 ajoute que les mesures d'épaisseur sont normalement effectuées sous la supervision de l'inspecteur ; que cependant, l'inspecteur peut accepter des mesures d'épaisseur qui n'ont pas été réalisées sous sa supervision ; que dans ce cas, il vérifiera ces mesures, comme il en décidera, pour s'assurer de leur acceptabilité et de leur précision ; que l'inspecteur devra vérifier et contresigner le rapport des mesures d'épaisseur ; qu'au vu de ces règles inspirées par celles de l'IACS, la visite spéciale effectuée à Bijela par M. G... devait être précédée d'une préparation donnant lieu à un programme d'inspection écrit prenant en compte les mesures d'épaisseur qui ne doivent pas être antérieures à

la précédente visite annuelle, en l'espèce le 13 juin 1997 à Civita Vecchia ; que certes, selon les experts du tribunal de commerce de Dunkerque, en pratique, seule une partie seulement des mesures d'épaisseur peut être faite avant que le navire n'arrive au chantier naval et ce pour des raisons d'accessibilité ; que les mesures d'épaisseur sur lesquelles les travaux de réfection devaient s'appuyer ont été effectuées, selon M. H..., d'une part, à Naples en mai 1999 et, d'autre part, à Bijela, du 18 juin au 3 juillet 1999, puis encore du 8 au 12 juillet ; que le document qui a été établi comporte de très nombreuses erreurs ; que c'est ainsi qu'il comporte des épaisseurs de pièce qui n'existent pas, la mention d'épaisseurs d'origine erronées, ne donne aucune indication d'épaisseur pour des pièces qui auraient dû être mesurées, présente de multiples incohérences (erreurs qui font l'objet d'une énumération détaillée sur sept pages (D4140/20 et s.)) au point que les experts du tribunal de commerce de Dunkerque qui l'ont analysé concluent que ce document « ne peut en aucun cas être le reflet de mesures effectivement réalisées à Naples et à Bijela » ; que c'est sur cette base, donc, que les travaux de réfection ont été réalisés ;

“aux motifs, enfin, que M.X... disposait, en tant qu'unique propriétaire des deux sociétés actionnaires de Tevere Shippint, société propriétaire de l'Erika, d'un pouvoir de contrôle et de gestion sur ce navire ; qu'il n'avait aucun employé (hormis peut-être une secrétaire, si ce n'était pas celle de Ocean Breeze), et si Tevere Shipping était bien l'armateur de l'Erika, c'est M. X... en personne qui prenait les décisions ; qu'ayant débuté à 14 ans dans le monde du shipping, fils d'armateur ayant travaillé pour son père, il avait les compétences et les moyens de remplir les fonctions qui étaient les siennes, consistant à gérer l'Erika au travers de Tevere Shipping ; que M. X... avait chargé la société Panship Management de la gestion technique du navire, mais c'est en son nom que cette société agissait toujours (D3564/3) ; qu'il restait responsable des conséquences d'une mauvaise gestion technique ; que si des travaux d'entretien étaient préconisés par la société Panship, ils ne pouvaient être entrepris qu'avec l'accord et le financement de Tevere Shipping ; que les décisions portant sur les travaux d'entretien étaient donc prises en commun entre M. X... et le représentant de Panship ; que l'Erika était un pétrolier âgé et s'il est vrai qu'un navire âgé peut ne pas présenter de risques particuliers, c'est à la condition d'être parfaitement entretenu ; qu'en l'espèce, il a été démontré qu'une partie de sa structure était gravement corrodée au moment du naufrage, ce qui implique qu'il n'avait pas été entretenu

comme il se devait ; qu'il a été souligné que les travaux effectués à Bijela étaient largement insuffisants pour assurer un entretien convenable de l'Erika ; que le chantier lui-même n'avait aucun intérêt à minorer les travaux effectués et c'est donc du côté du donneur d'ordres qu'il faut se tourner ; que M. X..., descendant d'une famille d'armateurs et ayant débuté dans le domaine du « shipping » à 14 ans, n'était pas un spécialiste des structures, mais il n'ignorait pas la nécessité d'un entretien régulier et l'importance de ses responsabilités vis-à-vis de l'équipage et des tiers à cet égard ; que si la banque qui lui avait permis d'acquérir l'Erika et d'autres navires lui consentait encore en 1998 des facilités de caisse, l'absence totale de comptabilité de la société Tevere Shipping n'a pas permis de savoir si sa gestion était bénéficiaire ou non ; que l'Erika était à l'époque des travaux de Bijela affrété à Euromar pour 7 000 dollars par jour (D1799) et que, selon M. C... dont les déclarations ont été confirmées à l'audience, l'armateur devait régler 5 000 dollars par jour pour le seul coût de l'équipage (D2208/2) et qu'il avait d'autres frais tels que les fournitures et réparations, les commissions versées aux courtiers, à Panship Management, et, enfin et surtout, les agios des sommes empruntées ; que, pour mémoire, il sera rappelé que, selon le conseil de M. Y... (p. 37 des conclusions déposées devant la cour), M. X..., en décembre 1997, restait devoir 11 800 000 dollars à la Bank of Scotland (au travers des quatre single ship companies qu'il possédait) ; que mi 1998, sur une flotte de quatre navires, il en avait deux immobilisés aux chantiers de Bijela, ce qui contribue un manque à gagner certain, d'autant que l'immobilisation de l'Erika a duré du 18 juin au 16 août 1998, deux fois plus longtemps que prévu, par suite de l'avarie de chaudière qu'il a connue sur le chantier, de l'incapacité du chantier à réparer le treuil bâbord avant et le système d'amarrage à la poupe et de la rétention de l'Erika par le chantier qui exigeait une garantie bancaire (D1211/12) ; qu'il ressort encore du dossier que c'est à l'époque considérée par suite d'une pléthore de navires citernes construits dans les années 1970, le taux de fret, était particulièrement bas et que M. X... étant actionnaire d'Euromar, affréteur à temps de l'Erika, il en subissait directement les effets, ce qui l'a poussé à rechercher un affréteur à temps disposant, lui, de trésorerie ; que M. X... a beaucoup insisté sur le fait qu'il n'avait pas de difficultés financières mais, à supposer que cela soit vrai, il gérait au plus juste les frais engendrés par ses navires ; qu'il ressort ainsi du dossier que M. Y..., pour le compte de M. X... a mené une négociation particulièrement serrée au sujet du paiement des travaux ; qu'ainsi, avant que l'Erika n'arrive au chantier de Bijela, il a

proposé le règlement des 590 000 dollars de coût prévisionnel des travaux en trois fois, 25 % avant le départ du navire du chantier, 37,5 % à 90 jours et 37,5 % à 120 jours, alors que le chantier réclamait 60 % au départ du navire, 20 % un mois après et 20 % deux mois après, avant que ce dernier n'accepte 30 % au départ, 35 % trois mois après et 35 % quatre mois après (donc un paiement intégral en décembre) ; qu'alors que le chantier voulait retenir l'Erika, tant qu'il ne disposerait pas d'une caution bancaire, puis exigeait le paiement comme convenu de plus de 400.000 \$ dus sur les réparations de l'Erika et du Marias (D1249), il a obtenu, le 25 novembre, un rabais de 57 20520 \$ (D1211/12) ; que ce n'est finalement qu'en juin 1999 (D 1256/2) et peut-être même août 1999 (selon les conclusions de Me Grellet p.45) que, après un accord auquel Euromar est intervenu (D1253/1), le solde du chantier a été enfin réglé ; que manifestement, la trésorerie de Tevere Shipping et de M. X... au travers de cette société, des autres Single Ship Compagnies qu'il contrôlait et d'Euromar, était particulièrement tendue ; que par suite d'une avarie à la chaudière réparée peu auparavant, la compagnie d'assurance qui la garantissait avait accepté de régler 300 000 dollars quoi ont été consacrés au règlement de la première échéance (D 1211/11) et le solde des 650 000 dollars réglés par la compagnie a permis la réparation de la chaudière ; que parlant de la réparation de cette chaudière, M. X... a expliqué (D1808/7) : « du fait que le navire avait vingt ans d'âge et que nous n'avions pas l'intention de le garder vingt ans de plus, cela aurait été une perte d'argent complète de remplacer une chaudière neuve sur un navire qui n'en valait plus la peine » ; que cette phrase, prononcée devant le juge d'instruction est révélatrice de la manière dont M. X... concevait l'entretien de l'Erika, un entretien a minima ; que cette attitude désinvolte, imprudente et négligente de M. X... s'est manifestée à nouveau lors de la visite annuelle d'Augusta, les 23 et 24 novembre 1999 ; que M. D..., inspecteur du Rina, au cours de la visite annuelle qu'il avait menée, avait constaté de la corrosion et une réduction d'épaisseur dans le peak avant, au niveau de la cloison d'abordage au premier niveau sous le pont supérieur, et aussi des goussets du raidisseur, des longitudinaux I, II, III et IV, côté bâbord et côté tribord et enfin des goussets à l'intersection des raidisseurs de bordé et de la cloison d'abordage ; qu'il avait aussi remarqué des zones suspectes dans les raidisseurs de pont dans les citernes de ballasts 2 latérales et une réduction d'épaisseur notable sur l'échelle d'accès ; qu'il faut rappeler que le règlement du Rina définit les « zones suspectes » comme les zones qui présentent une « corrosion prononcée » et dont les techniciens

pensent qu'elles peuvent se détériorer rapidement (D4089/48) ; qu'en conséquence, il avait recommandé à l'armateur de faire examiner à nouveau le peak avant et les longitudinaux de pont avec des mesures d'épaisseur, et.ou réparations si nécessaires au plus tard en janvier 2000 ; que pourtant, alors que l'Erika se trouvait à un mois et demi de cette échéance, aucune disposition n'avait été prise pour procéder aux mesures et aux réparations subséquentes ; que dans ces conditions, la minoration des travaux de réfection de l'Erika qui est directement à l'origine de sa ruine, de l'accident de mer et de la pollution qui s'en est suivie, apparaît parfaitement consciente de la part de M. X..., alors que sa responsabilité d'unique propriétaire de l'Erika, au travers de sociétés-écrans qu'il animait et sur lesquelles il avait tout pouvoir et tous les moyens d'agir, aurait dû le conduire à être plus attentif aux conséquences d'un entretien totalement négligé ; que cette grave insuffisance de l'entretien a permis à la corrosion de se développer à certains endroits, dont la partie du navire où s'est produite, le 12 décembre 1999, la cassure qui a permis la pollution à grande échelle ; qu'elle est directement la cause du naufrage puisqu'elle devait normalement et nécessairement entraîner le dommage qui en était la conséquence quasiment automatique et donc prévisible ; que de surcroît, ne pas entretenir un pétrolier âgé constituait une faute caractérisée qui exposait l'équipage au risque du naufrage et de la noyade et la côte atlantique de la France à une grave pollution, risque que M. X..., avec son expérience du monde maritime, ne pouvait ignoerr ; que dès lors, sa culpabilité en tant que propriétaire ultime de l'Erika est établie ;

“1) alors que le fait pour le prévenu de ne pas prendre des mesures qui auraient permis d'éviter le dommage caractérise la causalité indirecte et que la cour d'appel, qui avait expressément constaté que la corrosion du ballast Il tribord, cause selon elle du naufrage était dû au fait que ce ballast du pétrolier particulièrement consacré aux produits chauffés était alternativement rempli d'eau de mer et soumis à une atmosphère surchauffée, atmosphère que tous les scientifiques consultés s'accordent pour reconnaître comme particulièrement corrosif et au fait que la muraille de ce ballast était en contact avec la mer, ce qui engendrait des tensions dans la rupture, c'est-à-dire à des éléments physicochimiques, ne pouvait sans se contredire, méconnaître ce faisant les dispositions de l'article 121-3 du code pénal, affirmer que l'insuffisance d'entretien du navire, qu'elle imputait, par des motifs inopérants, à M. X..., impliquant qu'un entretien

suffisant aurait permis d'éviter le dommage, était la cause directe de celui-ci ;

“2) alors qu'il s'ensuit que la cour d'appel ne pouvait, entrer en voie de condamnation à l'encontre de M. X..., à supposer que le fait visé dans la prévention lui soit imputable, que conformément aux règles de la causalité indirecte pour n'avoir pas pris des mesures en vue d'éviter le dommage et en précisant sans insuffisance ni contradiction, en quoi il avait pu commettre une faute caractérisée, laquelle pouvait seule engager sa responsabilité pénale en application de l'article 121-3, alinéa 4, du code pénal ;

“3) alors qu'il résulte des dispositions combinées de l'article 113-12 du code pénal, de l'article 4 et de la règle 11 de la convention dite Convention Marpol que seuls sont pénalement punissables en matière de pollution par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue à un navire ou à son équipement les comportements volontaires ou ayant un caractère téméraire et commis avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement et que dès lors, la cour d'appel ne pouvait retenir à l'encontre de M. X... une faute caractérisée au sens de l'article 121-3, alinéa 4, du code pénal qu'autant que cette faute pouvait revêtir le caractère de faute inexcusable et entrer par voie de conséquence dans la définition de la règle II b) ii) de la convention susvisée, ce que la cour d'appel n'a nullement constaté ;

“4) alors que la conformité du navire aux prescriptions de l'annexe I de la Convention Marpol à la date du naufrage exclut par elle-même toute faute caractérisée s'assimilant à une faute inexcusable impliquant la conscience du mauvais état du navire ; que la cour d'appel, qui constatait dans sa décision de première part que le certificat IOPP dont la délivrance est prévue par la règle 5 de l'annexe I de la Convention Marpol est précédée par une visite destinée à s'assurer que la structure, l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de l'annexe I, de seconde part que le certificat IOPP comporte notamment l'engagement de l'Etat du pavillon que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 4 de l'annexe I et qu'il a été constaté que la structure, l'équipement, les aménagements, les installations, les matériaux et l'état du navire sont satisfaisants sous tous les rapports et que le navire est conforme aux

dispositions pertinentes de l'annexe I de la convention, de troisième part que le certificat IOPP avait été délivré provisoirement par M. G... le 15 août 1998 et jusqu'au 31 août 2003 ; que le 16 décembre 1998 par le Rina, organisme de certification, de quatrième part que l'Erika avait obtenu le 16 novembre 1998 le renouvellement du certificat IOPP, de cinquième part, que l'intervention de M. X... sur la recherche, l'obtention ou la conservation en son nom de ces certificats par M. Y... n'était pas établi, constatation qui excluait toute fraude de sa part, ne pouvait, sans se contredire et méconnaître ce faisant les dispositions du protocole 1 de la convention susvisée, retenir à l'encontre de M. X... l'existence d'une faute caractérisée résultant d'une grave insuffisance dans l'entretien du navire devant entraîner un dommage prévisible ;

“5) alors qu'en l'état du renouvellement du certificat de classe de l'Erika du 6 novembre 1999, renouvellement impliquant, pour M. X... dont l'arrêt a expressément constaté qu'il n'était pas un spécialiste des structures, la parfaite conformité aux exigences de sécurité, la seule recommandation qui lui a été faite par l'inspecteur du Rina lors de la visite annuelle des 23 et 24 novembre 1999 à Augusta « de faire examiner à nouveau le peak avant et les longitudinaux de pont avec des mesures d'épaisseur, et/ou réparations si nécessaires (sic) au plus tard en janvier 2000 » ne saurait impliquer par elle-même qu'il ait été clairement averti par ce spécialiste de la nécessité de réparations urgentes en vue d'éviter un dommage imminent ;

“6) alors que tout prévenu étant présumé innocent, la charge de la preuve de sa culpabilité, y compris en ce qui concerne l'élément intentionnel de l'infraction, incombe à la partie poursuivante et que la cour d'appel, qui constatait expressément que M. X... n'était pas un spécialiste des structures, ne pouvait déduire l'existence de sa prétendue décision de minorer les travaux de réfection de l'Erika en connaissance de cause de la considération que le chantier lui-même n'avait aucun intérêt à minorer les travaux effectués et que c'est donc du côté du donneur d'ordres qu'il faut se tourner, de ce qu'il gérât au plus juste les frais engendrés par le navire et de ce que la trésorerie de Tevere Shipping et particulièrement tendue motifs marqués au coin d'une insuffisance certaine et procédant d'un renversement de la charge de la preuve ;

“7) alors que la circonstance, relevée par l'arrêt, que M. Y... chargé de la gestion technique du navire ait mené une

négociation particulièrement serrée au sujet des paiements des travaux, ne permettait pas à elle seule d'en déduire que M. X... ait pris personnellement la décision de faire des réparations a minima" ;

Sur le sixième moyen de cassation proposé pour M. X..., pris de la violation des articles 6 § 1 et 6 § 3 a) de la Convention européenne des droits de l'homme, de l'article 55 de la Constitution du 4 octobre 1958, de l'article 6 § 2 de la Convention européenne des droits de l'homme, de l'article 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des navires dite Convention Marpol du 2 novembre 1973, des règles 4, 5 et 11 de l'annexe I de ladite convention, des articles 7, 8 et 10 de la loi n°83-583 du 5 juillet 1983, 113-12, 121-1 et 121-3 du code pénal, préliminaire, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale, ensemble violation des droits de la défense ;

"en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. X..., qui n'était pas propriétaire du navire, coupable de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE ou ZEP par un navire citerne étranger d'une jauge égale ou supérieure à 150 tonnes pour avoir frété à temps l'Erika à la société Off Shore Selmont ;

"aux motifs qu'il est fait grief également à M. X... d'avoir « frété à temps l'Erika dont il connaissait l'état de corrosion, à la société off shore Selmont, coquille vide, ne répondant pas aux critères de sa mission » ; que le conseil de M. X... soutient dans ses écritures que « M. X... n'a pas été mis en examen pour les motifs qui ont entraîné sa condamnation sur la question de l'affrètement à temps » et encore que « le jugement ne reproche plus à M. X... l'affrètement Selmont mais l'affrètement du 14 septembre 1999- grief pour lequel il n'a pas été expressément mis en examen et poursuivi, de telle sorte qu'il ne pouvait être condamné de ce chef » ; qu'en réalité, le grief fait à M. X... par l'ordonnance de renvoi est double ; que, d'une part, il lui est reproché d'avoir frété à temps l'Erika connaissant son état de corrosion et, d'autre part, il lui est fait grief de l'avoir frété à une coquille vide incapable d'assurer sa mission, ces deux fautes étant à l'origine de la pollution ; que le tribunal, en retenant le premier fait sans retenir le second, n'a pas excédé sa saisine ; que rien ne démontre que la société Selmont était une coquille vide, bien au contraire puisqu'elle a frété l'Erika à plusieurs reprises, avait un compte bancaire mouvementé et

même du personnel commun avec Amarship ; que de plus, à supposer que cette société n'ait pas répondu « aux critères de sa mission », rien ne permet d'affirmer l'existence d'une relation de causalité entre cette circonstance et le naufrage ; que, par contre, il n'est pas discuté que M. X... a frété à temps l'Erika à la société Selmont ; qu'il a été établi plus haut que M. X... n'entretenait pas l'Erika comme son âge et son état de délabrement le nécessitaient, ce qu'il ne pouvait ignorer ; que dans ces conditions, le donner en affrètement était prendre le risque qu'au cours de son voyage se produise un sinistre ; qu'il s'agit d'une faute d'imprudence caractérisée dont les conséquences auraient pu être dramatiques, ce qu'il n'ignorait pas ; que s'il n'avait pas frété l'Erika, celui-ci n'aurait pas navigué dans un état de corrosion avancée, n'aurait pas été frété au voyage par la société T.T.C. et n'aurait donc pas fait naufrage en dispersant sa cargaison polluante ; que s'il ne s'agit pas de la cause immédiate de la pollution, cette imprudence est en relation de causalité suffisamment étroite pour qu'elle soit considérée comme l'une des causes, certes indirecte, du naufrage et de la pollution qui s'en est suivie ; que pour ce second motif, M. X... qui a ainsi commis une imprudence caractérisée qui mettait en danger la vie de l'équipage, ce qu'il ne pouvait ignorer, sera déclaré coupable du délit qui lui est reproché ;

“1) alors que l'impératif d'équité de la procédure pénale et le droit pour le prévenu d'être informé clairement de la cause de l'accusation portée contre lui interdit aux juges du fond de relever, pour les besoins de la répression des griefs qui ne figurent pas clairement dans l'ordonnance de renvoi en l'absence de toute comparution volontaire du prévenu sur ces griefs ; qu'il résulte des énonciations de l'ordonnance de renvoi que M. X... était poursuivi pour avoir frété à temps le navire dont il connaissait l'état de corrosion à la société Off Shore Selmont, coquille vide, ne répondant pas aux critères de sa mission ; qu'ainsi, il lui était reproché une unique faute pénale dont l'un des éléments constitutifs était le caractère de coquille vide de la société Off Shore Selmont et que la cour d'appel, qui constatait expressément dans sa décision qu'en aucun cas la société Selmont ne pouvait être considérée comme une coquille vide, constatation dont elle devait tirer les conséquences en relaxant M. X..., ne pouvait, sans méconnaître les dispositions de l'article préliminaire du code de procédure pénale et celles de l'article 6 § 3 a de la Convention européenne des droits de l'homme et, ce faisant, violer les droits de la défense, relever pour les besoins de la répression, une faute pénale

distincte consistant à avoir frété à temps le navire connaissant son état de corrosion ;

“2) alors que, selon l'article préliminaire du code de procédure pénale, la procédure pénale doit être équitable et contradictoire et préserver l'équilibre des droits des parties ; que constitue dès lors un moyen péremptoire le chef de conclusions du prévenu faisant valoir que concernant un fait qui lui est reproché, les juges du fond ne sauraient sans que soient méconnus les droits de la défense retenir un chef d'inculpation pour lequel il n'a pas été mis en examen et qu'en s'abstenant de rechercher, comme elle y était expressément invitée par les conclusions régulièrement déposées devant elle si M. X... avait été mis en examen sur la question de l'affrètement à temps et en se bornant à faire état du contenu de l'ordonnance de renvoi inexactement interprétée par elle, la cour d'appel a violé le texte susvisé et méconnu ses pouvoirs” ;

Les moyens étant réunis ;

Sur le quatrième moyen, pris en sa première branche, et le cinquième moyen, pris en sa troisième branche :

Attendu que le rejet des premier, deuxième et onzième moyens proposés pour le demandeur rend la critique formulée inopérante ;

D'où il suit que les griefs doivent être écartés ;

Sur les mêmes moyens, pris en leurs autres branches, et les troisième et sixième moyens :

Attendu que, pour confirmer le jugement ayant déclaré M. X... coupable du délit de pollution involontaire, l'arrêt retient que le prévenu, qui disposait en tant qu'unique propriétaire des titres des deux sociétés actionnaires de la société Tevere Shipping, propriétaire du navire, d'un pouvoir de contrôle et de gestion sur celui-ci, ne l'a pas entretenu correctement et l'a frété dans un état de corrosion avancée ; que, même s'ils ne constituent pas la cause immédiate de la pollution, ces faits sont néanmoins en relation de causalité étroite avec le naufrage et la pollution qui s'en est suivie ; que les juges ajoutent que la minoration des travaux de réfection de l'Erika qui est à l'origine de sa ruine, de l'accident de mer et de la pollution, apparaît parfaitement consciente de sa part alors que le fait, pour lui, par l'utilisation de sociétés écran, d'avoir tout pouvoir et tous les

moyens d'agir sur le navire aurait dû le conduire à être plus attentif aux conséquences d'un entretien totalement négligé ; qu'ils précisent que cette grave insuffisance de l'entretien a permis à la corrosion de se développer à certains endroits notamment où s'est produit la cassure qui a provoqué la pollution à grande échelle ;

Attendu qu'en l'état de ces seules énonciations, d'où il résulte que M. X..., qui a contribué à créer la situation ayant permis la réalisation du dommage et n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter, a commis une faute caractérisée créant un risque d'une particulière gravité, la cour d'appel, qui n'a pas méconnu les dispositions conventionnelles invoquées et a fait une exacte application de l'effet dévolutif de l'appel, a, sans se contredire et en répondant aux chefs péremptoires des conclusions dont elle était saisie, justifié sa décision ;

D'où il suit que les moyens doivent être écartés ;

Sur le troisième moyen de cassation proposé pour M. Y..., pris de la violation des articles 6 § 1, 6 § 2 et 6 § 3 d) de la Convention européenne des droits de l'homme, préliminaire, 427, 444, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale, ensemble violation des droits de la défense et violation du principe de l'égalité des armes ;

“en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. Y... coupable de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE ou ZEP par un navire citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes ;

“aux motifs que les causes de naufrage ont fait l'objet de savantes discussions et, pour la déterminer, la cour dispose, comme l'ont souligné les conseils des prévenus, d'avis totalement contradictoires d'experts et de spécialistes ; qu'ainsi, outre les experts désignés par le juge d'instruction, elle a pu examiner les rapports des experts nommés par le tribunal de commerce de Dunkerque, ceux des laboratoires qu'ils ont consultés, les avis de la Malta Maritime Authority et du bureau enquête accident et les consultations émanant de laboratoires éminents sollicités par les prévenus ; que la cour relève cependant que, si l'expertise diligentée par les experts nommés par le juge d'instruction a pu faire l'objet de discussions et critiques de la part des prévenus, les études techniques que ces derniers ont produites

n'ont pas été menées contradictoirement ; que ces études ont été financées par certains d'entre eux et la tentation d'une orientation de leurs résultats est un risque réel pour la déontologie du scientifique (confer l'« Office of Research Integrity » mis en place aux USA) qui ne peut être totalement écarté, quelle que soit la réputation des laboratoires consultés et des scientifiques de haut rang qui ont mené ces études ; que cette situation qui met sérieusement en cause l'objectivité de leurs conclusions conduit à ne prendre en compte ces dernières qu'avec la plus grande circonspection, surtout lorsqu'elles ne sont pas partagées par d'autres études ; que la cour dispose également, pour établir la cause du naufrage, de témoignages de « sachants » cités devant elle par les parties, qu'il s'agisse des prévenus ou des parties civiles ; que cependant, aux termes de l'article 444 du code de procédure pénale, les témoins déposent sur les faits reprochés aux prévenus, sur leur personnalité et leur moralité ; que la loi ne prévoit pas qu'ils donnent leur avis sur la validité des moyens de preuve invoqués, dont les expertises judiciaires ordonnées, ni d'ailleurs sur la validité de la poursuite au regard des conventions internationales ; que la cour a cependant estimé devoir les interroger, mais, à la différence des témoins tels que les conçoit le code de procédure pénale, il faut avoir présent à l'esprit qu'en témoignant, ils délivrent une prestation pour ceux qui les ont fait citer, ce qui suscite l'interrogation de la cour sur l'objectivité de leurs déclarations ;

“1) alors que le principe de la présomption d'innocence et le principe de l'égalité des armes impliquent que les juges correctionnels soient impartiaux, ce qui nécessite qu'ils n'aient pas de préjugé défavorable à l'égard des preuves, qu'au soutien de leur défense les prévenus invoquent pour faire échec aux poursuites, et qu'en déclarant a priori dépourvues d'objectivité les études techniques invoquées par la défense – incluant les expertises invoquées par M. Y... – dans ses conclusions régulièrement déposées, - et leurs conclusions « surtout lorsqu'elles ne sont pas partagées par d'autres études » c'est-à-dire en clair par les preuves invoquées par l'accusation, la cour d'appel a méconnu les principes susvisés, élément essentiel d'un procès équitable ;

“2) alors qu'il résulte des dispositions de l'article 6 § 3 d) de la Convention européenne des droits de l'homme que la défense a le droit d'obtenir l'interrogation des témoins à décharge dans les mêmes conditions que les témoins à charge et qu'en déclarant a priori

suspects de manque d'objectivité, les témoignages des témoins cités par la défense, sans avoir préalablement examiné le contenu intrinsèque de leurs déclarations, les magistrats de la cour d'appel ont tout à la fois manqué d'impartialité et méconnu le texte susvisé ;

“3) alors que le droit d'interroger les témoins à décharge sur la validité des conclusions d'une expertise judiciaire entre manifestement dans le champ d'application de l'article 444 du code de procédure pénale ;

“4) alors qu'il en est de même du droit d'interroger les témoins à décharge sur la portée d'une Convention internationale servant de base aux poursuites ;

“5) alors que, en tout état de cause, les dispositions de la Convention européenne des droits de l'homme relatives à l'audition des témoins ne prévoient aucune limitation au droit pour la défense d'interroger les témoins à décharge sur le bien-fondé d'une accusation en matière pénale” ;

Sur le quatrième moyen de cassation proposé pour M. Y..., pris de la violation des articles 6 § 1, 6 § 2 de la Convention européenne des droits de l'homme, préliminaire, 427, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale, ensemble violation des droits de la défense ;

“en ce que l'arrêt attaqué a déclaré M. Y... coupable de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE ou ZEP par un navire citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes ;

“aux motifs que, d'une part, la cour d'appel dispose enfin des rapports établis par les experts nommés par le tribunal de commerce de Dunkerque ; que cependant, si l'indépendance de ces experts ne peut être mise en doute, la cour observe que les parties civiles, comme certains prévenus, n'étaient pas partie à cette instance commerciale et n'ont donc pas pu adresser de dires aux experts, dont l'expertise ne tient pas compte de leur point de vue ; que le conseil de M. Y... a d'ailleurs souligné qu'il contestait la régularité de cette expertise pour défaut de respect du contradictoire ; qu'il ne sera donc

tenu compte des éléments de cette expertise et de ses annexes que dans la mesure où ils ne sont pas réellement discutés ;

“aux motifs que, d’autre part, même si M. Y..., devant la cour, a tenté de se présenter comme un simple employé de Panship management, alors qu’il s’était présenté devant le juge des enquêtes préliminaires de Ravenne comme « président du conseil d’administration de la SRL Panship management and services » et avait reconnu diriger administrativement cette société, il suffit de relever que tous les courriers émanant de cette société figurant au dossier sont signés de lui pour qu’aucun doute ne subsiste sur sa qualité de dirigeant de cette société ; que son conseil ne conteste d’ailleurs pas dans ses écritures cette qualité ; qu’en cette qualité, et alors que la société Panship était le gestionnaire technique de l’Erika, ce qui n’est pas contesté, M. Y... disposait en fait et en droit d’un pouvoir de direction dans la gestion technique de l’Erika ; qu’ancien commandant de pétrolier, président du conseil d’administration de Panship, il avait les compétences, les moyens et le pouvoir d’assumer les responsabilités qui étaient les siennes ; que de par le contrat qui liait Tevere Shipping et Panship management, cette dernière société avait non seulement la charge d’assurer la maîtrise du navire et de l’équipage mais aussi la responsabilité d’organiser les réparations nécessaires et acceptées par Tevere Shipping ; que plus précisément, c’est M. F..., super-intendant chez Panship, qui préparait la liste des travaux ; que pour ce qui concerne les travaux de Bijela, M. F... a affirmé sans être démenti que le budget en avait été établi début 1998 avec le commandant Y... qui avait exercé un suivi ; que les appels d’offres avaient de la même manière été discutés avec M. Y... qui avait pris la décision finale ; que la liste des travaux établis à Ravenne en mai avait été approuvée par M. Y... ; que ce dernier avait été informé des décisions prises à Bijela, notamment de ne changer qu’une lisse de pont sur deux, bien que les mesures d’épaisseur aient révélé qu’elles étaient proches du minimum autorisé ; que certes, ces déclarations de M. F... ont été faites non pas au juge d’instruction, qui n’a pas jugé bon de l’entendre, de même qu’il n’a pas considéré nécessaire d’entendre M. G..., mais au collège d’experts du tribunal de commerce de Dunkerque, en présence de M. I... (expert de Total), M. J... (expert du Rina), de M. K... (expert du Fipol), de Me Siccardi (avocat du Rina), de M. L... (expert de Tevere Shipping et du P & I), de M. M..., de M. N..., de M. O... et de M. Y... lui-même, dont aucun n’a contesté auprès de ce collège les propos ici rapportés ; que la preuve étant libre en matière

pénale, la cour estime qu'il est ainsi suffisamment établi que M. F... a agi sous l'autorité constante de M. Y..., qu'il tenait régulièrement au courant et dont il sollicitait l'approbation ; qu'il n'était donc pas, contrairement à ce qu'a soutenu le conseil de M. Y..., investi d'une délégation de pouvoirs de la part de ce dernier ; que, dès lors il apparaît à la cour que la décision de faire des réparations a minima à Bijela est bien une décision de M. Y... lui-même, prise en accord avec M. X..., avec lequel il était seul chez Panship à avoir le contact ; que cette décision d'une extrême imprudence de la part d'une personne qui, au travers de l'entreprise qu'il dirigeait, avait mission de veiller à l'entretien du navire est la cause directe de l'état de corrosion d'une partie fondamentale de la structure du navire et donc de sa cassure, de son naufrage et de la pollution qui en a découlé ; que c'est à bon droit que le tribunal a retenu sa culpabilité personnelle, M. Y... n'ayant pas accompli les diligences normales compte tenu de ses fonctions, de ses compétences, du pouvoir et des moyens dont il disposait ; que de surcroît, cette faute caractérisée exposait l'équipage au risque de naufrage et de noyade, ce que ce navigateur expérimenté ne pouvait ignorer ;

“1) alors qu'il résulte des dispositions combinées des articles préliminaire et 427 du code de procédure pénale que, si en principe les infractions peuvent être établies par tout mode de preuve, c'est à la condition que la procédure d'administration de la preuve utilisée pour aboutir à la conviction des juges ait respecté le contradictoire, faute de quoi le principe de la présomption d'innocence, celui de la loyauté des preuves et l'objectivité de la préservation du droit des parties ne sont pas respectés ; que selon les propres constatations de l'arrêt, l'expertise ordonnée par le tribunal de commerce de Dunkerque, sur laquelle se fondait l'accusation, n'a pas revêtu un caractère contradictoire à l'encontre de M. Y... et que dès lors, la cour d'appel ne pouvait, sans méconnaître les principes susvisés, éléments du procès équitable, et les droits de la défense, se fonder essentiellement sur les éléments de ce rapport pour motiver sa décision de condamnation à son encontre ;

“2) alors que si les juges correctionnels décident selon leur intime conviction, c'est à la condition que cette intime conviction ne ressorte pas de motifs contradictoires et que la cour d'appel, qui avait liminairement pris le parti de ne tenir compte des éléments du rapport d'expertise déposé devant le tribunal de commerce, document

à charge, « que dans la mesure où ils ne sont pas réellement discutés » ne pouvait, sans se contredire, fonder essentiellement sa décision, particulièrement sur le grief qui était fait à M. Y... par la prévention d'avoir accepté de l'armateur qu'il minimise délibérément l'entretien et les réparations du navire par un financement insuffisant au regard d'un pétrolier vieux de 25 ans sur les éléments figurant dans ce rapport, lesquels étaient expressément contestés par lui dans ses conclusions régulièrement déposées ainsi que la Cour de cassation est en mesure de s'en assurer ;

“3) alors que la cour d'appel ne pouvait, sans méconnaître son office et violer, ce faisant, tout à la fois le principe du contradictoire et l'article 593 du code de procédure pénale, omettre de s'expliquer sur les chefs de conclusions de M. Y... contestant les conclusions du rapport des experts de Dunkerque quant aux causes du naufrage, quant à la question de l'insuffisance des réparations effectuées à Bijela et quant à la question de l'imputabilité de la prétendue décision qui lui était reprochée de procéder à des réparations a minima ;

“4) alors que la cour d'appel ne pouvait, sans se contredire et méconnaître ce faisant le principe du contradictoire, constater que M. Y..., n'étant pas partie à l'instance devant le tribunal de commerce de Dunkerque, n'avait pu adresser de dires aux experts dont l'expertise ne tenait pas compte de son point de vue et, en totale contradiction avec cette constatation, fonder sa décision quant à sa responsabilité pénale relativement à la prétendue insuffisance des réparations du navire essentiellement sur la seule considération qu'il n'avait pas contesté auprès de ce collège d'experts les déclarations de M. F... recueillies par eux” ;

Sur le cinquième moyen de cassation proposé pour M. Y..., pris de la violation de l'article 55 de la Constitution du 4 octobre 1958, de l'article 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des navires dite Convention Marpol du 2 novembre 1973, des règles 4, 5 et 11 de l'annexe I de ladite convention, des articles 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, 113-12, 121-1 et 121-3 du code pénal, préliminaire, 427, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale, ensemble violation des droits de la défense ;

“en ce que l’arrêt attaqué a déclaré M. Y... coupable de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE ou ZEP par un navire citerne étranger d’une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux pour avoir, en tant que gestionnaire de l’Erika et de dirigeant social de la société exploitante, accepté de l’armateur qu’il minimise délibérément l’entretien et les réparations du navire par un financement insuffisant ;

“aux motifs que, d’une part, pour la cour, c’est la destruction du pont, au dessus du ballast 2 tribord, qui est la cause originelle du naufrage et de la pollution ; que la cause de cette déstructuration tient à l’affaiblissement, à cet endroit, des structures assurant la rigidité de la poutre navire et cet affaiblissement n’a pas été causé par l’effet de sloshing (qui, cependant, l’a, ensuite, amplifié) ni par une fissure préexistante dans le bordé de muraille ; que les ballasts latéraux 2 ont été dédiés au ballastage bien avant les ballasts latéraux 4 ; que l’Erika étant plus particulièrement consacré aux produits chauffés, ses ballasts étaient alternativement remplis d’eau de mer (route légère) puis vidés et soumis à une atmosphère surchauffée, humide et saline (lorsque le navire est en charge), atmosphère que tous les scientifiques consultés en la présente affaire s’accordent pour reconnaître comme particulièrement corrosive ; que cette corrosion était normalement atténuée par les électrodes placées dans les ballasts (puisque les ions chlorure dispersés dans l’eau salée, qui sert d’électrolyte, sont attirés par l’anode et ne se fixent donc pas au fer des parois) ; qu’il se trouve que pour une question d’assiette du navire, les ballasts 2 sont plus souvent vides que les ballasts 4 et, lorsqu’ils sont vides, il n’y a plus d’électrolyte et donc plus d’effet des anodes ; que de plus, l’acier a un coefficient de dilatation important de sorte que la cuve 3 centrale, chauffée à 66° (D3172/12), a ses parois dilatées en proportion, tandis que le ballast 2 tribord dont la muraille est en contact avec la mer est beaucoup plus froid, ce qui engendre des tensions dans la structure et favorise encore sa corrosion ; que cette fragilité à la corrosion des ballasts 2 ressort des constatations faites après le naufrage ; que c’est ainsi que les observations effectuées par les « ROV » au fond de la mer ont montré que les tôles de l’Erika présentaient de fortes corrosions, notamment en tranche 2 ; qu’il a pu être écrit que les couches de peintures recouvrant les cratères de corrosion, de profondeur notable, avaient un « aspect cosmétique » (D 1653/92) ; que l’examen de l’épave La Pérouse par l’institut de soudure

a mis en évidence que si aucune perforation n'a été constatée, au voisinage ou sur les ruptures de bordé, au niveau du bordé de muraille et du bordé de pont des deux épaves avant et arrière, les transversales de muraille présentaient des perforations en parties supérieures des couples ; que l'institut de soudure a pu parler de « corrosion généralisée » pour la partie supérieure du couple C73 (D 4145/4), du couple C 72 et de sa transversale de muraille, de pertes d'épaisseur très importantes au niveau de la partie supérieure des couples et en particulier en bordure des ruptures, d'une « corrosion généralisée » affectant toute la partie supérieure des trois couples C 67, 68 et 69, le couple C 68 présentant en outre un fort amincissement par « corrosion généralisée » de la tôle avec nombreuses perforations ; que les lisses L 31, 30 et 29 côté bâbord présentaient aussi une corrosion très importante avec des pertes de matière telles qu'elles ont conduit à leur rupture ; que les examens dont il s'agit ont révélé une « corrosion généralisée » bien antérieure au naufrage du navire et affectant plus intensément les parties supérieures des transversales de murailles des couples C73 à C68 et des lisses supérieures de la cloison transversale de l'épave « Pont » qui se sont « totalement désagrégées » ; que les photographies prises des épaves La Pérouse et « Pont » figurant au dossier (D4145/7 suivants) montrent de multiples perforations consécutives à la corrosion dans les transversales de murailles des couples C 73, C 72, de la cloison C 70, du couple C 68, de la cloison longitudinale entre les lisses 29, 30 et 31 et plus généralement des aciers profondément et largement corrodés par la rouille, au point parfois de ressembler à de la dentelle ; que pour résumer, cette partie du bâtiment était atteinte d'une corrosion importante et parfois même foisonnante ; qu'on peut alors s'étonner d'un tel délabrement, si peu de temps après la visite annuelle effectuée par M. D... les 22 et 23 novembre 1999 à Augusta et dix-huit mois après les travaux de Bijela qui étaient censés redonner une nouvelle jeunesse à l'Erika ; qu'il n'est pas normal que les porques sur lesquelles, selon la facture du chantier de Bijela, d'importants travaux auraient été faits, après ceux accomplis à Ravenne en 1997, se soient rompus dix-huit mois plus tard ; que s'il n'est pas prouvé que l'une des tôles changées à Bijela est celle qui a flambé, néanmoins le flambement et les cassures de cette dernière n'ont pu se produire que parce que les tôles et/ou les lisses qui les rigidifient n'avaient pas une résistance suffisante aux efforts qu'elles ont subis le 11 décembre et cela en raison de leur « corrosion généralisée », selon l'expression du rapport de l'institut de Soudure ; qu'au terme de cette réflexion, il apparaît établi que l'accident de mer,

défini comme « l'abordage, l'échouement ou autre incident de navigation au autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison » dont l'Erika a été victime le 21 décembre 1999 et qui a causé la pollution de 400 km de côtes, est la conséquence de l'importante corrosion du navire à l'endroit où il a cédé ;

“aux motifs que, d'autre part, en outre, manifestement, les travaux de rénovation de l'Erika à Bijela ont été insuffisants pour qu'ils répondent aux exigences des sociétés de classification membres de l'IACS ; que l'examen des travaux effectués à Bijela montre qu'ils ont été beaucoup moins importants que ceux qui avaient été prévus au départ ; que certes il est de bonne pratique de demander un devis pour tous les travaux envisageables, afin que le chantier choisi ne puisse facturer chèrement les travaux supplémentaires, en profitant de l'impossibilité pour l'armateur de faire jouer la concurrence ; qu'en l'espèce, la différence entre les travaux figurant dans le devis et ceux réalisés est considérable ; qu'ils ont été réduits au tiers de ce qui avait été envisagé ; que si les enjeux économiques ont une très grande importance en la présente espèce, ils le sont pour tous les acteurs, y compris le chantier de Bijela. Si celui-ci a consenti à rogner sur ses marges, c'est en considération du volume de travail à effectuer et il n'est pas vraisemblable qu'il ait maintenu la même réduction de ses marges pour un volume réduit au tiers de ce qui était prévu dans le devis ; qu'on ne peut manquer d'être frappé par la disproportion entre les travaux réalisés et l'état de l'Erika, tel que M. E... l'a constaté en février ; qu'il a été insinué que M. E... avait exagéré ; qu'il a aussi été soutenu qu'il n'avait pu, seul et en si peu de temps, découvrir tant de désordres et donc que les parties du navire les plus rouillées lui avaient été complaisamment désignées ; mais que la cour constate que ni M. X..., ni Panship, ni M. F... n'ont prétendu avoir mis en doute, auprès de M. E... ou de ses supérieurs, les constatations de ce dernier ; que si M. Y... admet en avoir discuté avec M. E..., ce n'est pas sur le bien-fondé des constatations mais sur les travaux à faire ; que quant au fait que les zones les plus atteintes aient été désignées à M. E..., il ne peut rien en être tiré comme conséquence, d'autant que cette désignation peut être le fait du capitaine ou d'un membre de l'équipage ; que le fait que l'Erika, aux termes du rapport de M. E..., présentait « sur chaque plaque du pont » (page 2 de son rapport) une corrosion

importante et que, bien loin de les changer comme la prudence le recommandait, seules certaines l'ont été ; que plus précisément, le pont principal au centre du navire dans la zone du Manifold (avant la membrure 76) montrait selon le rapport de M. E..., une corrosion « générale et locale » répandue, avec perte d'épaisseur de quelques 68 % par rapport à celle d'origine, et toutes les plaques du pont principal, à l'avant de cette zone présentaient une corrosion « lourde » avec perte d'épaisseur de 50 à 60 % ; que la cour relève que selon les experts du tribunal de Dunkerque (D 4166/77), les mesures sur épave ont fait apparaître des corrosions comprises entre 28 et 40 % et que toutes les tôles de pont des citernes latérales étaient à remplacer ; que certes elles avaient séjourné 10 mois au fond de la mer, mais la raréfaction de l'oxygène à cette profondeur n'y permettait pas une oxydation supplémentaire notable de ces tôles ; que les « instructions to Surveyor » du Rina imposent que toutes les tôles de pont dont l'épaisseur est trouvée inférieure à 85 % de leur épaisseur au neuvage (D4140) soient remplacées ; que par conséquent, après la visite spéciale et les travaux de Bijela, aucune tôle de pont n'aurait dû être corrodée à plus de 15 % ; que le fait que, seulement dix-sept mois plus tard, les tôles de pont présentent une corrosion comprise entre 28 et 40 %, même en tenant compte d'une marge d'erreur due aux conditions de mesure, ne peut s'expliquer que par le non-respect de la règle des « instructions to Surveyor » rappelées ci-dessus ; que cela est d'autant plus flagrant si l'on se reporte aux constatations de M. E..., d'après lequel toutes les tôles de pont des citernes latérales étaient à remplacer, alors que le plan figurant au dossier et la facture montrent qu'elles sont loin de l'avoir toutes été ; que, pour les experts du tribunal de commerce de Dunkerque, alors que 56 tonnes de tôles d'acier du pont auraient dû être remplacées à Bijela, seules 3,6 tonnes l'ont été ; que de même, les lisses de pont mesurées sur épave présentaient une corrosion de 60 %, alors qu'au sortir du chantier de Bijela, aucune d'entre elles ne devait avoir une corrosion supérieure à 25 % ; qu'en fait, seule une lisse sur deux a été remplacée. Il était prévu 25 tonnes d'acier pour les lisses, il n'en a été utilisé que 12,5 tonnes ; que pour les tôles et lisses de murailles, dont on sait l'importance pour l'étanchéité du navire, alors qu'il était prévu de changer 34 tonnes d'acier, il n'en a pas été utilisé ; qu'au vu de l'épaisseur résiduelle des coupons de tôle de bordé découpées sur l'épave au fond, là encore, il n'a été tenu aucun compte des règles applicables ; que pour mémoire, la cour ajoute que, pour les cloisons longitudinales, dont elle a pu constater sur les photographies de M. E... l'état lamentable, il avait été

prévu 27 tonnes et que seulement 1,9 tonnes d'acier y ont été consacrées ; que selon les « Règles pour la construction et la prise en classe des navires » du Rina, paragraphe 3.3.1 « Pour toutes les visites [spéciales] de navires en général, après un certain âge et par la suite selon le type de navire, des vérifications particulières de l'état général de conservation des surfaces et des éléments résistants doivent être effectuées [] Les vérifications consistent en des mesures d'épaisseur par le biais de forage ou d'autres méthodes agréées [] L'étendue minimale des mesures requise [] est indiquée au tableau 3.1 qui s'applique aux navires ordinaires, aux navires citernes pour le transport de cargaisons non corrosives [] Quand les mesures d'épaisseur identifient des zones fortement corrodées, il convient d'augmenter le nombre des mesures pour déterminer l'étendue exacte de ce niveau de corrosion [] Dans le cas de tôles ou d'autres éléments structurels renouvelés récemment ou dont le renouvellement s'impose, les mesures doivent se pratiquer sur les tôles contiguës, sur la même virure ou sur des longueurs des mêmes éléments contigus à ceux qui ont été ou doivent être renouvelés » ; qu'en outre, pour les pétroliers (chapitre V), il est précisé (5.1.2.1 que « dans le cadre de la préparation pour l'inspection Spéciale, les mesures d'épaisseur et le programme de l'inspection doivent être pris en compte avant le déroulement de l'inspection Spéciale. Les mesures ne doivent pas être effectuées avant la quatrième inspection annuelle » ; qu'ainsi l'inspection doit se préparer ; qu'au paragraphe 5.1.5.1 (a) il est aussi mentionné « Avant l'Inspection Spéciale et moins d'un an avant si possible, un programme spécifique d'inspection doit être élaboré par le propriétaire en collaboration avec la Société de Classification. Le programme d'inspection doit prendre en compte les critères minima définis aux tableaux 5.1, 5.2 et 5.3 pour les inspections ciblées, les mesures d'épaisseur et les tests des citernes » ; qu'au (d) du même paragraphe, il est prévu que le programme d'inspection comporte également les niveaux maximums acceptables de pertes dues à la corrosion pour chaque composant structurel du navire et que le Rina communiquera ces données au propriétaire ; que le paragraphe 5.1.7.1 ajoute que les mesures d'épaisseur sont normalement effectuées sous la supervision de l'inspecteur ; que cependant, l'inspecteur peut accepter des mesures d'épaisseur qui n'ont pas été réalisées sous sa supervision ; que dans ce cas, il vérifiera ces mesures, comme il en décidera, pour s'assurer de leur acceptabilité et de leur précision ; que l'inspecteur devra vérifier et contresigner le rapport des mesures d'épaisseur ; qu'au vu de ces règles inspirées par celles de l'IACS, la

visite spéciale effectuée à Bijela par M. G... devait être précédée d'une préparation donnant lieu à un programme d'inspection écrit prenant en compte les mesures d'épaisseur qui ne doivent pas être antérieures à la précédente visite annuelle, en l'espèce le 13 juin 1997 à Civita Vecchia ; que certes, selon les experts du tribunal de commerce de Dunkerque, en pratique, seule une partie seulement des mesures d'épaisseur peut être faite avant que le navire n'arrive au chantier naval et ce pour des raisons d'accessibilité ; que les mesures d'épaisseur sur lesquelles les travaux de réfection devaient s'appuyer ont été effectuées, selon M. H..., d'une part, à Naples en mai 1999 et d'autre part à Bijela, du 18 juin au 3 juillet 1999, puis encore, du 8 au 12 juillet ; que le document qui a été établi comporte de très nombreuses erreurs ; que c'est ainsi qu'il comporte des épaisseurs de pièce qui n'existent pas, la mention d'épaisseurs d'origine erronées, ne donne aucune indication d'épaisseur pour des pièces qui auraient dû être mesurées, présente de multiples incohérences (erreurs qui font l'objet d'une énumération détaillée sur 7 pages (D4140/20 et s.)) au point que les experts du tribunal de commerce de Dunkerque qui l'ont analysé concluent que ce document « ne peut en aucun cas être le reflet de mesures effectivement réalisées à Naples et à Bijela » ; que c'est sur cette base, donc, que les travaux de réfection ont été réalisés ;

“aux motifs, enfin, que même si M. Y..., devant la cour, a tenté de se présenter comme un simple employé de Panship management, alors qu'il s'était présenté devant le juge des enquêtes préliminaires de Ravenne comme « Président du Conseil d'administration de la SRL Panship management and services » et avait reconnu diriger administrativement cette société, il suffit de relever que tous les courriers émanant de cette société figurant au dossier sont signés de lui pour qu'aucun doute ne subsiste sur sa qualité de dirigeant de cette société ; que son conseil ne conteste d'ailleurs pas dans ses écritures cette qualité ; qu'en cette qualité, et alors que la société Panship était le gestionnaire technique de l'Erika, ce qui n'est pas contesté, M. Y... disposait en fait et en droit d'un pouvoir de direction dans la gestion technique de l'Erika ; qu'ancien commandant de pétrolier, président du conseil d'administration de Panship, il avait les compétences, les moyens et le pouvoir d'assumer les responsabilités qui étaient les siennes ; que de par le contrat qui liait Tevere Shipping et Panship management, cette dernière société avait non seulement la charge d'assurer la maîtrise du navire et de l'équipage mais aussi la responsabilité d'organiser les réparations

nécessaires et acceptées par Tevere Shipping ; que plus précisément c'est M. F..., super-intendant chez Panship, qui préparait la liste des travaux. Pour ce qui concerne les travaux de Bijela, M. F... a affirmé sans être démenti que le budget en avait été établi début 1998 avec le commandant Y... qui avait exercé un suivi ; que les appels d'offres avaient de la même manière été discutés avec M. Y... qui avait pris la décision finale. La liste des travaux établis à Ravenne en mai avait été approuvée par M. Y... ; que ce dernier avait été informé des décisions prises à Bijela, notamment de ne changer qu'une lisse de pont sur deux, bien que les mesures d'épaisseur aient révélé qu'elles étaient proches du minimum autorisé ; que certes, ces déclarations de M. F... ont été faites non pas au juge d'instruction, qui n'a pas jugé bon de l'entendre, de même qu'il n'a pas considéré nécessaire d'entendre M. G..., mais au collège d'experts du tribunal de commerce de Dunkerque, en présence de M. I... (expert de Total), M. J... (expert du Rina), de M. K... (expert du Fipol), de Me Soccardi (avocat du Rina), de M. L... (expert de Tevere Shipping et du P & I), de M. M..., de M. N..., de M. O... et de M. Y... lui-même, dont aucun n'a contesté auprès de ce collège les propos ici rapportés ; que la preuve étant libre en matière pénale, la cour estime qu'il est ainsi suffisamment établi que M. F... a agi sous l'autorité constante de M. Y..., qu'il tenait régulièrement au courant et dont il sollicitait l'approbation ; qu'il n'était donc pas, contrairement à ce qu'a soutenu le conseil de M. Y..., investi d'une délégation de pouvoirs de la part de ce dernier ; que dès lors il apparaît à la cour que la décision de faire des réparations a minima à Bijela est bien une décision de M. Y... lui-même, prise en accord avec M. X..., avec lequel il était seul chez Panship à avoir le contact ; que cette décision d'une extrême imprudence de la part d'une personne qui, au travers de l'entreprise qu'il dirigeait, avait mission de veiller à l'entretien du navire est la cause directe de l'état de corrosion d'une partie fondamentale de la structure du navire et donc de sa cassure, de son naufrage et de la pollution qui en a découlé ; que c'est à bon droit que le tribunal a retenu sa culpabilité personnelle, M. Y... n'ayant pas accompli les diligences normales compte tenu de ses fonctions, de ses compétences, du pouvoir et des moyens dont il disposait ; que de surcroît, cette faute caractérisée exposait l'équipage au risque de naufrage et de noyade, ce que ce navigateur expérimenté ne pouvait ignorer ;

“1) alors que, selon les dispositions combinées de la Convention Marpol et de la Convention de Montego Bay, les poursuites

ne peuvent être engagées par les Etats que contre le propriétaire ou contre le capitaine ; qu'autant les dispositions de l'article 55 de la Constitution du 4 octobre 1958 que celles de l'article 113-12 du code pénal, imposent l'application stricte de ces conventions et que l'arrêt attaqué, qui constatait expressément que M. Y..., dirigeant social de la société Panship avait ni la qualité de propriétaire, ni la qualité de capitaine, ne pouvait, sans méconnaître les textes susvisés, entrer en voie de condamnation à son encontre ;

“2) alors que la cour d'appel ne pouvait, sans se contredire et méconnaître ce faisant le principe du contradictoire et les droits de la défense, fonder l'imputabilité de la décision de faire des réparations a minima de M. Y..., imputabilité expressément contestée par lui dans ses conclusions régulièrement déposées sur les seules déclarations à charge de M. F... aux experts désignés par le tribunal de commerce de Dunkerque en se référant essentiellement à la considération que M. Y... n'avait pas contestée « auprès de ce collège d'experts » les propos de ce témoin alors que ladite cour d'appel avait liminairement constaté que le rapport d'expertise déposé devant le tribunal de commerce de Dunkerque était dépourvu de caractère contradictoire à l'égard de M. Y... « qui n'avait pas été en mesure de déposer un dire » et ne pouvait donc être pris en considération qu'autant qu'il n'était pas contesté ;

“3) alors qu'il résulte de l'article 6 § 3 d) de la Convention européenne des droits de l'homme que l'audition des témoins à charge est un droit pour l'accusé ; qu'il résulte des énonciations de l'arrêt relatives à l'imputabilité de la décision de faire des réparations a minima que M. F... était, par l'effet des énonciations du rapport, non contradictoires à l'égard de M. Y..., des experts du tribunal de commerce de Dunkerque, un témoin à charge ; que dans ses conclusions régulièrement déposées, M. Y... faisait valoir qu'il avait délégué ses pouvoirs quant à la responsabilité des travaux de réparation à M. F... qui avait effectivement représenté la société Panship au cours des travaux et qu'il n'avait pas été mis en mesure d'obtenir l'audition de ce témoin à charge en raison du refus qui lui avait été opposé à ses demandes d'acte sur ce point par le juge d'instruction et notamment par ordonnance de ce magistrat du 16 avril 2004 et qu'en ne s'expliquant pas, fut-ce succinctement, sur ce chef péremptoire de conclusions, la cour d'appel a privé sa décision de base

légale au regard du texte conventionnel susvisé, lequel porte sur un élément essentiel du procès équitable ;

“4) alors que la cour d’appel ne pouvait, sans se contredire, affirmer que la décision de faire des réparations a minima à Bijela qu’elle imputait, par des motifs qui ne peuvent être admis pour les raisons sus-évoquées, à M. Y..., était la cause directe de l’état de corrosion d’une partie fondamentale de la structure du navire et donc de sa cassure, de son naufrage et de la pollution qui en était découlée dès lors qu’elle avait expressément constaté que la corrosion du ballast Il tribord, cause selon elle du naufrage, était due au fait que ce ballast du pétrolier particulièrement consacré aux produits chauffés était alternativement rempli d’eau de mer et soumis à une atmosphère surchauffée, atmosphère que tous les scientifiques consultés s’accordent pour reconnaître comme particulièrement corrosive et au fait que la muraille de ce ballast était en contact avec la mer, ce qui engendrait des tensions dans la rupture, c’est-à-dire à des éléments physico-chimiques ;

“5) alors qu’il s’ensuit que la cour d’appel ne pouvait entrer en voie de condamnation à l’encontre de M. Y..., à supposer que le fait visé dans la prévention lui soit imputable, que conformément aux règles de la causalité indirecte pour n’avoir pas pris des mesures en vue d’éviter le dommage et en précisant, sans insuffisance ni contradiction, en quoi il avait pu commettre une faute caractérisée, laquelle pouvait seule engager sa responsabilité pénale en application de l’article 121-3, alinéa 4, du code pénal ;

“6) alors qu’il résulte des dispositions combinées de l’article 113-12 du code pénal, de l’article 4 et de la règle 11 de la convention dite Convention Marpol que seules sont pénalement punissables en matière de pollution par rejet à la mer d’hydrocarbures provenant d’une avarie survenue à son navire ou à son équipement que les comportements volontaires ou ayant un caractère téméraire et commis avec conscience qu’un dommage en résulterait probablement et que dès lors, la cour d’appel ne pouvait retenir à l’encontre de M. Y..., une faute caractérisée au sens de l’article 121-3, alinéa 4, du code pénal, qu’autant que cette faute pouvait revêtir le caractère de faute inexcusable et entrer par voie de conséquence dans la définition de la règle II b) ii) de la convention susvisée, ce que la cour d’appel n’a nullement constaté ;

“7) alors que la conformité du navire aux prescriptions de l’annexe I de la Convention Marpol à la date du naufrage exclut par elle-même toute faute caractérisée s’assimilant à une faute inexcusable de la part du dirigeant social de la société gestionnaire de celui-ci impliquant la conscience du mauvais état du navire ; que la cour d’appel, qui constatait dans sa décision, de première part, que le certificat IOPP dont la délivrance est prévue par la règle 5 de l’annexe I de la Convention Marpol est précédée par une visite destinée à s’assurer que la structure, l’équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de l’annexe I, de seconde part, que le certificat IOPP comporte notamment l’engagement de l’Etat du pavillon que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 4 de l’annexe I et qu’il a été constaté que la structure, l’équipement, les aménagements, les installations, les matériaux et l’état du navire sont satisfaisants sous tous les rapports et que le navire est conforme aux dispositions pertinentes de l’annexe I de la convention, de troisième part, que le certificat IOPP avait été délivré provisoirement par M. G... le 15 août 1998 et jusqu’au 31 août 2003 ; que le 16 décembre 1998 par le Rina, organisme de certification, de quatrième part, qu’il n’était pas établi que M. Y... ait obtenu par fraude lesdits certificats, ne pouvait, sans se contredire et méconnaître ce faisant les dispositions du protocole I de la convention susvisée, retenir à l’encontre de M. Y... l’existence d’une faute caractérisée résultant d’une extrême imprudence dans l’entretien du navire au titre des travaux effectués à Bijela entre juin et août 1998 ;

“8) alors que, selon les constatations de l’arrêt, la SpA Rina, qui a succédé comme organisme de certification à Registro Italiano Navale, avait le pouvoir, à compter du 1er août 1999, de refuser le certificat de navigation ou de le renouveler, ce qui interdisait concrètement à un navire de naviguer ou encore de subordonner sa délivrance ou son renouvellement à la réalisation de travaux ou de le réserver à tel ou tel type d’activité et était chargée par l’Etat de Malte de contrôler la conformité de l’Erika aux conventions internationales réglementant la navigation ; que cette société, qui était par conséquent chargée de la sécurité, a confirmé à Augusta en novembre 1999 le certificat de classe de l’Erika, c’est-à-dire postérieurement aux travaux de réparation effectués à Bijela, jugés insuffisants par la cour d’appel sans s’assurer que la coque, les matériaux et la structure du navire lui permettaient de l’obtenir au regard des exigences de la Convention

Solas ; que l'existence de cette faute expressément considérée comme inexcusable par la cour d'appel, de la société de classification, exonère M. Y..., dirigeant social de la société chargée de la gestion technique du navire, de sa responsabilité pénale nécessitant, pour que puisse être retenue une faute caractérisée à son encontre, la connaissance du mauvais état du navire, dès lors que le certificat qui lui avait été régulièrement délivré impliquait par lui-même la parfaite conformité du navire aux exigences de sécurité et que dès lors la cour d'appel ne pouvait, sans se contredire et méconnaître ce faisant le sens et la portée de l'article 121-3, alinéa 4, du code pénal, entrer en voie de condamnation à l'encontre de M. Y... ;

"9) alors que, dans ses conclusions régulièrement déposées, M. Y... faisait valoir qu'ainsi que cela résultait des déclarations du témoin régulièrement cité par lui devant la cour d'appel, M. Gerry P... ayant travaillé au Lloyd's Register pendant seize ans, c'est à l'expert de la classe qu'il appartient de décider des travaux ou réparations qui doivent être effectués afin que le navire maintienne son statut de classe ; qu'en l'espèce c'est au Rina, société chargée de la classification, qu'il appartenait de déterminer l'étendue des travaux de réparation, notamment de tôlerie ; qu'en revanche, il appartenait à la société Panship de se conformer aux demandes du Rina ; que Panship a réparé le navire suivant les indications de l'expert de cette société ; qu'il n'existe pas de preuve au dossier d'un refus de sa part de faire telle ou telle réparation et que le Rina a délivré en fin de travaux le certificat de classification et qu'en affirmant que la décision de faire des réparations a minima était bien une décision de M. Y... lui-même par référence aux seules déclarations de M. F... aux experts du tribunal de commerce de Dunkerque, sans s'expliquer sur ce chef péremptoire de conclusions, la cour d'appel a privé sa décision de base légale ;

"10) alors que la cour d'appel ne pouvait retenir une faute caractérisée à l'encontre de M. Y... permettant d'engager sa responsabilité indirecte dans le naufrage ayant entraîné la pollution de la mer par hydrocarbures qu'autant qu'elle constatait que celui-ci était conscient ou à tout le moins ne pouvait pas ne pas être conscient, dans la période précédant le naufrage, de la fragilité de la corrosion des ballasts, laquelle n'a été caractérisée par la cour d'appel qu'à partir des constatations faites postérieurement au naufrage ; qu'à cet égard, M. Y... faisait valoir dans ses conclusions régulièrement déposées, que les rapports d'inspection sur l'état des ballasts qui lui avaient été adressés

par le commandant de l'Erika dans les mois précédant le naufrage – c'est-à-dire en janvier, avril et août 1999 – dates postérieures aux travaux de Bijela, indiquaient tous un bon état général des ballasts et qu'en ne s'expliquant pas sur ce chef péremptoire de conclusions, la cour d'appel a, une fois encore, privé sa décision de base légale ;

“11) alors que la circonstance, relevée par l'arrêt que M. Y..., pour le compte de M. X..., dirigeant de la société propriétaire du navire, ait mené une négociation particulièrement serrée au sujet du paiement des travaux, ne permettait pas elle seule d'en déduire qu'il avait pris la décision de faire des réparations a minima en accord avec l'armateur” ;

Sur le sixième moyen de cassation proposé pour M. Y..., pris de la violation de l'article 55 de la Constitution du 4 octobre 1958, de l'article 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des navires dite Convention Marpol du 2 novembre 1973, des règles 4, 5 et 11 de l'Annexe I de ladite convention, des articles 7, 8 et 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, 113-12, 121-1 et 121-3 du code pénal, préliminaire 6, 485, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale, ensemble, violation des droits de la défense ;

“en ce que l'arrêt infirmatif attaqué a déclaré M. Y... coupable de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE ou ZEP par un navire citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes pour défaut d'information des autorités françaises ;

“aux motifs que M. Y... a également été renvoyé devant le tribunal correctionnel pour n'avoir pas rendu compte aux autorités françaises des fuites de fuel à la mer révélées en début d'après-midi, le samedi 11 décembre par le télex de 11 h 42 de M. Z..., puis dans la nuit du 11 au 12 décembre 1999 ; que M. Y... a beaucoup insisté devant la cour sur le fait que cette tâche reposait sur le commandant ; que toutefois, si le SOPEP fait effectivement reposer cette charge sur le commandant, le Shore Based Contingency Plan (SBCP), dont les principes découlent du code ISM, lui-même institué par l'article IX de la Convention Solas, a une autre approche, y compris en cas de perte de pétrole ; que c'est ainsi que ce plan, établi par Panship le 31 octobre 1999 (D3894) indique que son but est d'apporter ses conseils à l'équipe

d'urgence à terre dans l'éventualité d'un rapport d'accident émanant d'un des navires de la société ou d'une situation d'urgence nécessitant la réunion de l'équipe d'intervention d'urgence ; que celle-ci est composée du directeur exécutif de Panship, du DPA et du chef de la section technique dont l'annexe A indique qu'il s'agit de M. Y..., du capitaine Amitrano (DPA), et de M. F... ; que le directeur exécutif préside l'équipe d'intervention d'urgence à terre et assure la liaison avec les avocats de la société, les clients, les Etats du pavillon et du port, les services d'urgence, les assureurs, etc ; que si un navire se trouve dans une situation de crise, le premier appel du commandant sera pour le DPA (la personne désignée à terre) ou tout autre représentant de la société que le commandant peut contacter, qui devra alors en informer le directeur exécutif, qui décidera ou non de convoquer l'équipe d'intervention d'urgence à terre ; que dans le paragraphe 6.3.1.1 du SBCP il est indiqué : « Dans l'éventualité d'une perte accidentelle de pétrole, les autorités locales doivent être immédiatement averties et des mesures de limitation des dommages et de leur propagation doivent être prises dès que possible » et le paragraphe 65.3.2.1.1 précise que, si un navire rapporte une décharge accidentelle de pétrole, il faut notifier immédiatement l'incident aux assureurs P & I, indiquer s'il est fait obligation de le notifier à l'Etat côtier qui pourrait être menacé par la pollution, contacter le bord et établir notamment si des autorités affectées ont été prévenues ; qu'en cas d'avarie de coque, le paragraphe 56.5.1 dispose que, dès que la société reçoit un rapport d'avarie, le responsable de la société doit décider de réunir la cellule de crise ou non et doit tenter d'obtenir les informations nécessaires du bord dès que la nature de l'avarie a été établie à bord ; que sur la base des informations reçues du bord, la société ou la cellule de crise doit recueillir diverses données qui sont précisées ; qu'après quoi la cellule de crise prendra toutes les décisions appropriées ; qu'il est souligné au paragraphe 6.5.4.1.2 que, selon l'étendue et le caractère de l'avarie, le contact doit être établi entre la société et, notamment, l'autorité d'Etat de contrôle de la pollution ; qu'il ressort donc de ce SBCP que, dès lors qu'il y avait éventualité de perte de pétrole, l'Etat côtier (les autorités locales) devait être averti par le responsable de la société et qu'en cas d'avarie de coque, un « contact » doit être établi avec « l'autorité de contrôle de la pollution » qui ne peut être que l'Etat côtier menacé par la pollution ; or, que le télex envoyé à Panship par M. Z... à 14 h 42 faisait état de ce que ce dernier « pouvait voir du pétrole aller à la mer à l'avant du manifold » ; qu'à réception, M. Y... aurait donc dû prévenir l'Etat côtier ;

qu'il aurait dû également le prévenir en raison du fait que les fissures du pont, dont il avait connaissance par le même télex, constituent une avarie de coque ; qu'il a donc bien manqué à l'obligation qui était la sienne d'avertir l'Etat côtier ; que si les autorités françaises avaient été averties dans l'après-midi du 11 décembre ou même le 12 décembre à 3 heures du matin, trois heures avant que l'Erika ne se brise, l'Abeille Flandres, qui n'a été sur zone qu'à 11 h 49, serait intervenu bien plus tôt et aurait éloigné l'Erika, bien plus qu'il n'a finalement pu le faire avec pour objectif d'écarter le danger des côtes françaises ; qu'en violant cette obligation qui était personnellement la sienne en tant que directeur exécutif de Panship (en application du Shore Based Contingency Plan) tout autant que celle du capitaine (en application du SOPEP), alors qu'il avait la compétence, le pouvoir et les moyens de le faire, M. Y..., qui n'a pas accompli les diligences normales que requérait la situation, a donc été à l'origine directe de la pollution des côtes françaises, après que l'Erika ait connu un accident de mer (la rupture du bordé de muraille) que son imprudence comme celle d'autres intervenants avait provoqué ; que cette faute, grave pour un professionnel du monde maritime et caractérisée, exposait les côtes françaises et leurs habitants à une pollution grave, ce qu'il n'ignorait aucunement ;

"1) alors qu'il résulte des dispositions combinées de l'article 113-12 du code pénal, de l'article 4 et de la règle 11 de la convention dite Convention Marpol que seuls sont pénalement punissables en matière de pollution par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue à son navire ou à son équipement les comportements volontaires ou ayant un caractère téméraire commis avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement et que dès lors la cour d'appel ne pouvait retenir à l'encontre de M. Y... une faute caractérisée au sens de l'article 121-3, alinéa 4, du code pénal qu'autant que cette faute pouvait revêtir le caractère de faute inexcusable et entrer par voie de conséquence dans la définition de la règle II b) ii) de la convention susvisée, ce que la cour d'appel n'a nullement constaté ;

"2) alors que l'obligation, édictée par l'article préliminaire du code de procédure pénale, de juger selon les mêmes règles les personnes se trouvant dans des conditions semblables et poursuivies pour les mêmes infractions et la chose jugée font obstacle à ce qu'une cour d'appel, en l'état d'une relaxe définitive prononcée par les

premiers juges en faveur d'un prévenu, fondée sur l'appréciation objective d'un comportement et de ses conséquences, entre en voie de condamnation à l'encontre d'un autre prévenu poursuivi dans la même procédure pour le même comportement en portant une appréciation objective différente de ce comportement et de ses conséquences ; que MM. Z... et Y... étaient poursuivis l'un et l'autre pour n'avoir pas informé les autorités françaises en temps utile de la situation de l'Erika ; que les premiers juges les avaient l'un et l'autre relaxés en raison du fait qu'au vu des avis divergents recueillis, ils n'étaient pas certain que les défaillances qui leur étaient reprochées dans l'application du SOPEP et du code ISM ou dans la transmission de l'information aient eu un rôle causal lors de l'accident de mer et qu'en l'état de la relaxe définitive prononcée au profit du commandant Z..., la cour d'appel ne pouvait, sans méconnaître les textes et principes susvisés, entrer en voie de condamnation à l'encontre de M. Y... pour ce même comportement en retenant que l'abstention qui lui était reprochée avait eu un rôle causal, portant ainsi une appréciation objective divergente de celle des premiers juges sur un comportement et ses conséquences définitivement apprécié par les premiers juges au profit d'un autre prévenu” ;

Sur le septième moyen de cassation proposé pour M. Y..., pris de la violation des articles 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, 111-4 du code pénal, 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, préliminaire, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale, ensemble violation des droits de la défense ;

“en ce que l'arrêt infirmatif attaqué a déclaré M. Y... coupable de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer dans la ZEE ou ZEP par un navire citerne étranger d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux pour n'avoir pris aucune mesure pour combattre ou limiter les effets de la pollution ;

“aux motifs qu'enfin, l'ordonnance de renvoi lui fait reproche de n'avoir pris aucune mesure pour combattre ou limiter les effets de la pollution, prévention qui se réfère à l'article L. 218-22 applicable à l'époque du code de l'environnement ; que l'article L. 218-18, en sa rédaction nouvelle, comme l'article L. 218-22 ancien, réprime le fait de ne pas prendre les mesures nécessaires pour éviter

une pollution par les hydrocarbures de la part des personnes, autres que le capitaine ou le responsable à bord, qui exercent, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ; que M. Y..., par le télex de 14 h 42, a eu connaissance d'un rejet à la mer d'hydrocarbures et a su également que le dessus de l'un des ballasts dans lequel des hydrocarbures s'étaient insinués, présentait des cassures par lesquelles des hydrocarbures pouvaient éventuellement s'échapper ; qu'or, des déclarations de M. Z..., il ressort qu'il ne s'en est pas inquiété bien que le Shore Based Contingency Plan lui fasse obligation d'apporter ses conseils au commandant Z... ; que bien au contraire, si l'on en croit ce dernier, et sur ce point il n'y aura pas de raison de douter de ses déclarations, il l'a incité à poursuivre son voyage, comme si de rien n'était ; qu'au cours de la nuit du 11 au 12 décembre, à 1 h 40 du matin, M. Y... a reçu un appel téléphonique de M. Z... qui lui a expliqué que la gîte avait repris sur tribord « en raison d'infiltration d'eau dans le ballast tribord par les fissures du pont principal », qu'il avait ordonné le pompage du ballast 2 tribord mais qu'il était inquiet en raison du risque de pollution en raison de la présence de fuel dans les citernes (D3684/4) ; que puis, à 3 h 47, il a de nouveau reçu un appel de M. Z... qui lui a parlé d'hydrocarbures à la mer (déclaration de M. Y... au juge d'instruction (D 3684/5)) ; qu'il en a conclu, a-t-il dit, qu'il y avait des problèmes de rupture structurelle ; que malgré ces informations et le fait qu'il en connaissait la gravité, tant au regard de la sécurité de l'équipage que des risques de pollution, il s'est abstenu de toute initiative pour combattre la pollution, hormis si on l'en croit, contacter le courtier de la société de remorquage Britannique Smit Tak afin d'envisager un remorquage auquel il a finalement renoncé (D 3684/6), au motif que « personne ne pouvait rien faire » ; qu'il aurait pourtant pu et dû réunir la cellule de crise, ce qu'il n'a pas fait quoiqu'il en dise, alerter les autorités côtières ou s'assurer qu'elles l'avaient été, mettre en oeuvre les autres dispositions du SBCP pour apporter conseils et suggestions au commandant de l'Erika ; qu'il aurait ainsi pu, dans ce cadre et à titre d'exemple, suggérer à ce dernier de colmater les fissures, ce qui, selon l'un des témoins entendus, peut se faire avec les moyens du bord ; que M. Y... avait les compétences, les pouvoirs et les moyens d'accomplir ces diligences normales ; que le manque de réactivité dont il a fait preuve face à un danger de pollution qui s'est précisé au fil des heures à partir du 11 décembre dans l'après-midi, constitue encore une faute caractérisée qui a eu pour conséquence inéluctable une dramatique pollution des côtes, ce dont, de par son

expérience, il ne pouvait qu'avoir conscience ; que cette faute entre dans les prévisions des textes susvisés de sorte que, pour ce dernier motif, la culpabilité de M. Y... sera retenue ;

“1) alors que la loi pénale est d'interprétation stricte et que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 incrimine le fait de n'avoir pas pris les mesures nécessaires pour éviter l'accident de mer qui a entraîné une pollution, donc une abstention préalable à la pollution et non pas une abstention subséquente et que dès lors, le fait de ne prendre aucune mesure pour combattre ou limiter les effets de la pollution, n'est pas réprimé par cette loi ;

“2) alors que la cour d'appel ne pouvait, sans se contredire, entrer en voie de condamnation à l'encontre de M. Y... pour un fait d'abstention subséquente alors qu'elle faisait bénéficier la société Total, poursuivie pour la même abstention exactement dans les mêmes termes, d'une décision de relaxe ;

“3) alors qu'en cet état, la décision de condamnation prononcée à l'encontre de M. Y... est discriminatoire comme méconnaissant le principe édicté par l'article préliminaire du code de procédure pénale selon lequel les personnes se trouvant dans des conditions semblables et poursuivies pour les mêmes infractions doivent être jugées selon les mêmes règles” ;

Les moyens étant réunis ;

Sur le cinquième moyen, pris en ses première et sixième branches, et sur le sixième moyen, pris en sa première branche :

Attendu que le rejet des premier, deuxième et douzième moyens proposés pour le demandeur rend les critiques formulées inopérantes ;

D'où il suit que les griefs doivent être écartés ;

Sur les mêmes moyens, pris en leurs autres branches, et sur les autres moyens :

Attendu que, pour confirmer le jugement ayant déclaré M. Y... coupable du délit de pollution involontaire, l'arrêt attaqué retient que le

prévenu, disposant en droit et en fait d'un pouvoir de direction dans la gestion technique de l'Erika, avait les compétences, les moyens et le pouvoir d'assumer les responsabilités qui étaient les siennes et a, malgré la mission qui lui incombait de veiller à son entretien, pris la décision de faire des réparations a minima du navire dont il connaissait l'état de vétusté ; qu'un tel comportement constitue la cause de l'état de corrosion d'une partie fondamentale de la structure du bâtiment et donc de sa cassure, de son naufrage et de la pollution en ayant découlé ; que les juges ajoutent que le fait, pour lui, de ne pas avoir donné l'alerte, lorsqu'il a appris, par télex, l'existence des premières fuites ainsi que la présence de fissures constitutives d'une avarie de coque et pouvant engendrer des déversements susceptibles d'exposer les côtes françaises à une pollution grave, caractérise un manquement aux diligences normales qui lui incombaient personnellement et que requerrait cette situation ;

Attendu qu'en l'état de ces seules énonciations d'où il résulte que M. Y..., qui a contribué à créer la situation ayant permis la réalisation du dommage et n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter, a commis une faute caractérisée créant un risque d'une particulière gravité, la cour d'appel, qui n'a pas méconnu les dispositions conventionnelles invoquées et qui a fait une exacte application de l'effet dévolutif de l'appel, a, sans se contredire et en répondant aux chefs péremptoires des conclusions dont elle était saisie, justifié sa décision ;

D'où il suit que les moyens doivent être écartés ;

Sur le troisième moyen de cassation proposé pour la société Total, pris de la violation des articles 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 modifié par la loi n° 90-444 du 31 mai 1990, devenu L. 218-22 du code de l'environnement, dans sa rédaction antérieure à la loi du 1er août 2008, L. 218-19 dans sa rédaction postérieure, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs et manque de base légale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a déclaré la SA Total coupable de pollution non intentionnelle par hydrocarbure, en qualité d'affrètement ayant un pouvoir de contrôle sur la gestion du navire et l'a condamné pénalement et au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

“aux motifs que le délit poursuivi ressort des articles L. 218-10, L. 218-21, L. 218-22 et L. 218-24 ancien du code de

l'environnement, qui réprime la pollution par imprudence des eaux territoriales résultant de la ruine du bâtiment et de sa rupture en ZEE et l'omission de prendre les mesures nécessaires pour en maîtriser les effets ; que comme cela a déjà été indiqué, ce délit est prévu désormais par l'article L. 218-19 paragraphe I, alinéa 2 et alinéa 3, 2°, du nouveau code de l'environnement qui punit de 800 000 euros d'amende le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord d'un navire-citerne d'au moins 150 tonneaux de jauge brute qui, lorsqu'un accident de mer a entraîné une pollution des eaux :

- a provoqué cet accident par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements, ou,

- n'a pas pris les mesures pour éviter cette pollution ; que l'article L. 218-18 rend applicable ces peines au propriétaire à l'exploitant (ou à leur représentant légal s'il s'agit d'une personne morale) ou à toute personne, autre que le capitaine ou le responsable à bord 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. 218-19 ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter » ; qu'il faut donc, pour que ces textes soient applicables à une personne autre que le capitaine ou les responsables de la conduite ou de l'exploitation à bord, que celles-ci :

- soit à l'origine d'une pollution ou n'ait pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter,

- exerce en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ;

- qu'il s'agisse d'un navire citerne d'au moins 150 tonneaux ;

- qu'il y ait accident de mer entraînant pollution des eaux ;

- provoqué par une imprudence, une imprudence ou inobservation de règlements ;

que la responsabilité pénale de la SA Total du chef de pollution suppose au préalable, en application de l'article 8 de la loi de 1983 devenu l'article L. 218-18 actuel du code de l'environnement que soit établi que cette société exerçait en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ; que le pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire qu'aurait exercé la SA Total Fina Elf a été largement contesté par les avocats de cette société qui observent que l'assimilation des affréteurs au voyage ou du vettéur aux personnes exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction sur la gestion ou la marche du navire n'est pas prévisible et totalement inédite ; que selon ceux-ci (page 41 des

conclusions aux fins de relaxe de la SA Total), le pouvoir de direction se caractérise par des « actes positifs de gestion » et « l'exercice d'un contrôle et d'une surveillance constante ne suffit pas à le caractériser » ; que quant au pouvoir de gestion, il s'agit du pouvoir exercé par toute personne ayant l'autorité de vérifier la bonne gestion nautique du navire et d'influencer celle-ci ; que n'exerçant ni l'un ni l'autre, l'affréteur, uniquement concerné par les opérations commerciales, ne saurait être visé par l'article 8 de la loi de 1983 et l'inclure dans les personnes concernées par cet article constitue une interprétation imprévisible et donc contraire au droit à un procès équitable institué par l'article 6 de la CESDH » ; que () ;

que la charte partie conclue entre la société Selmont et la société TTC comprend diverses dispositions dont la suivante :

« 28. Le fréteur s'engage à ce que le capitaine, sauf indication contraire de l'affréteur :

a) informe l'affréteur par radio, immédiatement après avoir quitté le dernier port d'escale du précédent voyage, ou au plus tard dans les 48 heures suivant l'heure et la date de la présente charte partie ; de l'heure et de la date prévue d'arrivée du navire au premier port de chargement ou, si le secteur de chargement se trouve dans le Golfe arabe, l'heure prévue d'arrivée au large de l'île Quoin ;

b) confirme ou modifie cet avis au plus tard 72 heures et une nouvelle fois au plus tard 24 heures avant l'arrivée prévue du navire au premier port de chargement ou, dans le cas d'un secteur de chargement situé dans le Golfe arabe, au large de l'île de Quoin ;

c) informe l'affréteur par radio, immédiatement après le départ du dernier port de chargement, de l'heure prévue d'arrivée du navire au premier port de déchargement ou dans la zone en mer où le navire a reçu instruction de se rendre pour les ordres télégraphiques, et confirme ou modifie cet avis au plus tard 72 heures et une nouvelle fois au plus tard 24 heures avant l'arrivée prévue du navire dans ce port ou sur cette zone ;

d) signale immédiatement à l'affréteur par radio toute variation supérieure à six heures par rapport aux heures d'arrivée prévues aux ports de chargement ou de déchargement, à l'île de Quoin ou dans la zone de mer,

e) adresse tous les messages radio conformément à la Partie I (K) » ; que la société TPS agissant pour TTC, a expressément imposé la modification du formulaire de la charte partie pour y insérer les dispositions suivantes :

“le fréteur devra dans les vingt quatre (24) heures de l’entrée en vigueur de la présente Charte, transmettre au Service intitulé TOTAL Shipping Risk Assessment Dept., n° de télécopie (XX X) XXXX xx xx :

i) les vingt-quatre points de contact du fréteur selon le plan approuvé dit « Shipping Oil Pollution Emergency Plan(SOPEP) » en vigueur à bord du navire, et

ii) la présentation et les coordonnées détaillées de la personne qualifiée et de l’organisation dite « Oil Spill Removal Organisation (OSRO, (Organisation pour l’évacuation des déversements d’hydrocarbures) et,

iii) une copie du Certificat dit « Safety Management Certificate »

(Certificat de gestion de la sécurité) et le Document de Conformité du fréteur conformément au Code ISM (au 1er juillet 1998)» ;

que, par des dispositions spéciales (dont le point L de la partie I) de la charte partie précise qu’elles sont incorporées dans celle-ci et en font partie et qu’elles prévaudront sur toute autre disposition de la charte partie, il est encore imposé au fréteur ;

“En cas d’incompatibilité entre les ordres du terminal et les instructions de voyage données par l’affréteur, le capitaine doit cesser les manoeuvres relatives à la cargaison et prendre immédiatement contact avec l’affréteur. Les ordres du terminal ne prévaudront en aucun cas sur les instructions de voyage données par l’affréteur et tout conflit devra être résolu avant la reprise des opérations sur la cargaison. Le navire ne devra pas reprendre les opérations sur la cargaison tant que l’affréteur n’aurait pas donné pour instruction au navire d’y procéder” ;

Vitesse : Le fréteur garantit que le navire réalisera le voyage en charge à une vitesse d’environ 12,5 noeuds, si les conditions atmosphériques et de sécurité de navigation le permettent. Le Fréteur garantit que le navire disposera d’une quantité suffisante de soutes à bord avant de charger la cargaison de l’affréteur de manière à permettre la réalisation du voyage à venir. Le capitaine doit suivre le conseil du représentant de l’affréteur concernant la maximisation des dépassements (en matière de staries)».

que par une lettre distincte de la Charte-partie mais qui constitue des instructions pour le voyage que Total DTS a adressé à son courtier Petrian Shipbrokers à Londres, pour être transmises à Selmont, il est indiqué ce qui suit :

« le capitaine doit se conformer aux instructions spécifiques suivantes concernant la cargaison : le voyage visé au titre de la charge-partie au voyage considérée[] », « Exigences relatives à l’heure prévue

d'arrivée au port de chargement et à la cargaison : le capitaine doit informer l'agent du port de chargement/le terminal/

Total de l'heure prévue d'arrivée du navire 7/5/3/2/1 jour(s) avant l'arrivée ainsi que les exigences relatives à la cargaison. Le capitaine doit faire part de l'heure prévue d'arrivée à TOTAL/aux agents/aux fournisseurs toutes les 24 heures et d'informer sans délai de toute variation de l'heure prévue d'arrivée supérieure à 6 heures » ;

c. Arrivée port de chargement « A réception des instructions de chargement, le capitaine doit adresser un telex aux agents au port de chargement prévu [] Le capitaine doit informer Total sans délai dès réception de ses instructions spécifiques :

ETA : l'heure prévue d'arrivée pour chaque port de chargement doit être confirmée 72/48/24 heures avant l'arrivée aux fournisseurs, aux agents et à Total.

Tout changement de l'heure prévue d'arrivée supérieur à 6 heures doit être notifié aux parties car (description de la cargaison) : la quantité de cargaison estimée devant être chargée et le plan de chargement prévu, citerne par citerne, en mètres cubes avec pourcentage utilisé.

« Dès l'arrivée à chaque port de chargement, le capitaine doit donner à Total les informations suivantes :

Arr : arrivée au port n.o.r. (avis d'arrivée/notice) envoyé Etb : heure prévue d'accostage, de commencement du chargement/chargement des soutes ou retard envisagé et justifiable , le cas échéant.

Ets : heure prévue d'appareillage « d) Inspection « Il est rappelé au Capitaine que des représentants de TOTAL peuvent monter à bord du navire aux ports de chargement/de déchargement de la cargaison et d'inspecter les citernes de cargaison du navire et les citernes à combustible et d'autres espaces que ceux réservés à la cargaison. Il est demandé au Capitaine de bien vouloir apporter son aide auxdits représentants et permettre d'accéder aux documents du navire s'ils en font la demande ».

« Au moment du départ de chaque port de chargement et pour chaque connaissance émis, le capitaine doit donner à TOTAL les informations suivantes :

gbl : chiffres des connaissances, bruts, pour chaque lot à 15 degrés centigrades :

tonnes métriques, tonnes longues, mètres cubes.

Car : description de la cargaison.

Con : noms du destinataire.

Dat : date de connaissance.

Des : destination Shi : noms de l'expéditeur.

Nbl : chiffres du navire pour chaque lot ; en tonnes métriques, tonnes longues, également à 15 degrés centigrades et à l'exclusion de l'eau, des impuretés et des résidus retenus.

Tem : température de la cargaison au moment du chargement/densité correspondante.

Api : densité à 15 degrés centigrades/sg à 60 degrés fahrenheit.

Bln : nombre de connaissements originaux signés par le capitaine. Si des connaissements n'ont pas été signés par le capitaine, indiquer clairement à qui a été donné le pouvoir de signer en son nom (préciser si e.d.p. appliqué, nombre scac le cas échéant).

Blo : nombre de connaissements originaux à bord le cas échéant.

Lot : chiffre du navire et grade de la quantité de la cargaison entrante qui a été effectivement chargée au dessus des résidus. Si des résidus ont été conservés séparément, l'indiquer clairement dans le message.

Lop : brève description de chaque lettre de protestation/réponse faite par le navire ou la terre (voir ci-dessus pour des exemples).

Eos : fin de la phase maritime de transport.

Nor : avis d'arrivée/notice envoyée.

Ber : toutes les amarres au poste à quai (identifier le terminal/poste à quai).

Hon : tuyaux branchés.

Slo : le chargement a commencé.

Elo : le chargement est terminé.

Hof : tuyaux débranchés.

Sld : le navire a pris la mer/appareillage.

Del : brève description des retards pris avant accostage et au poste à quai.

Eta : heure prévue d'arrivée au port de chargement /de déchargement avec tirant d'eau à l'arrivée se rapprochant le plus possible d'un tirant d'eau égal.

Le capitaine donnera à Total les informations suivantes :

sto : arrimage effectif de la cargaison (citerne par citerne en mètres cubes avec pourcentage de volume/ qualité utilisé(e)).

wat : contenu d'eau dans chaque grade évalué en opérant des prélèvements dans chaque citerne le lendemain du départ et 72 heures après.

Eta : heure prévue d'arrivée et tirant d'eau à l'arrivée se rapprochant le plus possible d'un tirant d'eau égal au port de déchargement. L'heure prévue d'arrivée doit être confirmée tous les trois jours et 120/72/48/24 heures avant que le navire n'arrive au(x) ports de déchargement auprès de Total, les agents, les réceptionnaires.

Tout changement de l'heure prévue d'arrivée supérieur à 6 heures doit être notifié à toutes les parties comme indiqué ci-dessus.

Hea : en cas de chauffage, température de la cargaison dans chaque citerne ainsi que consommation journalière pour le chauffage ».

« Transfert de la cargaison :

A aucun moment durant le voyage, la cargaison ne sera transférée d'une citerne à l'autre du navire sans le consentement exprès de Total. Ce consentement sera demandé par télex spécifiant les quantités de cargaison pour les citernes concernées et les raisons pour lesquelles un transfert de cargaison est nécessaire.

Le consentement de Total ne devra pas être déraisonnablement différé en cas de besoin de rééquilibrage de l'assiette (trim) et de mises sous tension et sera transmis sans délai par télex. Le capitaine devra alors confirmer que l'opération a été réalisée, toutes les mesures ayant été prises pour éviter une contamination croisée entre grades et les creux étant calculés et justifiés immédiatement avant et après le transfert de la cargaison afin d'être adressés à Total par télex et pour présentation au réceptionnaire au port de déchargement.

Au cas où le transfert de la cargaison ne peut être évité en raison d'une situation d'urgence impliquant des risques pour l'intégrité structurelle du navire ou la sauvegarde de la vie humaine, le consentement préalable de Total ne sera pas nécessaire. Le capitaine devra toutefois, dès que possible, informer Total par télex de ces circonstances ».

k. information sur les incidents ou accidents « Les incidents résultant d'une anomalie ou d'une panne de l'équipement du navire (machines, équipement de manutention de la cargaison, etc.) doivent être immédiatement signalés :

Les accidents graves tels que les abordages, échouement, explosions, incendies, pollutions doivent être également signalés à Total de toute urgence à :

Unité d'intervention d'urgence téléphone (24 heures sur 24) : XX X XX XX XX avec tous les renseignements nécessaires demandés sur l'incident (date, description, position, conséquence). La confirmation par télex de l'accident doit être adressée à Total.

« Avertissement : tout ordre venant directement des expéditeurs /destinataires/

courtiers/ pilotes ou toute autre personne ne doit pas être accepté par le capitaine avant qu'il ait demandé et obtenu l'accord de Total » ;

() que cette formulation [dans l'article 8 de la loi de 1983], pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion ou la marche du navire, vise non seulement le pouvoir de contrôle dans la gestion ou la marche du

navire, le pouvoir de direction dans la gestion et aussi le pouvoir de contrôle dans la marche du navire et non pas seulement le pouvoir de direction ou de gestion, comme indiqué par les conseils de la SA Total ; que certes, comme l'écrit la société TTC dans ses conclusions, en droit maritime, qu'il soit français ou anglo-saxon, l'affrèteur au voyage n'a pas la charge de livrer et maintenir le navire en bon état, de s'assurer que sa cargaison est transportée soigneusement et convenablement avec la plus grande diligence ; qu'il n'est pas responsable vis à vis du fréteur des actes, omissions et défaillances du capitaine et autres membres d'équipage et n'a pas le pouvoir d'imposer les actions à entreprendre en cas d'accident ; que force est de constater que, pour ce qui concerne les dispositions de la charte partie et documents annexes, elles permettent à l'affrèteur de vérifier le soin et la diligence avec lesquels la cargaison est transportée, la capacité du navire et de l'équipage à réaliser le voyage envisagé et plus généralement donnent à l'affrèteur un pouvoir de contrôle sur la marche du navire ; que le contrôle se définit en effet, selon le dictionnaire Littré, comme la vérification, l'examen ou la censure et, selon le Robert, également comme l'examen de l'état ou du fonctionnement de quelque chose ; que contrôler la marche d'un navire, c'est donc vérifier et examiner, censurer sa marche, mais ce n'est pas le diriger ; que le contrôleur se différencie totalement de celui qui lui dirige ; que, dans les dispositions précitées, se retrouvent toutes les notions de vérification, d'examen et de censure ; qu'ainsi, l'affrèteur s'attribue le droit de monter à bord du pétrolier, d'observer les opérations de chargement et de déchargement, d'inspecter les citernes, d'accéder aux documents du navire ; qu'il doit lui être remis le "Safety Management Certificate" (Certificat de gestion de la sécurité) et le document de conformité du fréteur conformément au Code ISM ; qu'il doit être tenu régulièrement au courant de la marche du navire et informé sur les raisons des éventuels retards ; qu'il doit obtenir une quantité d'informations sur les opérations de chargement et déchargement et il a le pouvoir de mettre obstacle aux ordres donnés par des tiers, sans qu'aucune exception ne soit prévue pour le fréteur ou l'armateur ; qu'il a de plus, été opportunément relevé que la disposition soumettant l'acceptation par le capitaine des ordres du pilote à l'accord de Total est sans rapport aucun avec le seul contrôle de la cargaison » ; que, dès lors, et en l'espèce, l'affrèteur disposait bien d'un pouvoir de contrôle sur la marche de l'Erika et pas seulement sur sa cargaison comme le soutiennent ses avocats, et la SA Total entre donc dans la catégorie des personnes qui peuvent encourir les peines prévues à l'article 8, alinéa 2, de la loi du 5 juillet 1983, dès

lors qu'elles ont été à l'origine d'une pollution des eaux territoriales entraînées par un accident de mer causé par une imprudence, une négligence ou une inobservation des lois et règlements ou qu'elles n'ont pas pris les mesures pour l'éviter ; que comme indiqué précédemment, il est constant qu'une pollution de grande ampleur a souillé les eaux territoriales françaises à la suite de l'accident de mer qu'a été le naufrage de l'Erika ; qu'il reste à rechercher si, comme le soutient la prévention, la SA Total Fina Elf est à l'origine de cette pollution par son imprudence, sa négligence ou l'inobservation des lois ou règlements et, s'agissant d'une personne morale, si cette imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements est le fait d'une personne physique ayant le pouvoir de la représenter ;

“alors que, selon l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 devenu L. 218-22 du code de l'environnement puis L. 218-18 du même code, est responsable du délit de pollution non intentionnelle, toute personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ; que le pouvoir de contrôle de la marche du navire se distingue du seul droit d'information ou de vérification, supposant un véritable pouvoir d'influer sur le comportement du navire, même si son détenteur n'est pas à l'initiative de la marche du navire ; que, pour retenir un tel pouvoir la cour d'appel s'appuie sur différentes clauses de la charte partie passée entre la société et le gestionnaire commercial du navire ; que, cependant, la disposition prévoyant la démarche à suivre en cas d'ordre donné par le pilote du terminal consistant dans l'obligation d'arrêter le chargement de la cargaison dans l'attente de la décision de l'affrètement, ne peut concerner que cette phase de l'affrètement, impliquant un contrôle du chargement ou déchargement de la cargaison et non un contrôle sur la marche du navire ; que la disposition spéciale portant « avertissement » de ne pas exécuter les ordres de toute autre partie, concluant les dispositions spéciales de la charte-partie ne peut, par son intitulé même et sa généralité, que concerner l'impossibilité pour toute autre personne de modifier les termes de la charte partie sans l'accord de Total ; qu'en constatant, par ailleurs, que l'affrètement s'attribue le droit de monter à bord du pétrolier, d'observer les opérations de chargement et de déchargement, d'inspecter les citernes, d'accéder aux documents du navire » et qu'il doit lui être remis le “Safety Management Certificate” (Certificat de gestion de la sécurité) et le document de conformité du fréteur conformément au code ISM, la cour d'appel ne fait référence qu'à de simples vérifications des

conditions de transport de sa cargaison et de demande de documents par l'affréteur, sans caractériser de contrôle par ce dernier en rapport avec la marche du navire ; que, dès lors, en l'état de tels motifs, la cour d'appel qui n'a pas caractérisé le contrôle sur la marche du navire n'a pu justifier sa décision" ;

Sur le quatrième moyen de cassation proposé pour la société Total, pris de la violation des articles 121-3 du code pénal et des articles 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 modifié par la loi n°90-444 du 31 mai 1990, devenu L. 218-22 du code de l'environnement, dans sa rédaction antérieure à la loi du 1er août 2008, L. 218-19 dans sa rédaction postérieure, 459, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs et manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a déclaré la SA Total coupable de pollution non intentionnelle par hydrocarbure, en qualité d'affréteur pour ne pas avoir appliqué de manière efficace le vetting qu'elle avait organisé et l'a condamnée pénalement et au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

"aux motifs qu'il est reproché enfin à la SA Total, d'avoir, d'une part, contrevenu à ses propres règles Vetting en acceptant l'Erika, pétrolier en limite d'âge, alors que sa période d'acceptation était caduque et, d'autre part, malgré la connaissance qu'elle avait des risques inhérents au transport maritime d'hydrocarbure plus particulièrement au transport du fuel n° 2, signé avec la société Offshore Selmont, le 26 novembre 1999, un contrat d'affrètement au voyage sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission, notamment en termes de sécurité, et qu'elle n'avait de ce fait procédé à aucune inspection physique du bâtiment permettant ainsi à l'armateur, uniquement soucieux de rentabilité financière, de percevoir le fret sans contrepartie de mise aux normes de son navire ; que les règles du Vetting de Total ont été instaurées afin de s'assurer de la qualité de tous les tankers utilisés pour le transport des cargaisons traitées par le groupe (D. 1286/2 note Q... D1283/2 note R...) ; que M. Q... explique que si aucune norme internationale n'exige de l'affréteur de procéder à un contrôle technique des navires, celui-ci trouve ses raisons dans le coût élevé pour l'entreprise d'un accident de mer, les coûts de nettoyage de la pollution et celui des indemnités aux victimes supportés in fine par les compagnies pétrolières, le risque d'une recherche de responsabilité de l'affréteur pour faute ou

négligence dans le choix du navire et le risque de voir la justice chercher à mettre en cause les acteurs solvables du transport maritime ; que l'Erika est sorti du chantier de construction en 1975 et avait donc 24 ans lors de son naufrage ; que la note Total Fina Intertanko (D. 396/2) précise que, pour le Vetting l'âge n'est pas un critère, sauf pour les navires de plus de 50 000 tonnes et de plus de 25 ans qui ne seront pas même examinés ; que pour les pétroliers de plus de 15 ans, l'agrément du Vetting de Total n'était valable que pendant un an, de sorte que la dernière acceptation datant du 24 novembre 1998, il n'était plus agréé à compter du 25 novembre 1999 ; que la charte partie au voyage a été datée du 26 novembre 1999 ; que néanmoins, en application des dispositions spéciales figurant au « L » de la partie I de cette charte, les instructions au voyage adressées le 30 novembre 1999 par Total DTS à Petrian Shipbrokers en faisaient partie intégrante ; que c'est donc le 30 novembre 1999, que cette charte partie a été finalisée ; qu'il est donc établi que l'affrètement de l'Erika est intervenu bien après la date limite de l'agrément ; que la société Total observe pour justifier cette situation, que ce délai n'est qu'indicatif, qu'il s'agit d'une règle qu'elle s'est imposée à elle-même, qu'il lui était loisible d'affréter des navires que le service Vetting n'avait pas inspectés, que c'est au moment de la négociation que son employé s'est informé de la situation de l'Erika au regard du Vetting de Total ; que c'est oublier que le Vetting n'a pas été créé pour satisfaire un quelconque caprice mais bien pour échapper au reproche de négligence que pouvait encourir Total en cas d'affrètement d'un navire sous norme ; que si ceux qui ont établi la note Total Fina Intertanko ont fixé à un an la durée d'une acceptation, c'est bien parce qu'ils connaissaient que, pour un pétrolier de 50 000 tonnes et de plus de 15 ans, la prudence nécessitait que, chaque année, il soit inspecté pour s'assurer qu'il était apte à l'usage auquel le groupe Total le destinait ; que la cour ne voit aucune autre justification à cette prudence que le risque des graves dégradations que le temps fait courir chaque année à un navire déjà ancien ; qu'à l'inverse, s'affranchir dans ce délai « prudentiel » d'un an au plus entre deux inspections Vetting, constitue en soi une imprudence ; que sauf négligence dans l'inspection Vetting, si l'Erika en avait fait l'objet fin 1999, il n'aurait pas été accepté ; qu'en effet, l'inspection Vetting ayant pour objet de s'assurer de la qualité des tankers utilisés par Total, il est logique de considérer qu'une inspection répondant aux exigences de cette mission aurait révélé les faiblesses de l'Erika et son inaptitude à naviguer en Atlantique en période de tempêtes ; que l'inspecteur aurait nécessairement tenu compte de ce que, lors de la précédente

inspection par M. S..., l'Erika avait été jugée «à la limite acceptable ; qu'en dehors du pont principal, M. S... (D. 2556/3) avait constaté que ses autres ponts étaient rouillés, et cela seulement trois mois après les travaux de Bijela et enfin, qu'il allait atteindre 25 ans, âge auquel Total n'affrétait plus les pétroliers ; qu'il aurait relevé que le certificat de classe n'avait été renouvelé à Augusta en novembre 1999 que pour seulement deux mois, ce qui suffisait à suspecter la nécessité de travaux d'entretien ; que comme l'inspecteur de BP, M. T..., il aurait constaté que les dalots des deux bords du pont principal étaient tendus et présentaient une corrosion perforante sur bâbord, observation que l'inspecteur a jugée comme étant à haut risque, sans doute parce que bien que les dalots ne fassent pas partie des éléments qui concourent à la résistance de la structure, leur corrosion seize mois après les travaux de Bijela laissait deviner de plus graves désordres ; qu'il importe peu que d'autres services Vetting d'autres sociétés pétrolières aient conclu à la travaillabilité de l'Erika ; que la suite a démontré qu'il était trop corrodé pour être employé tel quel et l'erreur commise par les inspecteurs Vetting d'autres compagnies n'efface en aucune manière la faute d'imprudence commise par Total en affrétant l'Erika dans ces conditions ; qu'en s'affranchissant des règles relatives à la fréquence des inspections Vetting, le signataire de la charte partie au voyage passée avec la société Selmont, société qui n'était pas une coquille vide, mais dont il était clair pour tous que ces représentants n'avaient aucune compétence (Q..., D. 3636) a donc commis une imprudence qui a permis que l'Erika navigue les 8, 9, 10 et 11 décembre 1999 par un temps très dur entre Dunkerque et l'Espagne, ce qui a contribué à créer la situation ayant permis le naufrage et la pollution qui s'en est suivie ;

“1) alors que, selon l'article 121-3 du code pénal, il y a délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait ; que, dans l'affrètement au voyage, seul le fréteur ou l'exploitant nautique sont tenus et ont les moyens, du fait de leurs fonctions et de leur mission, de fournir un navire apte au voyage pour lequel il est affrété, sous le contrôle des sociétés de classification, dont la mission est précisément de garantir l'état de navigabilité du navire ; que le seul fait pour un affréteur de prévoir une procédure permettant de s'assurer

que son cocontractant remplit ses obligations contractuelles et internationales de contrôle de l'état du navire et de s'assurer que celui-ci peut être utilisé pour la cargaison envisagée, n'est pas de nature à permettre de considérer qu'il entre dans les fonctions, la mission et les compétences de l'affréteur au voyage de contrôler lui-même la navigabilité du bâtiment dont l'affrètement est envisagé ; qu'en estimant que la société Total, en qualité d'affréteur, avait commis une faute en n'organisant pas le contrôle annuel sur place qui aurait, selon la cour, été prévu dans sa procédure de vetting, alors que sa qualité d'affréteur ne lui imposait pas, dans le cadre des diligences normales qui pouvait être exigées d'elle, compte tenu de ses compétences, du pouvoir et des moyens dont elle disposait, de s'assurer de la sécurité structurelle du navire qui devait être affrété, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision ;

“2) alors que, tout jugement ou arrêt doit contenir des motifs propres à justifier la décision ; que l'insuffisance ou la contradiction de motifs équivaut à leur absence ; que si la cour d'appel a considéré que l'affréteur était lié par la procédure de vetting du fait même qu'il l'avait créée pour éviter de voir sa responsabilité engagée, elle ne pouvait sans se contredire considérer que la société était tenue par des obligations assurant une procédure efficace, telle celle de procéder à un contrôle annuel des navires de plus de 15 ans qu'elle souhaitait affréter, alors que, si un tel contrôle annuel était effectivement prévu, la société n'en avait pas fait un préliminaire indispensable à l'affrètement de tels navires, l'absence d'inspection annuelle n'excluant pas, selon les termes de sa procédure de vetting, l'utilisation d'un tel navire, comme l'indiquait la défense pour la société Total, ce que n'a pas contesté la cour d'appel ;

“3) alors que, en matière de pollution non intentionnelle, le lien de causalité entre la faute et le dommage doit être certain ; que la cour d'appel a jugé qu'il « est logique » de considérer qu'une procédure de contrôle annuel adéquate aurait permis de constater les défauts du navire et ainsi d'éviter l'affrètement ; qu'elle relève, pour s'en expliquer, qu'un tel contrôle aurait permis de constater les remarques qui avaient déjà été faites un an plus tôt par l'inspecteur vetting de la société qui n'avait pourtant alors pas exclu l'affrètement, que l'inspecteur de la société Total aurait pu adopter la même position que l'inspecteur vetting de BP qui venait de suspendre son acceptation du navire, décision qui pouvait s'expliquer, selon la cour, par le fait

que, même si les dalots n'étaient pas un élément de la structure du navire, à l'origine de l'accident, la constatation de leur corrosion « laissait deviner » des « désordres », sans dire lesquels, et enfin que l'inspecteur vetting de la société aurait constaté que la classification n'avait été renouvelée en novembre 1999 par la SPA Rina que pour deux mois, ce qui, selon la cour, permettait de suspecter la nécessité de travaux d'entretien, sans dire ce qui permettait d'évaluer leur éventuelle importance au regard de la structure du navire ; qu'en l'état de motifs purement hypothétiques sur la possibilité en cas de visite sur place un an seulement après la précédente visite de constater des défauts dans la structure du navire, à l'origine du naufrage, le navire n'étant pas dépourvu des documents attestant de sa navigabilité, et de simples suppositions sur l'attitude qu'aurait adoptée l'inspecteur vetting de Total en cas de vérifications sur place, la cour d'appel n'a pu justifier sa décision ;

“4) alors que, en considérant que les vérifications sur place auraient permis de constater que la classification n'avait été « renouvelée » que pour deux mois, ce qui suffisait à suspecter la nécessité de travaux d'entretien, alors que ce renouvellement de la classification impliquait que le navire pouvait être encore affrété, au moins pendant ce délai, la cour d'appel qui n'a pas précisé en quoi cette classification était incompatible avec l'affrètement par la prévenue, a privé sa décision de base légale ;

“5) alors que, en considérant qu'une vérification sur place d'un inspecteur de Total SA aurait pu permettre de ne pas accepter le navire, comme l'avait fait BP, sans répondre aux conclusions de la société prévenue qui remarquaient que si BP avait suspendu son acceptation, cette décision était provisoire, ne portant que sur les dalots, et que d'autres compagnies avaient accepté le navire dans la même période, dont Exxon qui s'était également livré à un contrôle sur place ; que faute d'avoir répondu à ce chef péremptoire de conclusions, la cour d'appel a privé sa décision de base légale ;

“6) alors que et en tout état de cause, l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 prévoit que la peine pour pollution non intentionnelle peut être imposée à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à 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 aura été à

l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa ; qu'il en résulte nécessairement que c'est dans l'exercice d'un tel pouvoir que la personne l'exerçant doit avoir commis la faute à l'origine de la pollution ; que la cour d'appel déclare Total SA coupable de pollution involontaire en retenant à son encontre une faute consistant dans l'affrètement du navire sans nouvelle inspection vetting annuelle ; que le vetting étant sans lien avec le pouvoir de contrôle sur la marche du navire justifiant selon elle de pouvoir envisager sa responsabilité, parce qu'antérieur au contrat d'affrètement, la cour d'appel a méconnu l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983" ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que, pour confirmer le jugement ayant déclaré la société Total SA coupable du délit de pollution involontaire, l'arrêt, après avoir analysé les termes de la charte partie liant le fréteur Selmont à la société Total Transport Corporation dont le dirigeant était aussi un haut responsable d'une direction spécialisée de la société Total SA, ayant pour mission d'avaliser l'ensemble des chartes parties d'affrètement, retient que cette dernière société, pour éviter le risque d'une recherche de responsabilité pour faute en cas d'affrètement d'un navire sous norme, avait mis en place, un système de "vetting" impliquant des contrôles techniques dont la mise en oeuvre 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 ; que les juges ajoutent que la charte partie a été passée par la société Total SA, connue pour son professionnalisme, avec une société dont il était évident, pour tous, que ses représentants n'avaient aucune compétence autre que commerciale, ce qui aurait dû la conduire à la vigilance même si aucune règle du "vetting" n'impose au service qui en est chargé de s'assurer de la compétence et de la qualité de la "Compagnie" au sens du code international de gestion de sécurité ; qu'ils précisent, en outre, 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 ; que les juges en déduisent que l'affrètement au voyage de l'Erika, au nom

de la société Total SA, dans des conditions qui n'auraient pas dû le permettre dès lors que la date limite du précédent agrément du service "vetting" conféré pour un an par cette société était expiré, est constitutif d'une imprudence ayant entraîné, par temps très dur, la navigation du pétrolier qui s'est brisé ;

Attendu qu'en l'état de ces motifs, d'où il se déduit que la société Total SA n'a pas accompli les diligences normales qui lui incombait, compte tenu de la compétence de la personne qui était chargée de la représenter à l'occasion des opérations maritimes qu'elle devait avaliser en disposant de la compétence, de l'autorité et des moyens que lui conféraient ses hautes fonctions au sein de la société, la cour d'appel a justifié sa décision ;

Que, dès lors, les moyens ne sauraient être accueillis ;

Sur le cinquième moyen de cassation (abrogation de l'incrimination selon la loi nouvelle) proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 112-1 du code pénal, 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, L. 218-18 du code de l'environnement ;

"en ce que l'arrêt attaqué a confirmé le jugement ayant déclaré coupable la société Rina pour les faits qualifiés de pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite à un accident de mer le 12 décembre 1999 et l'a condamnée à 375 000 euros d'amende ;

"aux motifs que, sur la loi du 1er août 2008 modifiant la prévention, la prévention adoptée dans l'ordonnance de renvoi à l'égard des prévenus est celle d'avoir "été, par imprudence et négligence, à l'origine d'une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999 résultant d'un accident de mer provoqué par le capitaine en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française et d'avoir omis de prendre les mesures nécessaires pour limiter la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique qui en a résulté" ; qu'en outre, pour les prévenus personnes physiques, le juge d'instruction précise

qu'il s'agit d'une négligence "caractérisée" (ce qualificatif étant au singulier) et, pour les personnes morales, rajoute " par l'un au moins de ses représentants ; que les articles visés sont en premier lieu les articles 1, 7, 8 et 10 de la loi du 5 juillet 1983 ; que l'article 8 dispose : "Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes français ou étrangers qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime.[...]" ; que, cependant, la loi de 1983 a été abrogée par l'article 5 -18° de l'ordonnance 2000.914 du 18 septembre 2000 et remplacée par le code de l'environnement annexé à l'ordonnance ; que la partie relative à la répression des rejets polluants des navires a fait l'objet d'une première modification par la loi du 3 mai 2001, puis d'une seconde par la loi du 10 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité ; qu'or, l'article 112-1 du code pénal dispose :

"Sont seuls punissables les faits constitutifs d'une infraction à la date à laquelle ils ont été commis.

Peuvent seules être prononcées les peines légalement applicables à la même date.

Toutefois, les dispositions nouvelles s'appliquent aux infractions commises avant leur entrée en vigueur et n'ayant pas donné lieu à une condamnation passée en force de chose jugée lorsqu'elles sont moins sévères que les dispositions anciennes" ;

qu'il s'en déduit que la dépénalisation d'un comportement n'en autorise plus la poursuite et que, en cas d'abrogation d'une loi d'incrimination, le fait incriminé doit, pour pouvoir être poursuivi, demeurer punissable ; qu'en conséquence, l'ordonnance de renvoi a donc également visé les articles L. 218-10, L. 218-21, L. 218-22 et L. 218-24, actualisés au 10 mars 2004, du code de l'environnement ; que l'article 218-10 du code de l'environnement, en sa rédaction du 10 mars 2004, vise les "rejets", mais l'article L218-21 paragraphe I vise " le fait, pour le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes français ou étrangers, de provoquer par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements dans les conditions

définies à l'article 121-3 du code pénal, un accident de mer tel que défini par la convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures ou de ne pas prendre les mesures nécessaires pour l'éviter est punissable lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime » ; qu'il s'agit donc de l'article correspondant à la prévention réprimée à l'époque des faits par l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 ; que la loi du 1er août 2008 a refondu les articles L. 218-10 à L. 218-26 du code de l'environnement ; qu'elle prévoit ainsi, au second alinéa du paragraphe I de l'article L. 218-19 nouveau : « Est puni de la même peine le fait, pour tout capitaine ou responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates formes, de provoquer par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements un accident de mer tel que défini par la convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, ou de ne pas prendre les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux.

Les peines sont portées à :

- 1) 400 000 euros d'amende lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-12 ;
- 2) 800 000 euros d'amende lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire ou d'une plate-forme entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-13; [...] ;”

qu'il ressort clairement de la comparaison entre l'article L. 218-21 du code de l'environnement, dans sa rédaction du 10 mars 2004, et l'article L. 218-19 dans sa nouvelle rédaction, que ces deux textes sont semblables, hormis la disparition de la référence aux conditions définies à l'article 121-3 du code pénal, et des précisions données sur le statut juridique des eaux polluées ; que, par conséquent, le délit de pollution, tel que poursuivi, demeure punissable sous l'empire de la loi nouvelle, dont le champ d'application apparaît encore plus large ; que, pour la clarté de l'exposé, il faut souligner que, dans l'article L. 218-22 paragraphe II, ancienne rédaction, était prévue une cause d'aggravation du délit sus-visé « lorsque l'accident de mer [] a, directement ou indirectement, soit pour origine la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, soit pour conséquence un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement ; que cette disposition

a été reprise dans l'article L. 218-19 paragraphe II nouveau ainsi rédigé :
« Lorsque les infractions mentionnées au I ont pour origine directe ou indirecte soit la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, soit une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité que son auteur ne pouvait ignorer » ;
que, s'il y a donc eu plusieurs modifications notamment par ajout du membre de phrase "soit une faute caractérisée qui exposait etc..." , elles ne portent pas sur les éléments constitutifs du délit de pollution provoqué par imprudence, négligence ou inobservation des règlements, mais sur une circonstance aggravante de ce délit que n'a pas retenue l'ordonnance de renvoi ; que, pour être complet, il y a lieu d'ajouter que le paragraphe IV de l'ancien article L. 218-22 du code de l'environnement qui disposait « Les peines prévues aux I et II 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 à 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'une pollution dans les conditions définies au présent article » se retrouve dans l'article L. 218-18 nouveau ; que, dès lors, le moyen tiré de ce que la loi du 1er août 2008, pour caractériser le délit de pollution, imposerait de nouvelles circonstances pour lesquels les prévenus ne seraient pas renvoyés doit être écarté ; que, néanmoins, la peine encourue en application de la nouvelle rédaction étant plus sévère que l'ancienne, seules les peines prévues par la loi du 5 juillet 1983 sont applicables ; que les observations faites sur la compatibilité de la loi du 5 juillet 1983 avec les dispositions de la Convention Marpol sont transposables à la loi du 1er août 2008 qui n'en diffère pas sur l'essentiel ;

“alors que la loi pénale nouvelle s'applique aux infractions commises avant son entrée en vigueur lorsqu'elle est moins sévère que la loi ancienne ; que l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, fondement des poursuites, vise toute personne ayant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire lorsque cette personne avait été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au 1er alinéa du même article 8, c'est-à-dire avait commis une imprudence, une négligence ou une inobservation des lois et règlements qui avait eu pour conséquence un accident de mer et que cet accident avait entraîné une pollution des eaux ; que ce texte, après

codification et modification, est devenu en dernier lieu l'article L. 218-18 du code de l'environnement qui, dans sa rédaction résultant de la loi du 1er août 2008, vise la personne exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire et que cette personne est à l'origine d'un rejet effectué en infraction aux articles L. 218-11 à L. 218-17 et L. 218-19, ce qui ne peut s'entendre que d'un rejet prohibé par ces textes, et non pas une pollution involontaire provoquée par un accident de mer, que la loi nouvelle n'incriminant plus la pollution survenue par un accident de mer et imputable à l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements par la personne ayant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, la cour d'appel devait en accorder le bénéfice à la société Rina et la relaxer des poursuites" ;

Attendu que le moyen, qui se borne à reprendre l'argumentation que, par une motivation exempte d'insuffisance comme de contradiction, la cour d'appel a écartée à bon droit, ne saurait être accueilli ;

Sur le troisième moyen de cassation proposé pour l'association Union fédérale des consommateurs Que Choisir Quimper, pris de la violation des articles 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, 1er et 6 de la loi du 1er juillet 1901, 2, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a déclaré irrecevable en sa constitution de partie civile l'Union fédérale de consommateurs Que Choisir Quimper ;

"aux motifs que l'UFC de Quimper a été agréée au titre de la protection de la nature par arrêté du 25 juillet 1996 du préfet du Finistère et au vu du décret du 28 février 1996 relatif aux associations agréées de protection de l'environnement, mais également en tant qu'organisation de défense des consommateurs, par arrêté du 30 avril 1997 puis par arrêté du 5 décembre 2006 ; qu'elle a pour but, notamment, de défendre les droits des consommateurs et d'agir pour la protection du cadre de vie et de l'environnement, et notamment dans le cadre de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau ; que le conseil d'administration est habilité à décider de l'opportunité d'agir en justice et à donner mandat à un administrateur pour représenter l'association (point 8.7 des statuts) ; qu'ayant une existence juridique bien antérieure

à la date de commission de l'infraction et ayant été agréée tant comme association de consommateurs que de protection de la nature bien avant de se constituer partie civile, elle peut donc exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement et aussi l'action civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif des consommateurs ; que, cependant, ni au dossier du tribunal, ni au dossier remis à la cour ne figure la délibération du conseil d'administration aux termes de laquelle son président a été autorisé à se constituer partie civile dans la présente espèce ; que, dès lors, c'est à tort que la constitution de partie civile de cette association de consommateurs a été déclarée recevable ;

“alors que le mandat pour représenter une personne morale en justice peut être régularisé a posteriori par l'organe compétent pour confier un tel mandat jusqu'à ce que le juge statue ; qu'en affirmant que ne figurerait ni au dossier soumis aux premiers juges, ni au dossier remis aux juges d'appel la délibération du conseil d'administration de l'UFC Que Choisir Quimper aux termes de laquelle son président avait été autorisé à se constituer partie civile dans l'affaire de l'Erika, quand l'association avait produit devant la cour d'appel une délibération du 24 juin 2009 par laquelle son conseil d'administration approuvait la constitution de partie civile effectuée dans cette affaire par son président, au nom de l'association, la cour d'appel a entaché sa décision d'une contradiction de motifs et a violé les textes susvisés” ;

Attendu que, pour écarter la constitution de partie civile de l'association Que Choisir Quimper reçue par le tribunal, la cour d'appel retient que ni au dossier du premier juge ni au dossier remis en appel ne figure la délibération du conseil d'administration aux termes de laquelle son président a, conformément aux statuts de cette association, été autorisé à se constituer partie civile pour les infractions reprochées ;

Attendu qu'en l'état de ces seuls motifs, et dès lors que la règle du double degré de juridiction fait obstacle à ce qu'une constitution de partie civile irrecevable en première instance soit régularisée en cause d'appel, la cour d'appel a justifié sa décision ;

D'où il suit que le moyen ne peut qu'être écarté ;

Sur le troisième moyen de cassation proposé pour l'Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe, pris de la violation des articles 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, 1er et 6 de la loi du 1er juillet 1901, 2, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a confirmé le jugement entrepris rendu le 16 janvier 2008 en ce qu'il a déclaré irrecevable en sa constitution de partie civile l'Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe (FEEE) ;

“aux motifs que l'association Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe (FEEE), agréée par arrêté ministériel du 14 septembre 1998 comme association de défense de l'environnement, s'est constituée partie civile, le 8 mars 2000 (D1011/1) ; que cette association, appelante devant la cour, n'avait pas produit ses statuts et le pouvoir de son président pour se constituer partie civile devant le tribunal ; que, devant la cour, elle produit des statuts (pièce 161), non signés, selon lesquels elle aurait pour but de favoriser l'information, la sensibilisation et l'éducation à l'environnement, notamment par des actions à caractère régional, national et international ; que l'article 9 de ces statuts donne pouvoir de représentation en justice au président ; qu'elle a également produit un compte-rendu de son conseil d'administration du 8 février 2000, non signé, qui se borne à indiquer que l'association « étudie actuellement la possibilité de se porter partie civile » ; que le fait que les statuts produits ne soient pas signés leur ôte toute valeur probante quant au pouvoir du président d'ester en justice ; que cette constitution de partie civile est irrecevable ;

“1) alors que le pouvoir d'agir en justice des représentants d'associations, parties civiles, résulte soit des statuts, soit d'un mandat exprès ; qu'en affirmant que le pouvoir du président de la FEEE d'agir en justice n'était pas établi par les statuts produits qui auraient été dépourvus de toute valeur probante, sans rechercher si un tel pouvoir ne résultait pas d'une décision du conseil d'administration du 8 février 2000 par laquelle il avait voté la constitution de partie civile de la FEEE dans l'affaire de l'Erika aux conditions proposées par son président, M. Mantiene, la cour d'appel a violé les textes susvisés ;

“2) alors en toute hypothèse qu’il résulte du compte-rendu du conseil d’administration de la FEEE, en date du 8 février 2000, que ce conseil a voté la constitution de partie civile de l’association dans l’affaire de l’Erika aux conditions proposées par son président, M. Mantiene ; qu’en affirmant que ce compte-rendu se bornait à indiquer que la FEEE « étudie actuellement la possibilité de se porter partie civile », la cour d’appel a entaché sa décision d’une contradiction de motifs et a violé les textes susvisés » ;

Attendu que, pour confirmer le jugement ayant déclaré irrecevable la constitution de partie civile de l’Office français de la fondation pour l’éducation à l’environnement en Europe, l’arrêt, après avoir rappelé que cette association n’avait pas produit, devant le tribunal, ses statuts ni le pouvoir de son président pour se constituer partie civile, constate que ni les statuts de cette association dont l’article 9 donne pouvoir de représentation en justice au président ni la délibération de son conseil d’administration, produits en cause d’appel, ne sont signés ;

Qu’en cet état, et dès lors que la règle du double degré de juridiction fait obstacle à ce qu’une constitution de partie civile irrecevable en première instance soit régularisée en cause d’appel, la cour d’appel a justifié sa décision ;

D’où il suit que le moyen ne peut qu’être écarté ;

Sur le moyen unique de cassation proposé pour la commune de Quimper, pris de la violation des articles L. 2122-22 du code général des collectivités territoriales, 2, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

“en ce que la cour d’appel a déclaré irrecevable la constitution de partie civile de la commune de Quimper ;

“aux motifs que la pièce que son conseil produit pour justifier de l’habilitation de son maire à se constituer partie civile est un arrêté du maire, du 17 novembre 2006, se référant à deux délibérations du conseil municipal l’autorisant à se porter partie civile, sans autre précision ; que, cependant les délibérations auxquelles il se réfère ne sont pas produites et l’arrêté du maire, qui ne fait aucune allusion à la pollution ou à l’Erika, se borne à autoriser le maire « à se porter partie civile dans cette affaire » sans indiquer laquelle ; que les pièces

produites ne permettent pas à la cour de vérifier la régularité, contestée, de l'habilitation du maire dans la présente procédure ; que cette partie civile sera déclarée irrecevable ;

“1) alors que, en déclarant irrecevable la constitution de partie civile de la commune de Quimper aux motifs erronés que les délibérations auxquelles l'arrêté du maire du 17 novembre 2006 se réfère ne sont pas produites, lorsque, à l'audience du 28 octobre 2009, et à la demande du président de la 11ème chambre de la cour d'appel de Paris, la commune de Quimper avait déposé ces documents, qui autorisaient la ville de Quimper à se constituer partie civile dans le procès du naufrage de l'Erika, la cour d'appel a violé l'article 2 du code de procédure pénale » ;

“2) alors qu'il résulte des mentions mêmes de la décision du maire du 17 novembre 2006 que cet acte est une autorisation d'ester en justice en vue de « l'indemnisation des victimes du naufrage de l'Erika », cette mention figurant en tête de ce document ; qu'en jugeant que cet arrêté ne fait aucune allusion à la pollution ou à l'Erika et se borne à autoriser le maire à se porter partie civile dans cette affaire sans indiquer laquelle, la cour d'appel affirme un fait en contradiction avec une pièce de la procédure” ;

Attendu que l'arrêt, qui constate que les délibérations du conseil municipal en vue de la constitution de partie civile de la commune dans cette affaire, auxquelles se réfère l'arrêté municipal du 17 novembre 2006, n'ont pas été produites, en déduit que la constitution de partie civile de cette commune est irrecevable ; qu'en cet état, la cour d'appel a justifié sa décision ;

D'où il suit que le moyen, qui critique, en sa seconde branche, un motif inopérant, n'est pas fondé ;

Sur le moyen unique de cassation proposé pour le syndicat de la Confédération maritime, pris de la violation des articles L. 2131-1, L. 2131-2 du code du travail, 6 de la loi de 1901 sur les associations, 2, 591, 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a déclaré irrecevable la constitution de partie civile du Syndicat de la confédération maritime, et l'a débouté de ses demandes ;

“aux motifs que le syndicat de la Confédération maritime, partie civile appelante, a déposé ses statuts en mairie le 14 mars 2010 et a pour but d'unifier et de coordonner des actions d'initiative, d'aide et de défense du monde de la mer et du littoral, il ne s'agit donc pas d'un groupement constitué pour la défense d'intérêts professionnels entre des personnes exerçant la même profession, des métiers similaires ou des métiers connexes concourant à l'établissement de produits déterminés, caractéristiques du syndicat professionnel ; qu'il ne peut donc bénéficier des droits reconnus à la partie civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif de la profession qu'il représente, et doit être considéré comme une simple association ; que, n'étant pas régulièrement constituée, puisque ses statuts n'ont pas été déposés à la préfecture ou à la sous-préfecture et qu'il n'y a eu aucune parution au journal officiel, elle n'a pas la personnalité juridique et est donc irrecevable à agir... ;

“1) alors qu'aux termes de l'article L. 2131-2 du code du travail, les syndicats ou associations professionnels de personnes exerçant la même profession, des métiers similaires ou des métiers connexes concourant à l'établissement de produits déterminés ou la même profession libérale peuvent se constituer librement ; que le Syndicat de la confédération maritime faisait valoir dans ses conclusions devant la cour d'appel que suivant l'article 2 de ses statuts, produits aux débats, il avait pour objet : "d'assurer la défense des intérêts des marins et tous gens de mer adhérents", et qu'il regroupait les pêcheurs de palourdes, qui avaient subi des pertes du fait de la fermeture administrative de la pêche consécutivement à la pollution de l'Erika ; qu'en ne s'expliquant pas sur ces éléments péremptoires, de nature à démontrer que le syndicat regroupait des personnes exerçant la même profession, des métiers similaires ou connexes concourant à l'établissement de produits déterminés, la cour d'appel a privé sa décision de motifs propres à justifier le dispositif ;

2) alors que, et en tout état de cause, aux termes de l'article 6 de la loi de 1901 sur les associations, "toute association régulièrement déclarée peut, sans aucune autorisation spéciale, ester en justice..." ; que dès lors, que la préfecture attestait de

***l'enregistrement du Syndicat de la confédération maritime, ainsi qu'il résulte de l'attestation de la préfecture en date du 14 septembre 2006 versée aux débats, la cour d'appel, ne pouvait, sans s'en expliquer davantage, considérer qu'il s'agissait d'une association qui n'avait pas été régulièrement constituée puisque ces statuts n'avaient pas été déposés en préfecture ou en sous-préfecture, privant sa décision de base légale"* ;**

Attendu que l'arrêt, qui constate que la Confédération maritime a pour but d'unifier et de coordonner des actions d'initiative, d'aide et de défense du monde de la mer et du littoral, en déduit qu'il ne s'agit pas d'un groupement constitué pour la défense d'intérêts professionnels entre des personnes exerçant la même profession, des métiers similaires ou des métiers connexes concourant à l'établissement de produits déterminés et que, ne pouvant prétendre à la qualité de syndicat, cet organisme ne peut bénéficier des droits reconnus à la partie civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif de la profession qu'il représente ; que les juges ajoutent qu'il s'agit donc d'une simple association qui ne justifie pas de sa personnalité juridique, puisque ses statuts n'ont pas été déposés à la préfecture ou à la sous-préfecture et qu'il n'y a eu aucune parution au Journal officiel ;

Qu'en se déterminant ainsi, la cour d'appel a fait l'exacte application de l'article L. 2131-2 du code du travail et des articles 5 et 6 de la loi du 1er juillet 1901 ;

D'où il suit que le moyen doit être écarté ;

Sur le huitième moyen de cassation proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 2, 591 et 593 du code de procédure pénale, ensemble l'article L. 421-1 et L. 421-2 du code de la consommation, ensemble le principe de la contradiction et les droits de la défense ;

"en ce que l'arrêt attaqué a jugé recevable la constitution de partie civile de l'association Union fédérale de consommateurs Que Choisir Saint-Brieuc et lui a, en conséquence, alloué la somme de 5 000 euros en réparation de l'atteinte à l'intérêt collectif des consommateurs ;

“aux motifs que l’Union fédérale des consommateurs Que choisir Saint-Brieuc et environs, selon les statuts signés de sa présidente, Mme U..., de son vice-président, M. V..., et de son trésorier, M. W... et que son conseil a produit, a pour but, notamment, de soutenir l’action des consommateurs et d’agir pour la protection du cadre de vie et de l’environnement et notamment de veiller à l’application des législations en vigueur relatives à la lutte contre les pollutions et pour la protection de l’environnement ; qu’elle a été agréée pour cinq ans par arrêté du préfet des Côtes d’Armor, le 17 août 1995, en vue d’exercer les droits reconnus à la partie civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l’intérêt collectif des consommateurs et elle a demandé le renouvellement de cet agrément le 28 avril 2000 (non coté, sous D 1309) ; que, lors de la réunion du conseil d’administration du lundi 6 mars 2000, l’association a décidé de se constituer partie civile dans l’affaire du naufrage de l’Erika ; qu’agréée bien avant les faits dont la cour est saisie, elle peut, aux termes de l’article L. 421-1 du code de la consommation, exercer devant toutes les juridictions l’action civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l’intérêt collectif des consommateurs ; qu’elle ne peut cependant pas, faute de justifier de cinq ans d’existence à la date des faits, bénéficier des dispositions de l’article L. 142-1 du code de l’environnement ; que par ailleurs, elle justifie de la délibération l’autorisant à se constituer partie civile ; qu’elle est donc recevable à se constituer partie civile mais uniquement pour le préjudice porté à l’intérêt collectif des consommateurs par l’infraction poursuivie et sous réserve de son intérêt à agir ;

“1) alors que la cour d’appel ne pouvait examiner d’office la recevabilité de la constitution de partie civile de l’association UFC Que Choisir Saint-Brieuc au regard des conditions posées par l’article L. 421-1 du code de la consommation, permettant aux associations d’agir en leur nom dans l’intérêt collectif des consommateurs, quand cette dernière se prévalait exclusivement, dans ses conclusions, des dispositions de l’article L. 422-1 du même code prétendant ainsi exercer une action en représentation conjointe, sans violer le principe de la contradiction, ensemble les droits de la défense ;

“2) alors que, pour recevoir la constitution de partie civile d’une association de défense des consommateurs, les juges du fond doivent rechercher si elle est régulièrement agréée par arrêté à la date à laquelle elle se constitue partie civile ; que la cour d’appel ne pouvait

donc se borner à constater, pour recevoir la constitution de partie civile de l'UFC Que Choisir Saint-Brieuc et environs, que cette dernière avait demandé le renouvellement de son agrément venant à expiration le 28 avril 2000, sans constater que cet agrément avait bien été délivré et à quelle date il l'avait été" ;

Sur le même moyen de cassation dont M. X... s'approprie la teneur ;

Sur le même moyen de cassation dont M. Y... s'approprie la teneur ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que les moyens, qui invoquent une erreur matérielle contenue dans les conclusions de l'association UFC Que Choisir Saint-Brieuc, sont, pour le surplus, nouveaux, mélangés de fait et par là même irrecevables ;

Sur le neuvième moyen de cassation (Les Amis des chemins de ronde 56) proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 2, 496, 591 et 593 du code de procédure pénale, L. 421-1 du code de la consommation ;

"en ce que l'arrêt attaqué a jugé recevable la constitution de partie civile de l'association Les Amis des chemins de ronde 56 et lui a alloué la somme de 5 000 euros ;

"aux motifs que l'association Les Amis des chemins de ronde 56, partie civile appelante, a été créée et déclarée le 21 avril 1977 et agréée au titre de la protection de la nature par arrêté du préfet du Morbihan en date du 12 août 1988 ; qu'elle a pour objet de veiller à la protection de l'environnement des chemins sur l'ensemble du territoire des communes littorales et des estuaires et de veiller à la préservation du patrimoine naturel, ce qui répond aux exigences de l'article L.142-2 du code de l'environnement ; que selon ses statuts, le conseil d'administration décide de l'opportunité d'introduire des recours en justice ; que devant la cour, elle justifie des délibérations de son conseil d'administration du 2 février 2007 pour se constituer partie civile et du 26 janvier 2008 pour faire appel ; que sous réserve de son intérêt à agir, elle est recevable à se constituer partie civile ;

“alors que la règle du double degré de juridiction fait obstacle à ce qu’une constitution de partie civile irrecevable en première instance soit régularisée en cause d’appel ; que la cour d’appel ne pouvait juger du contraire en retenant que les associations Les Amis des chemins de ronde 56 et Eaux et rivières de Bretagne justifiaient des délibérations de leur conseil d’administration devant la cour d’appel, lorsqu’il résultait des termes du jugement qu’elles ne l’avaient pas fait en première instance et avaient été déclarées irrecevables en leur constitution de partie civile pour cette raison” ;

Sur le même moyen de cassation dont M. X... s’approprie la teneur ;

Sur le même moyen de cassation dont M. Y... s’approprie la teneur ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que, pour recevoir l’association Les Amis des chemins de ronde 56 en sa constitution de partie civile, l’arrêt prononce par les motifs repris au moyen ;

Attendu qu’en se déterminant ainsi, la cour d’appel a fait l’exacte application du principe de l’effet dévolutif de l’appel sans méconnaître la règle du double degré de juridiction ;

D’où il suit que les moyens ne peuvent qu’être écartés ;

Sur le dixième moyen de cassation (syndicat Confédération paysanne 44) proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 2, 591 et 593 du code de procédure pénale et de l’article L. 2132-3 du code du travail ;

“en ce que l’arrêt attaqué a déclaré recevable la constitution de partie civile du syndicat Confédération paysanne 44 et a, en conséquence, condamné la société Rina à payer la somme totale de 371 700,20 euros au titre de ses préjudices économique et moral ;

“aux motifs que le syndicat Confédération paysanne 44, dont les statuts ont été déposés sous ce nom en mairie de Nantes le 26 juin 1997, s’est constitué partie civile, le 13 avril 2004 (D3919), et est

intimé devant la cour ; qu'il se présente, dans des conclusions qui sont totalement dépourvues d'ambiguïté quant à sa dénomination, comme un syndicat ayant pour objet l'organisation, la représentation et la défense des intérêts des paysans dans les domaines moral, technique, social, économique, juridique et fiscal ; qu'il se donne pour mission de permettre aux paysans de s'organiser et assurer la défense de leurs intérêts en toute occasion, de leur servir de centre permanent de relations, de définir et d'organiser l'information par tous les moyens de communication, de procurer à ses membres les renseignements de tous ordres dont ils pourraient avoir besoin, d'encourager et de promouvoir toutes les actions et initiatives tendant à l'amélioration de la situation générale des paysans, de provoquer et d'encourager toute initiative de formation des hommes et des femmes du milieu rural tant sur le plan professionnel que culturel, de mettre en oeuvre toutes formes de solidarité au plan local, soit seul, soit en association avec d'autres organisations et généralement, de poursuivre sur le plan local le but de ses adhérents ; qu'il s'agit donc bien d'un syndicat au sens de l'article L. 411-2 du code du travail ; que le secrétariat agit au nom du syndicat et le représente dans tous les actes de la vie civile notamment pour agir en justice ; que sa constitution de partie civile émanant de son secrétariat est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir ;

“1) alors que, dans ses conclusions d'appel, la société Rina faisait valoir que la Confédération paysanne 44 versait aux débats les statuts de la Confédération paysanne FDSEA/TP et produisait un extrait du registre des délibérations de l'assemblée générale du Syndicat des Paludiers pour justifier avoir été dûment mandatée selon les modalités imposées par ses statuts pour agir en justice en réparation du préjudice causé par le naufrage de l'Erika ; que la cour d'appel ne pouvait donc juger recevable la constitution de partie civile émanant du secrétariat en relevant qu'il agissait au nom du syndicat et le représentait dans tous les actes de la vie civile notamment pour agir en justice, sans rechercher si cela résultait des statuts de la Confédération paysanne 44, seule partie à l'instance et non de ceux d'un syndicat tiers ;

“2) alors, en tout état de cause, que seule une personne dotée de la personnalité juridique dispose de la capacité à représenter une personne morale en vue de sa constitution de partie civile ; que la cour d'appel ne pouvait dès lors juger recevable la constitution de

partie civile de la Confédération paysanne 44 effectuée par le secrétariat de la Confédération paysanne FDSEA/TP, organe collégial, dépourvu de la personnalité juridique” ;

Sur le même moyen de cassation dont M. X... s'approprie la teneur ;

Sur le même moyen de cassation dont M. Y... s'approprie la teneur ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que, contrairement à ce qui est allégué, la cour d'appel s'est fondée sur les statuts du syndicat Confédération paysanne 44 pour vérifier la régularité de l'appel ;

D'où il suit que les moyens, pour partie nouveaux et mélangés de fait en leur seconde branche, doivent être écartés ;

Sur le onzième moyen de cassation (commune de Le Pouliguen) proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 2, 591 et 593 du code de procédure pénale, L. 2122-22-16° du code général des collectivités territoriales ;

“en ce que, sur appel de la commune de Le Pouliguen, la cour d'appel a déclaré recevable l'appel de cette commune et a condamné la société Rina, solidairement avec MM. X... et Y..., au paiement de la somme de 13 539,54 euros au titre du préjudice matériel résiduel et 100 000 euros au titre du préjudice écologique ;

“aux motifs que la commune de Le Pouliguen s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 30 mars 2007 visant expressément la présente procédure (pièce n° 8) ; que sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir ; qu'elle est appelante ;

“alors que le maire habilité par le conseil municipal pour se constituer partie civile au nom de la commune doit, pour régulièrement interjeter appel de la décision rendue, être également habilité à cette fin par l'organe délibérant ; que la cour d'appel ne pouvait donc juger recevable et accueillir les demandes de la commune

du Pouliguen sans constater l'existence d'une telle habilitation qui était contestée par la société Rina” ;

Sur le même moyen de cassation dont M. X... s'approprie la teneur ;

Sur le même moyen de cassation dont M. Y... s'approprie la teneur ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que l'arrêt énonce à bon droit que l'autorisation d'ester en justice, pour une action déterminée, impliquant le pouvoir d'exercer les voies de recours ouvertes dans cette action, il n'y a pas lieu d'exiger une nouvelle habilitation du maire pour interjeter appel ;

D'où il suit que les moyens doivent être écartés ;

Sur le douzième moyen de cassation (communes de Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, Mesquer, de la Plaine-sur-Mer et Pornic) proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 2, 591 et 593 du code de procédure pénale, L. 2122-22-16° du code général des collectivités territoriales ;

“en ce que la cour d'appel a jugé recevables les appels formés par les communes de Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, Mesquer, de la Plaine-sur-Mer, Pornic et de l'île de Houat et a accueilli leurs demandes complémentaires à ce titre ;

“aux motifs que Batz-sur-Mer appelante, s'est constituée partie civile après que son maire y ait été habilité par délibération du 9 février 2007, renouvelée le 5 février 2008 ; que sa constitution de partie civile est donc recevable sous réserve de son intérêt à agir. – de La Bernerie-en-Retz, s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 2 mars 2007 visant expressément les débats devant le tribunal ; que sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. – de La Plaine-sur-Mer s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 7 mars 2007 visant expressément les débats devant le tribunal correctionnel (pièce n° 7) ; que sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir ; qu'elle est

appelante devant la cour (). – de Mesquer s’est constituée partie civile, le 14 novembre 2001 (D2427/1), suite à une délibération de son conseil municipal ; que son conseil municipal a réitéré cette délibération autorisant le maire à se constituer partie civile dans la présente affaire, le 19 mars 2007 (pièce n° 2 devant le tribunal du cabinet Huglo-Lepage) ; que sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. – de Pornic, appelante, s’est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal en date du 21 janvier 2000 autorisant son maire à le faire (pièce n° 1 devant TC du cabinet Huglo-Lepage) ; que sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir. – de Préfaïlles s’est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 9 février 2007 visant les faits présentement poursuivis (pièce n° 3) ; que sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir ; qu’elle est appelante du jugement ; () – de l’île de Houat, appelante, s’est constituée partie civile le 26 octobre 2000 (D1616), et cela, quoiqu’en aient dit plusieurs avocats des prévenus, suite à une délibération de son conseil municipal y habilitant son maire en date du 13 janvier 2000, selon extrait de la délibération enregistrée à la sous-préfecture de Lorient le 19 janvier 2000 ; que sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir ;

“alors que la délégation que le conseil municipal consent au maire pour se charger, en toute ou partie, d’intenter au nom de la commune les actions en justice ou de défendre la commune dans les actions intentées contre elle dans les cas définis par l’organe délibérant ne peut être consentie que pour la durée du mandat de ce dernier ; que la société Rina faisait valoir que les maires des communes de Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, Mesquer, la Plaine-sur-Mer, Pornic et de l’île de Houat avaient commencé leur mandat le 9 ou le 16 mars 2008 selon qu’ils avaient été élus au premier ou au second tour, de sorte que les demandes que ces communes avaient formulé postérieurement par voie de conclusions devant la cour d’appel étaient irrecevables faute d’habilitation délivrée par les conseils municipaux postérieurement aux élections ; que la cour d’appel ne pouvait donc juger recevables ces appels et accueillir les demandes formées par ces communes, sans constater que les maires et les représentants avaient dûment été habilités par les conseils municipaux postérieurement aux élections intervenues” ;

Sur le même moyen de cassation dont M. X... s'approprie la teneur ;

Sur le même moyen de cassation dont M. Y... s'approprie la teneur ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu qu'après avoir à bon droit énoncé que l'autorisation d'ester en justice, pour une action déterminée, impliquant le pouvoir d'exercer les voies de recours ouvertes dans cette action, il n'y a pas lieu d'exiger une nouvelle habilitation du maire pour interjeter appel, l'arrêt relève que les maires des communes concernées avaient été autorisés par leur conseil municipal à l'effet de se constituer partie civile et que les voies de recours ont été exercées avant le renouvellement des mandats des maires de ces communes dont les appels sont dès lors recevables ; qu'en cet état, la cour d'appel a justifié sa décision ;

D'où il suit que les moyens ne peuvent qu'être écartés ;

Sur le treizième moyen de cassation (commune de Plouhinec) proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 2, 591 et 593 du code de procédure pénale, L. 2122-22-16° du code général des collectivités territoriales ;

“en ce que la cour d'appel a jugé recevable la constitution de partie civile de la commune de Plouhinec ;

“aux motifs que la commune de Plouhinec s'est constituée partie civile, suite à une délibération de son conseil municipal du 27 octobre 2005 donnant délégation précise à son maire (pièce de son conseil communiquée en première instance) ; que sa constitution de partie civile est donc recevable, sous réserve de son intérêt à agir ;

“1) alors que la délibération du conseil municipal de la commune de Plouhinec du 27 octobre 2005 habilite le maire à intenter au nom de la commune, par délégation du conseil municipal et pour la durée de son mandat, les actions en justice lorsque ces actions concernent « les décisions prises par lui par délégation du conseil municipal dans les conditions prévues par la présente délibération, les décisions prises par lui pour l'exécution des délibérations du conseil,

les décisions prises par lui en vertu de ses compétences propres en matière d'administration des propriétés communales, d'urbanisme, de police et de gestion du personnel communal », ce dont il résulte que n'est pas visée la constitution de partie civile dans un procès pénal tendant à obtenir réparation d'un dommage causé à la commune ; qu'en considérant, néanmoins, que la commune de Plouhinec s'était constituée partie civile dans le litige consécutif au naufrage de l'Erika afin d'obtenir réparation du dommage causé, à la suite d'une délibération du 27 octobre 2005 donnant délégation précise au maire à cette fin, la cour d'appel s'est contredite ;

“2) alors que le maire ne peut valablement se constituer partie civile au nom de la commune qu'à la condition qu'une délibération du conseil municipal l'y habilite soit en définissant les cas de délégation, soit en indiquant expressément que la délégation concerne l'ensemble du contentieux de la commune ; que dès lors, est irrecevable la constitution de partie civile effectuée par le maire, en qualité de représentant de la commune lorsque la délibération se borne à reproduire ou viser le texte permettant une telle délégation ; que la cour d'appel ne pouvait donc juger recevable la constitution de partie civile de la commune de Plouhinec quand la délégation du conseil municipal ne portait pas sur l'ensemble du contentieux de la commune mais visait les actions concernant « les décisions prises par le maire par délégation du conseil municipal dans les conditions prévues par la présente délibération, ou, les décisions prises par lui pour l'exécution des délibérations du conseil, les décisions prises par lui en vertu de ses compétences propres en matière d'administration des propriétés communales d'urbanisme de police et de gestion du personnel communal », ce dont il résultait que ne comptait pas au nombre des actions dont la mise en oeuvre était déléguée au maire, la constitution de partie civile dans le procès pénal consécutif au naufrage de l'Erika” ;

Sur le même moyen de cassation dont M. X... s'approprie la teneur ;

Sur le même moyen de cassation dont M. Y... s'approprie la teneur ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que les moyens, qui critiquent pour la première fois devant la Cour de cassation, la teneur d'une pièce régulièrement versée aux débats devant les juges du fond et arguée de dénaturation, sont des moyens nouveaux, mélangés de fait et, comme tels, irrecevables ;

Sur le dixième moyen de cassation proposé pour M. X... ;

Sur le onzième moyen de cassation proposé pour M. Y...

;

Les moyens étant réunis ;

Attendu qu'il n'y a pas lieu d'examiner ces moyens, dont les demandeurs, par un mémoire complémentaire, déclarent se désister ;

Sur le quatorzième moyen de cassation (indemnisation du préjudice écologique) proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 2, 3, 496, 591 et 593 du code de procédure pénale, 112-2 du code pénal, des articles 2 et 1382 du code civil et de l'article 5 de la loi n°2008-757 du 1er août 2008 (article L.142-4 du code de l'environnement) ;

“en ce que l'arrêt attaqué a déclaré les communes, départements et les régions parties civiles, ainsi que le Vigipol et la communauté urbaine d'agglomération des Pays de Loire, recevables à demander l'indemnisation de leur préjudice écologique pur ou de l'atteinte à l'intégrité de leur patrimoine naturel et a condamné la société Rina à verser des dommages-intérêts à ce titre aux communes de Batz-sur-Mer, de La Bernerie-en-Retz, de Le Pouliguen, de la Plaine-sur-Mer, de Mesquer, de Pornic, de Préfailles, de Saint-Brévin-les-Pins, de Saint-Michel-Chef-Chef, de Saint-Hilaire-de-Riez, de Saint-Nazaire et de Houat, à la communauté urbaine du Pays de Lorient, aux départements de la Vendée, du Finistère et du Morbihan, et aux régions des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et de la Bretagne et au Vigipol ;

“aux motifs que sera, par ailleurs, indemnisé, ainsi que l'ont à bon droit retenu les premiers juges, le préjudice écologique résultant d'une atteinte aux actifs environnementaux non marchands, réparable par équivalent monétaire ; que ce préjudice objectif, autonome, s'entend de toute atteinte non négligeable à l'environnement

naturel, à savoir, notamment, à l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interaction entre ces éléments, qui est sans répercussions sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime ; que la Cour européenne des droits de l'homme, dans un arrêt Lopez Ostra du 9 décembre 1994, a été amenée à reconnaître expressément à ces éléments de la nature une valeur patrimoniale et à considérer que l'atteinte qui peut leur être portée est source de préjudice réparable ; qu'elle a ainsi jugé, se fondant sur l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme et à propos de la puanteur d'une station d'épuration proche d'une habitation, que "Il va pourtant de soi que les atteintes graves à l'environnement peuvent affecter le bien-être d'une personne et la priver de la jouissance de son domicile de manière à nuire à sa vie privée et familiale" ; que la Convention européenne du paysage de Florence, du 20 octobre 2000 (ratifiée par la France le 13 octobre 2005) est venue souligner dans son préambule que "le paysage participe de manière importante à l'intérêt général, sur les plans culturel, écologique, environnemental et social" et qu'il "constitue une ressource favorable à l'activité économique", qu'il "concourt à l'élaboration des cultures locales et... représente une composante fondamentale du patrimoine culturel et naturel de l'Europe, contribuant à l'épanouissement des êtres humains", qu'il est "partout un élément important de la qualité de vie des populations : dans les milieux urbains et dans les campagnes, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien" et qu'il "constitue un élément essentiel du bien-être individuel et social, et que sa protection, sa gestion et son aménagement impliquent des droits et des responsabilités pour chacun" ; que le législateur français, en instituant l'article L. 110-1 du code de l'environnement, issu de la loi du 27 février 2002, a qualifié de « patrimoine » "les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, la qualité de l'air, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent », ajoutant qu'il est celui de la Nation" ; que plus récemment, par l'article premier de la loi du 1er août 2008, article complétant par un titre VI le livre 1er du code de l'environnement, il a institué un principe de réparation, dont le coût est supporté par les personnes exerçant ou contrôlant effectivement, à titre professionnel, une activité économique, des détériorations directes ou indirectes à l'environnement, notamment celles qui créent un risque grave pour la santé humaine du fait de la contamination des sols, qui affectent

gravement l'état écologique, chimique ou quantitatif ou le potentiel écologique des eaux, qui affectent gravement le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable certaines espèces ou leurs habitats, sites de reproduction ou aires de repos, qui affectent les fonctions assurées par les sols, les eaux et les espèces au bénéfice du public ; que force est de considérer que cette disposition de la loi n'est pas applicable à la présente procédure, puisque dans le titre VI précité du code de l'environnement est inséré un article L. 161-5 qui dispose que ce même titre n'est pas applicable lorsque le fait générateur est survenu avant le 30 avril 2007 ; qu'elle n'en illustre pas moins cette reconnaissance d'un préjudice écologique « pur » en droit français ; que toute cette évolution traduit une prise de conscience que l'habitude prise de simplifier les prémisses d'un raisonnement pour le faciliter, a conduit à considérer l'homme isolément de son milieu naturel, à négliger l'interaction permanente de l'homme avec la nature et à oublier que la nature fait partie de l'homme, comme il en fait partie ; qu'il découle de cette interdépendance que toute atteinte non négligeable au milieu naturel constitue une agression pour la collectivité des hommes qui vivent en interaction avec lui et que cette agression doit trouver sa réparation ; que c'est ainsi que le déversement de la cargaison de l'Erika à compter du 23 décembre 1999 est venu porter atteinte, de manière directe ou indirecte, à un intérêt collectif ; que s'agissant, en deuxième lieu, de l'intérêt personnel à agir dénié par les prévenus aux parties civiles, aux termes de l'article 2 du code de procédure civile, « l'action civile en réparation du dommage causé par (...) un délit (...) appartient à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage direct causé par l'infraction » ; que les articles 2 et 3 de ce code ouvrent l'action civile à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage matériel ou moral découlant des faits objet de la poursuite, sans en exclure les personnes morales de droit public ; que le jugement déféré, qui a admis la recevabilité de l'action des parties civiles constituées au titre des trois postes de préjudice tels qu'évoqués ci-avant (matériel, économique, moral) sera, sur ce point, confirmé ; que pour ce qui est de la recevabilité de l'action au titre du préjudice objectif que constitue le préjudice écologique "pur", le tribunal, sur un critère tenant à l'existence ou à l'absence d'une compétence spéciale en matière environnementale, a estimé que les régions et les communes n'étaient pas recevables à agir, alors que les départements, eu égard à la compétence que leur attribue l'article L. 142-1 du code de l'urbanisme, l'étaient ; que s'il est vrai, comme s'en prévalent les prévenus, que le droit d'agir pour défendre cet intérêt

collectif peut légitimement être revendiqué par l'État, en sa qualité de défenseur des intérêts de la Nation et au travers de l'action du parquet, il peut l'être aussi par les collectivités territoriales dès lors, ainsi que requis par l'article 2 susvisé, qu'il lui est personnel ; qu'en effet, le code général des collectivités territoriales, après avoir posé en son premier article le principe de la libre administration de ces collectivités territoriales par des conseils élus, dispose (dans son article L. 111.4) : "Les communes, les départements et les régions concourent avec l'État à l'administration et à l'aménagement du territoire, au développement économique, social, sanitaire, culturel et scientifique, ainsi qu'à la protection de l'environnement, à la lutte contre l'effet de serre par la maîtrise et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et à l'amélioration du cadre de vie" ; qu'il ne saurait mieux dire que la finalité ultime d'une collectivité territoriale, c'est le mieux-être de la collectivité de ses habitants ; que les pouvoirs nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par la loi sont certes répartis entre les différentes collectivités territoriales ; qu'ainsi, les régions (selon l'article L. 1511-1 du code général des collectivités territoriales) ont pour mission de coordonner sur leur territoire les actions de développement économique des collectivités territoriales et de leurs groupements, sous réserve des missions incombant à l'État ; qu'or le développement économique est intimement lié à une bonne gestion des ressources de l'éco-système ; que pour les départements, l'article L.142-1 du code de l'urbanisme disposait, dans sa rédaction applicable lors du naufrage de l'Erika : « Afin de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels selon les principes posés à l'article L. 110, le département est compétent pour élaborer et mettre en oeuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles, boisés ou non (...) » ; qu'ils avaient donc une habilitation spéciale pour la protection de la nature ; que quant aux communes, elles élaboraient un plan local d'urbanisme (à l'époque plan d'occupation des sols) qui devait notamment, en prenant en compte la préservation de la qualité des paysages et la maîtrise de leur évolution, identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les sites et secteurs à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection ; qu'elles ont donc une compétence particulière dans la protection des secteurs écologiquement sensibles ; que si les pouvoirs et compétences diffèrent, l'objectif reste le même quelle que soit la collectivité territoriale concernée : maintenir, au moins, et

améliorer, de préférence, ce bien-être si dépendant de la qualité du cadre de vie ; que toute atteinte à l'environnement non seulement préjudicie directement à ce bien-être que la collectivité territoriale tente d'apporter à l'ensemble de ses habitants, mais elle contrarie également les efforts faits par elle, dans le cadre de ses compétences, pour améliorer leur cadre de vie (et celui des touristes qu'accueille sa population) ; que ce préjudice lui est personnel, car l'intérêt de la Nation ne se confond pas avec celui de la commune, du département ou de la région, qui peuvent avoir des intérêts contradictoires en matière d'environnement ; que l'exemple le plus caractéristique est celui de l'implantation sur le territoire d'une commune d'une usine de traitement des déchets ou des eaux usées d'un département ou d'une communauté d'agglomérations ; que de plus, les actions de l'État et des collectivités territoriales ne se confondant pas, le dommage causé par l'atteinte portée à leur action en ce domaine leur est propre et ne peut être assimilé à un dommage causé à la Nation toute entière ; que par l'article 5 de la loi du 1er août 2008 (devenu l'article L. 142-4 du code de l'environnement), modifiant et complétant le titre IV du code de l'environnement, les collectivités territoriales et leurs groupements se sont vu reconnaître la possibilité d'exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect au territoire sur lequel elles exercent leur compétence, comme l'avaient déjà obtenu les associations de protection de l'environnement, sous certaines conditions, du fait de l'atteinte à l'environnement qui lèse de manière directe ou indirecte les intérêts collectifs qu'elles ont statutairement pour mission de sauvegarder ; qu'inclus dans le titre IV, l'article L. 142-4 du code de l'environnement précité n'est pas soumis aux dispositions de l'article L. 161-5 du titre VI restreignant son application dans le temps ; que selon une jurisprudence fermement établie à propos de l'article 13 de la loi du 13 juillet 1990 tendant à réprimer tout acte raciste, antisémite ou xénophobe, revêt le caractère d'une loi de forme ou de procédure, et doit, à ce titre, trouver application dans les instances pénales en cours au moment de sa promulgation la loi reconnaissant à une association les droits reconnus à la partie civile ; que dès lors, de même que l'article L. 142-2 du code de l'environnement qui le précède et qui attribue aux associations de protection de l'environnement répondant à certaines conditions les droits reconnus à la partie civile, l'article L. 142-4 du même code qui institue une disposition similaire pour les collectivités territoriales et leurs groupements est applicable immédiatement aux instances en cours ; que ces deux articles, qui attribuent l'exercice des droits

reconnus à la partie civile aux collectivités territoriales et aux associations de protection de l'environnement agréées, diffèrent en ce que le premier exige que les faits constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement portent un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs que ces associations ont pour objet de défendre, tandis que le second n'édicte que la condition que ces faits portent un préjudice direct ou indirect au territoire sur lequel les collectivités territoriales exercent leurs compétences (sans aucunement exclure comme le soutiennent les conseils de la société Total les infractions de pollution dont il est question dans de nombreux articles de la loi) ; qu'il n'est donc pas nécessaire, comme l'ont énoncé les premiers juges, que les collectivités territoriales disposent d'une compétence spéciale en matière d'environnement leur conférant une responsabilité particulière pour la protection, la gestion et la conservation d'un territoire pour demander réparation des atteintes à l'environnement causées sur ce territoire par l'infraction, condition nécessaire pour leur reconnaître un préjudice direct ; qu'il résulte de ce qui précède que les parties civiles sont recevables à poursuivre la réparation d'un préjudice portant atteinte à un intérêt collectif que le droit protège ; () que le syndicat mixte de protection du littoral breton (Vigipol), personne morale de droit public dont l'objet est de mettre en oeuvre tous moyens légaux, y compris judiciaires, pour déterminer les responsabilités des pollutions et d'obtenir l'indemnisation et la réparation des dommages subis, a reçu des collectivités territoriales qui le constitue leur droit à réparation de la pollution causée par le naufrage de l'Erika ; () qu'aucune de ces communes n'est par elle-même partie civile ; que selon ses statuts, son président est habilité à intenter au nom du syndicat les actions en justice ou de défendre le syndicat dans les actions intentées contre lui, conformément à l'objet social du syndicat ; que l'article L. 142-4 du code de l'environnement, immédiatement applicable, permet aux groupements de collectivités territoriales, comme à ces dernières, d'exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect au territoire sur lequel ils exercent leurs compétences et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement ainsi qu'aux textes pris pour leur application ; qu'ayant reçu des collectivités territoriales victimes de la marée noire découlant du naufrage de l'Erika les droits que celles-ci tenaient d'obtenir réparation des préjudices directs ou indirects qu'elles subissaient, il est recevable, du fait de ce transfert de compétence, à agir quelle que

soit la date de sa constitution ; () que l'ensemble des communes du Finistère et des Côtes d'Armor qu'il représente ont subi par ricochet un préjudice d'image du fait d'une pollution qui a touché une autre partie de la Bretagne, les touristes ne faisant pas nécessairement la différence ; que, eu égard au nombre de communes considérées, il lui sera alloué une somme de 300 000 euros pour ce préjudice ;

“1) alors que les droits de la partie civile sont déterminés par la loi en vigueur au jour de l'infraction ; qu'il s'ensuit que la loi postérieure au jour de l'infraction qui modifie les conditions de la recevabilité de l'action civile ne s'applique pas en ce qu'elle détermine le droit à réparation de la partie civile ; qu'en l'espèce, au jour des faits incriminés, les collectivités territoriales ne s'étaient pas vu confier ni habilitées par la loi à défendre l'intérêt collectif à la sauvegarde de l'environnement naturel ; qu'en admettant néanmoins la recevabilité de l'action civile de l'ensemble des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales qui s'étaient constitués parties civiles aux fins d'indemnisation de leur préjudice écologique pur ou de l'atteinte à l'intégrité de leur patrimoine naturel résultant de l'infraction poursuivie, sur le fondement de l'article 5 de la loi n°2008-757 du 1er août 2008 (article L. 142-4 du code de l'environnement) et le bien fondé de leur demande, bien que cette loi, qui consacre nouvellement le droit pour ces personnes publiques d'exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect au territoire sur lequel elles exercent leur compétence, leur attribue un droit à indemnisation dont elles ne disposaient pas auparavant, l'arrêt attaqué a fait une application rétroactive de cette loi aux faits de l'espèce et violé les textes susvisés ;

“2) alors que le juge d'appel ne peut apprécier la recevabilité de la constitution de partie civile en fonction de circonstances postérieures au jugement entrepris ; qu'il en résulte que la cour d'appel ne pouvait déclarer l'action civile des collectivités territoriales parties civiles recevable en application de l'article 5 de la loi n°2008-757 du 1er août 2008 qui est intervenu postérieurement au jugement entrepris rendu le 16 janvier 2008 par le tribunal correctionnel de Paris, sans violer le principe du double degré de juridictions ;

“3) alors que, à défaut d'une habilitation législative, une collectivité territoriale ne peut exercer l'action civile pour la défense

d'un intérêt collectif, au nombre desquels figure la défense de l'environnement ; que l'article L. 142-4 du code de l'environnement introduit par l'article 5 de la loi du 1er août 2008, qui se borne à permettre aux collectivités territoriales et à leurs groupements de se constituer partie civile en cas de préjudice direct ou indirect au territoire sur lequel ils exercent leurs compétences, ne leur confère aucune habilitation à défendre les intérêts collectifs liés à la protection de l'environnement ; qu'en admettant la recevabilité de l'action civile des différentes collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales parties civiles dont elle constatait qu'elle tendait à la réparation d'un dommage collectif pour laquelle elles ne disposaient d'aucune habilitation à exercer l'action civile, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision ;

“4) alors qu'il résulte des dispositions de l'article L. 142-4 du code de l'environnement que seules les collectivités territoriales exerçant une compétence en matière d'environnement sur leur territoire sont habilitées à exercer les droits de la partie civile ; qu'en affirmant cependant qu'il n'est pas nécessaire que les collectivités territoriales parties civiles attestent d'une compétence spéciale en matière d'environnement pour assurer la recevabilité de leur action en indemnisation de leur préjudice écologique, et sans établir de quelles compétences spécifiques seraient dotées les régions en matière de protection de l'environnement, la cour d'appel a méconnu les textes susvisés ;

“5) alors que la compétence des communes pour élaborer le plan local d'urbanisme ou le plan d'occupation des sols ne constitue pas une compétence spéciale en matière de protection de l'environnement, en sorte qu'en déduisant de cette seule compétence en matière d'urbanisme local une compétence « particulière » des communes pour la protection des secteurs écologiquement sensibles, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision ;

“6) alors que la recevabilité de l'action civile des collectivités territoriales suppose qu'une atteinte personnelle à l'action développée dans le cadre de leur compétence en matière d'environnement soit établie ; qu'en se bornant à affirmer que les départements disposent d'une habilitation spéciale pour la protection de la nature au titre de la mise en oeuvre d'une politique de protection des espaces naturels sensibles prévue par l'article L. 142-1 du code de

l'urbanisme, sans constater que les départements parties civiles aient mené une telle politique sur les parties de leur territoire qui ont été affectées par la pollution incriminée, la cour d'appel n'a pas caractérisé l'intérêt personnel des départements à obtenir l'indemnisation de leur préjudice écologique pur ;

“7) alors que, selon l'article L. 142-4 du code de l'environnement, la recevabilité d'un groupement de collectivités territoriales en cas d'infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement ainsi qu'aux textes pris pour leur application est subordonnée à une atteinte au territoire de ses membres ; qu'en déclarant le Vigipol recevable à agir sur ce fondement textuel quand elle constatait que la pollution incriminée avait touché une autre partie du territoire de Bretagne que celui des collectivités qui le constitue, la cour d'appel a appliqué ce texte à une situation qu'il ne régissait pas” ;

Sur le même moyen de cassation dont M. X... s'approprie la teneur ;

Sur le même moyen de cassation dont M. Y... s'approprie la teneur ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que, pour recevoir les constitutions de partie civile des collectivités territoriales, l'arrêt, après avoir rappelé la teneur de l'article L. 142-4 du code de l'environnement, issu de la loi n° 2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale, énonce que ce texte constitue une disposition de procédure devant trouver application dans les instances pénales en cours au moment de sa promulgation ; que les juges ajoutent que toutes les collectivités concernées ont eu leur territoire atteint par les conséquences de la marée noire et qu'elles ont été victimes, au moins indirectement, des agissements poursuivis ;

Qu'en l'état de ces seuls motifs, la cour d'appel a justifié sa décision sans méconnaître le principe du double degré de juridiction ;

D'où il suit que les moyens doivent être écartés ;

Sur le quinzième moyen de cassation (“préjudice écologique pur ou du dommage causé à l’intégrité de leur patrimoine naturel des associations UFC Que Choisir Saint-Brieuc et environs et UFC de Brest”) proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 2, 591 et 593 du code de procédure pénale, de l’article 1382 du code civil et de l’article L. 421-1 du code de la consommation ;

“en ce que à l’arrêt attaqué a déclaré recevables les associations UFC Que Choisir Saint-Brieuc et environs et UFC de Brest et a condamné la société Rina à leur verser chacune la somme de 5 000 euros de dommages-intérêts en réparation de leur préjudice moral ;

“aux motifs que l’Union fédérale des consommateurs Que Choisir Saint-Brieuc et environs a pour but notamment de soutenir l’action des consommateurs ; que () au vu de l’ampleur de la pollution et du préjudice qui en est résulté pour les consommateurs, qui consomment aussi les services fournis par la mer et ses produits, que son préjudice sera justement réparé par l’octroi de la somme de 5 000 euros ; que l’Union fédérale des consommateurs de Brest, agréée comme association de consommateurs et association de protection de l’environnement, a pour objet social, notamment, de soutenir l’action des consommateurs, usagers et contribuables en vue de leur permettre de conquérir et d’exercer leur pouvoir dans la société, afin d’aboutir à une amélioration de leurs conditions de vie dans tous les domaines, de représenter en tout lieu et auprès de toutes instances, et notamment en justice, les intérêts matériels et moraux des consommateurs et usagers et d’agir pour la protection du cadre de vie et de l’environnement, et notamment dans le cadre de la loi n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l’eau et plus généralement de prendre toutes mesures conformes à son objet ; que () cette association fait état du préjudice causé à la collectivité des consommateurs privés des sites touristiques pollués et de l’atteinte portée au cadre de vie des habitants de la région et aux intérêts qu’elle a mission de défendre en tant qu’association de défense de la nature et de l’environnement ; que la cour considère, au vu de l’ampleur de la pollution et du préjudice qui en est résulté pour les consommateurs du Finistère, qui le sont aussi des services fournis par la mer et de ses produits, que son préjudice sera justement réparé par l’octroi d’une somme de 5 000 euros en sa qualité d’association de consommateurs et, en sa qualité d’association de protection de l’environnement et compte tenu de l’atteinte portée à la qualité de vie

de la collectivité de ses membres par l'atteinte à l'environnement qu'a constituée la pollution, d'une somme de 20 000 euros ;

“alors que les associations régulièrement déclarées ayant pour objet statutaire la défense des intérêts des consommateurs ne peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile que relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif des consommateurs ; qu'en se bornant à affirmer que la pollution a causé un préjudice aux consommateurs qui « consomment » les services de la mer et ses produits, et sans préciser en quoi consiste réellement l'activité de consommation et en quoi elle aurait été affectée par les conséquences de la pollution, la cour d'appel n'a pas caractérisé d'atteinte effective à l'intérêt collectif des consommateurs causée par l'infraction poursuivie” ;

Sur le même moyen de cassation dont M. X... s'approprie la teneur ;

Sur le même moyen de cassation dont M. Y... s'approprie la teneur ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que, pour déclarer recevables les constitutions de partie civile des associations UFC Que Choisir Saint-Brieuc et environs et UFC Brest, l'arrêt retient qu'il a été porté atteinte aux intérêts des consommateurs des services fournis par la mer et de ses produits ;

Attendu qu'en l'état de ces seuls motifs et dès lors que l'article L. 421-1 du code de la consommation n'exclut de ses prévisions aucune infraction ayant causé un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif des consommateurs, la cour d'appel a fait l'exacte application de ce texte ;

D'où il suit que les moyen doivent être écartés ;

Mais sur le septième moyen de cassation proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 2, 591 et 593 du code de procédure pénale, ensemble l'article L. 142-2 du code de l'environnement ;

“en ce que l’arrêt attaqué a déclaré recevable en sa constitution de partie civile l’association Robin des Bois et a, en conséquence, condamné solidairement M. X..., M. Y... et la société Rina à lui payer la somme de 50 000 euros pour préjudice moral et 50 000 euros pour préjudice écologique ;

“aux motifs que l’association Robin des Bois, partie civile appelante, a été créée et déclarée en préfecture, respectivement, les 19 et 20 juin 1985 ; qu’elle a pour objet de « grouper tant au plan national qu’international, toutes les personnes physiques ou morales qui désirent, par toutes formes d’actions non violentes, participer à la protection de l’environnement et de l’homme, à la défense des espèces menacées, à la sauvegarde des milieux naturels et à la gestion rationnelle et équitable des ressources naturelles » ; que cette association n’était pas agréée au moment des faits mais elle l’est depuis le 4 décembre 2008 ; qu’en outre, à la date des faits, elle était déclarée depuis plus de cinq ans et le second alinéa de l’article L.142-2 du code de l’environnement attribue l’exercice des droits reconnus à la partie civile aux associations qui se proposent, « par leurs statuts la sauvegarde de tout ou partie des intérêts visés à l’article L. 211-1, en ce qui concerne les faits constituant une infraction aux dispositions relatives à l’eau, ou des intérêts visés à l’article L. 511-13” ; que l’article L. 211-1-1 dispose « la préservation et la gestion durable des zones humides définies à l’article L.211-1 sont d’intérêt général. Les politiques nationales, régionales et locales d’aménagement des territoires ruraux et l’attribution des aides publiques tiennent compte des difficultés particulières de conservation, d’exploitation et de gestion durable des zones humides et de leur contribution aux politiques de préservation de la diversité biologique, du paysage, de gestion des ressources en eau et de prévention des inondations notamment par une agriculture, un pastoralisme, une sylviculture, une chasse, une pêche et un tourisme adaptés. A cet effet, l’État et ses établissements publics, les régions, les départements, les communes et leurs groupements veillent, chacun dans son domaine de compétence, à la cohérence des diverses politiques publiques sur ces territoires. Pour l’application du X de l’article L. 212-1, l’État veille à la prise en compte de cette cohérence dans les schémas d’aménagement et de gestion des eaux » ; que quant à l’article L. 511-1, il est ainsi rédigé : « Sont soumis aux dispositions du présent titre les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d’une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale,

publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique » ; qu'ainsi, l'association Robin des Bois qui a vocation à contribuer aux politiques de préservation de la diversité biologique est habilitée à se constituer partie civile dans la présente affaire ; que selon l'article XII des statuts de l'association, le conseil d'administration est investi du pouvoir d'ester en justice, tant en demande qu'en défense et l'article XIII donne pouvoir au président de l'association de la représenter en justice ; que par une délibération du 31 janvier 2007 dont copie est fournie, le conseil d'administration de l'association a mandaté son président pour représenter l'association « dans le cadre des procès Erika » ; que, s'il n'est pas expressément indiqué qu'il est autorisé à se constituer partie civile au nom de l'association, il est cependant clair que l'association le mandate pour se constituer partie civile, toute autre interprétation n'ayant pas de sens ; que, dès lors, cette association sera déclarée recevable en sa constitution de partie civile, sous réserve d'un intérêt à agir, et le jugement qui l'a déclarée irrecevable sera réformé sur ce point ;

“1) alors que les associations agréées mentionnées à l'article L. 141-2 du code de l'environnement ne peuvent exercer le droit reconnu à la partie civile qu'à la condition d'être titulaires de leur agrément à la date à laquelle elles se constituent parties civiles ; que la cour d'appel ne pouvait donc juger recevable la constitution de partie civile de l'association Robin des Bois en constatant qu'elle ne bénéficiait de son agrément que depuis le 4 décembre 2008, soit postérieurement au jugement rendu, le 16 janvier 2008, dans l'instance dans laquelle elle s'était constituée partie civile, ce dont il résultait qu'elle ne disposait d'un agrément à la date à laquelle elle s'était constituée partie civile ;

“2) alors que les associations régulièrement déclarées depuis au moins cinq ans à la date des faits peuvent également, bien que n'étant pas agréées, exercer les droits reconnus à la partie civile à la condition que leurs statuts visent à la sauvegarde de tout ou partie des intérêts mentionnés à l'article L. 211-1 du code de l'environnement concernant très spécifiquement les ressources en eau et les milieux aquatiques, ainsi que les installations classées ; que le principe de

spécialité gouvernant la recevabilité de l'action civile des associations non agréées, conjugué à celui d'interprétation stricte qui préside à la recevabilité de l'action civile des associations conduit à n'admettre la recevabilité de l'action civile d'une association non agréée qu'à la condition que son objet réponde précisément aux objectifs du texte susvisé ; que la cour d'appel ne pouvait donc, sans méconnaître les exigences du texte susvisé, se borner à relever que l'association Robin des Bois avait vocation à contribuer aux politiques de préservation de la diversité biologique, sans relever si les stipulations de son objet correspondaient aux hypothèses précises dans lesquelles les associations peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile sans être agréées" ;

"3) alors qu'en tout état de cause, la mission statutaire de l'association Robin des Bois étant de « réunir des personnes physiques ou morales désireuses de participer à la protection de l'environnement » la cour d'appel ne pouvait, sans se contredire, considérer qu'elle avait vocation à contribuer aux politiques de préservation de la diversité biologique" ;

Et sur le même moyen de cassation dont M. X... s'approprie la teneur ;

Et sur le même moyen de cassation dont M. Y... s'approprie la teneur ;

Les moyens étant réunis ;

Vu l'article L. 142-2 du code de l'environnement, ensemble l'article L. 211-1 de ce code ;

Attendu qu'il résulte de ce texte que les associations régulièrement déclarées depuis au moins cinq ans à la date des faits peuvent, bien que n'étant pas agréées, exercer les droits reconnus à la partie civile à la condition que leurs statuts visent à la sauvegarde de toute ou partie des intérêts mentionnés à l'article L. 211-1 du code de l'environnement ;

Attendu que, pour recevoir l'association Robin des Bois en sa constitution de partie civile, l'arrêt, après avoir constaté que cette personne morale n'était pas, lors de la commission des faits de pollution des eaux

marines par un navire citerne, une association agréée de protection de l'environnement, énonce que les associations régulièrement déclarées depuis au moins cinq ans à cette date peuvent également, bien que n'étant pas agréées, exercer les droits reconnus à la partie civile à la condition que leurs statuts visent à la sauvegarde de toute ou partie des intérêts mentionnés à l'article L. 211-1 du code précité en ce qui concerne les faits constituant une infraction aux dispositions relatives à l'eau ; que l'arrêt précise que cette association, qui a pour objet de grouper tant au plan national qu'international toutes les personnes qui désirent, par toutes formes d'actions non violentes, participer à la protection de l'environnement et de l'homme, à la défense des espèces menacées, à la sauvegarde des milieux naturels et à la gestion rationnelle et équitable des ressources naturelles, a, par là même, vocation à contribuer aux politiques de préservation de la diversité biologique et peut donc se constituer partie civile pour cette infraction ;

Mais attendu qu'en se déterminant ainsi, alors que ledit article qui a pour objet de poser le principe de la gestion de la ressource en eau renvoie aux chapitres I à VII du titre I du livre II du code de l'environnement et non pas à son chapitre VIII, spécifique aux eaux marines, seul applicable à la poursuite, la cour d'appel a méconnu les textes susvisés et le principe ci-dessus rappelé ;

D'où il suit que la cassation est encourue de ce chef ;

Sur le troisième moyen de cassation proposé pour les communes de Mesquer, Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, La Plaine-sur-Mer, Pornic, Le Pouliguen, Préfailles, Saint-Brévin-les-Pins, Saint-Michel-Chef-Chef et Saint-Hilaire-de-Riez, pris de la violation des articles 4 de la Charte de l'environnement, 55 de la Constitution, 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale, excès de pouvoirs ;

“en ce que l'arrêt attaqué, infirmatif de ce chef, a dit irrecevables, en application de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, les demandes des parties civiles présentées au titre des dommages par pollution contre la SA Total et débouté, en tant que de besoin, les dites parties civiles de leurs demandes de dommages-intérêts à l'égard de la SA Total ;

“aux motifs que la SA Total est, comme la cour l’a précédemment souligné, le véritable affréteur à temps de l’Erika ; qu’or, l’article 111-4 c) de la Convention CLC fait bénéficier de la canalisation de responsabilité instituée par cette convention «tout affréteur» précisant, pour bien marquer qu’il faut entendre de ce terme son acception la plus large, «(sans quelque appellation que ce soit..)» ; que, par conséquent, elle doit bénéficier de cette canalisation de responsabilité, sauf à démontrer que la faute qu’elle a commise est une faute intentionnelle ou « inexcusable » ; que la cour a retenu comme faute à la charge de la société Total SA le fait par elle d’avoir affrété l’Erika sans respecter les règles qu’elle avait elle-même mis en place pour ne pas risquer d’affréter un navire inapte au transport de produits gravement polluants ; qu’il s’agit bien d’un agissement personnel de Total, mais il ne peut être affirmé que le représentant de cette société qui l’a commis avait conscience que, en agissant ainsi, il s’ensuivrait probablement un dommage par pollution ; que dès lors, les dispositions de la CLC bénéficient à la SA Total ; (..) que la cour est donc amenée à constater que la Convention CLC fait obstacle à ce que soient reçues les demandes en réparation de dommages par pollution visant la SA Total ;

“alors que la loi n°71-1002 du 16 décembre 1971 autorisant la ratification de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ouverte à la signature à Bruxelles le 29 novembre 1969 et la loi n°94-478 du 10 juin 1994 ayant autorisé l’approbation du protocole modifiant la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992, ne sont pas conformes à la Constitution en ce qu’elles ont pour objet de donner effet à des dispositions conventionnelles contraires au principe énoncé par l’article 4 de la Charte de l’environnement ; que la déclaration à intervenir de non-conformité de ces dispositions à la Constitution privera l’arrêt attaqué de toute base légale” ;

Attendu que, par arrêt du 12 mai 2011, la Cour de cassation a dit n’y avoir lieu à transmettre au Conseil constitutionnel la question prioritaire de constitutionnalité à laquelle se réfère le moyen, lequel, dès lors, est sans objet ;

Sur le huitième moyen de cassation proposé pour M. X..., pris de la violation des articles 6 et 14 de la Convention européenne des droits de l'homme, III 4 b de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 388, 512, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a refusé de déclarer irrecevables en application de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, les demandes des parties civiles présentées au titre des dommages par pollution à l'encontre de M. X... ;

“aux motifs que la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ratifiée par la France, dispose notamment : « Art. 22 : La présente convention s'applique exclusivement : a) aux dommages de pollution survenus : i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale ; b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages. Art. III : 1. Le propriétaire du navire au moment d'un évènement (défini par l'article I-8 comme tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution) [] est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'évènement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article [] 4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente convention. Sous réserve du par. 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre : a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage ; b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire ; c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue) armateur ou armateur-gérant du

navire ; d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente ; e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde ; f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux al. c), d) et e) ; à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnelle commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. 5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers. [] Art. V : 2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement » ; que cette convention définit en son article I-3 le « propriétaire » comme « la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété » ; qu'elle spécifie qu'entrent dans la définition des « dommages par pollution » les préjudices ou les dommages causés à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront, et le coût des mesures de sauvegarde, c'est-à-dire « toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution » et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures ; qu'ainsi, dès lors que le lien de causalité entre le navire immatriculé à son nom et la pollution est établi, cette convention institue « la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé » responsable de plein droit des « dommages par pollution » ; que la responsabilité du propriétaire ne peut être exercée que dans le cadre de cette convention et exclut toute action en réparation contre ses préposés ou mandataires, les membres de l'équipage, toute personne qui, sans en être membre, s'acquitte de services pour le navire, tout affréteur ou ses préposés ou mandataires, toute personne accomplissant des opérations de sauvetage ou son préposé ou mandataire et contre toute personne prenant des mesures de

sauvegarde ; que, toutefois, la prohibition des demandes en réparation introduites contre ces personnes est levée lorsque le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels commis avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérairement avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; que cette faute qui permet de mettre en cause la responsabilité du propriétaire et de tous les responsables, quels qu'ils soient, est donc une « faute inexcusable » ; que la question se pose donc, au préalable, de savoir si MM. X... et Y..., la SpA Rina et la SA Total entrent dans la liste des personnes qui bénéficient de cette canalisation de responsabilité ; que M. X... est certes le « propriétaire ultime » de l'Erika, comme cela a été démontré plus haut. Mais la définition que donne la CLC du propriétaire ne lui correspond pas ; que l'Erika était en effet immatriculé au nom de « Tevere Shipping » ; que c'est d'ailleurs l'opinion exprimée par les conseils de M. Y... à la page 109 de ses conclusions ; que M. X..., en tant que dirigeant social de Tevere Shipping en était le mandataire social et, en tant que tel, il entre dans l'énumération de l'article III-4 a) de la convention CLC ; que, par conséquent, pour que des demandes en réparation du dommage par pollution puissent être formées contre lui devant une juridiction pénale, il faut que le dommage soit la conséquence de sa faute intentionnelle ou « inexcusable » ; que M. Y... est également le mandataire social de la société Panship management ; que cette société, qui était, au moins, le gestionnaire technique de l'Erika, s'acquittait de services pour ce navire, cas visé par l'article III-4 b). Mais si l'article III-4 inclut en son alinéa a) « les mandataires (et les préposés) du propriétaire » et en son alinéa f) les mandataires des affréteurs (c), des sauveteurs (d) et des personnes prenant des mesures de sauvegarde (e), rien de tel n'est prévu pour les mandataires ou salariés de ceux qui s'acquittent de services pour le navire ; qu'il en résulte que M. Y... est exclu du bénéfice de la « canalisation de responsabilité » ; que la SpA Rina, société de classification, est certes payée par l'armateur mais, comme l'a rappelé son conseil dans ses conclusions relatives à l'immunité de juridiction dont elle jouit, si la dépendance économique envers l'armateur est sources d'ambiguïtés, elle agit par délégation des Etats signataires des diverses conventions en matière maritime et participe, de ce fait, à une activité de service public ; que bien plus la SpA Rina est soumise à la Directive européenne 94/57/CE du 22 novembre 1994 et, à ce titre, il lui est interdit d'être sous le contrôle, de quelque nature que soit ce contrôle, de propriétaires ou de constructeurs de navires ou d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication

et de l'équipement, de la réparation ou de l'exploitation des navires ; que cette indépendance, qui doit être caractéristique des sociétés de classification, tant pour la délivrance des certificats statutaires que du certificat de classe, dont les conseils de SpA Rina ont fait remarquer qu'ils étaient indissociables (notamment au travers du formulaire de « Structural Survey Report ») et ressortissaient tous deux d'une prérogative de puissance publique, est incompatible avec une notion de services privés ; que c'est pourquoi la cour, suivant en cela l'avis exprimé par le professeur GG... dans un article paru dans la « revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports », estime que, société de classification, la SpA Rina ne bénéficie pas de la canalisation de responsabilité de la Convention CLC ; que la SA Total est, comme la cour l'a précédemment souligné, le véritable affréteur à temps de l'Erika ; qu'or l'article III-4 c) de la Convention CLC fait bénéficier de la canalisation de responsabilité instituée par cette convention « tout affréteur » précisant, pour bien marquer qu'il faut entendre de ce terme son acception la plus large « (sous quelque appellation que ce soit) » ; que par conséquent elle doit bénéficier de cette canalisation de responsabilité, sauf à démontrer que la faute qu'elle a commise est une faute intentionnelle ou « inexcusable » ; que les fautes de M. X... retenues par la cour sont d'avoir minoré consciemment les travaux de réfection de l'Erika, notamment à Bijela, ce qui a permis qu'il navigue alors qu'il n'y était plus apte, et d'avoir affrété l'Erika qu'il savait délabré, faute d'entretien suffisant, prenant ainsi le risque d'un sinistre ; qu'agir ainsi, c'est agir en osant beaucoup et jusqu'à l'imprudence, c'est-à-dire téméairement ; que c'est commettre volontairement une erreur, éluder un entretien nécessaire, dont il avait nécessairement conscience qu'il conduirait à terme l'Erika, qui se dégradait du fait de la corrosion, au naufrage ; que cette faute inexcusable, telle que la jurisprudence et l'article L. 321-4 du code de l'aviation civile la définissent, prive M. X... du bénéfice des dispositions de la CLC ; que la cour a retenu comme faute à la charge de la société Total SA le fait par elle d'avoir affrété l'Erika sans respecter les règles qu'elle avait elle-même mis en place pour ne pas risquer d'affréter un navire inapte au transport de produits gravement polluants ; qu'il s'agit bien d'un agissement personnel de Total, mais il ne peut être affirmé que le représentant de cette société qui l'a commis avait conscience que, en agissant ainsi, il s'ensuivrait probablement un dommage par pollution ; que dès lors, les dispositions de la CLC bénéficient à la SA Total ; que cette reconnaissance de l'application de la CLC à la SA Total et non pas à la SpA Rina ou à M. Y... n'a aucun caractère

discriminatoire, car ils ne sont pas dans une situation analogue, l'importance de leur faute étant sans commune mesure et ces prévenus n'étant pas dans le même rapport vis-à-vis du navire ; que la SELARL Lysias, dans ses conclusions, fait valoir que les dommages qui n'entrent pas dans la définition des « dommages de pollution » au sens de l'article 1-6 ° de la Convention CLC ne sont pas concernés par cette convention et peuvent être réparés sur le fondement du droit commun ; qu'il en résulterait, selon ce raisonnement, que la SA Total ne pourrait pas être condamnée à réparer le préjudice matériel, économique et moral, mais devrait l'être pour le préjudice écologique, s'il était reconnu par la cour ; que ce raisonnement est également repris, avec une manifeste prudence, dans le compte-rendu versé aux débats d'un séminaire de droit maritime approfondi dirigé par le professeur XX... ; qu'il y est dit que l'environnement étant exclu du champ d'application du système international, il peut paraître envisageable de poursuivre des personnes exonérées par la convention sur le fondement du droit commun pour obtenir réparation ; que cependant, la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les Hydrocarbures définit les « dommages par pollution » comme ceux « causés à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire [] étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées par la cour au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront » ; qu'ainsi, bien loin d'exclure de son champ d'application l'altération à l'environnement, elle prévoit son indemnisation, même si elle en limite le montant aux mesures raisonnables de remise en état, ce qui correspond aux dispositions relatives à la réparation du préjudice causé à l'environnement, tel que prévu par l'article L.160-1 du code de l'environnement dans sa rédaction issue de la loi du 1er août 2008 ; que cette interprétation est renforcée par le préambule de la convention qui exprime la volonté des Etats signataires de régler au plan international les questions de responsabilité et d'assurer une réparation équitable des personnes, qu'il s'agisse des personnes physiques, morales, de droit privé ou public, y compris les Etats et ses subdivisions, qui subissent des dommages du fait de la pollution résultant des fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires ; que l'« effet utile », tel que rappelé par le professeur YY..., de la Convention CLC conduit enfin à considérer que la canalisation de responsabilité dont profite ici la SA

Total porte sur tous les types de préjudices ; que la cour est donc amenée à constater que la Convention CLC fait obstacle à ce que soient reçues les demandes en réparation de dommages par pollution visant la SA Total ; qu'il a enfin été soutenu par le conseil de l'un des prévenus que les actions en dommages et intérêts présentées par diverses parties civiles seraient prescrites en application de l'article VIII de la Convention CLC ; qu'en effet, cet article édicte une prescription des droits à indemnisation dans les trois ans à compter de la date du dommage, et un délai de forclusion de six ans après l'événement qui l'a occasionné ; que cependant, à la différence du 4° de l'article III de cette même convention qui précise que ne peut être introduite aucune demande de réparation de dommage par pollution, « qu'elle soit ou non fondée sur la présente convention », cet article VIII ne porte que sur « les droits à indemnisation prévus par la présente convention » ; qu'il en ressort que ceux qui échappent à son application échappent également à l'application de la prescription et de la forclusion qu'elle édicte ; qu'en l'espèce, il a été constaté que M. Y... comme la SpA Rina n'entraient pas dans l'énumération de l'article III-4, c'est-à-dire de ceux qui bénéficient de la canalisation de responsabilité instituée par la convention CLC et que M. X..., qui lui y entre, ne peut en bénéficier en raison de son fait personnel ; qu'ils sont ainsi tous les trois hors du champ de la convention et ne peuvent donc bénéficier de ses dispositions ; que de ce fait, la cour reste donc compétente pour statuer sur les demandes en réparation du préjudice causé par les fautes commises par MM. X... et Y... et la SpA Rina ;

“1) alors qu'il résulte de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dite CLC régulièrement ratifiée par la France et qui s'applique exclusivement aux dommages de pollution survenus dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international que toute action en responsabilité engagée à quel que titre que ce soit ne peut l'être que dans les conditions et limites prévues par cette convention ;

“2) alors que compte tenu du principe de la supériorité du traité sur la loi et des dispositions de cette convention, qui sont claires, les demandes tendant à l'indemnisation des victimes des faits de pollution entrant dans le champ d'application de cette convention ne peuvent trouver leur source dans une infraction et la condamnation

subséquente de leurs supposés auteurs, mais dans la Convention CLC qui a précisément pour but de les indemniser ;

“3) alors que seuls les tribunaux civils sont compétents pour statuer sur les demandes d’indemnisation présentées par les victimes de pollution entrant dans le domaine d’application de la Convention CLC ;

“4) alors que cette règle de compétence dérogatoire doit s’appliquer d’autant plus certainement que l’article 7.4 de la Convention du Fipol prévoit que chaque Etat contractant est tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que le fonds puisse se porter partie intervenante dans toutes procédures judiciaires introduites, conformément à l’article IX de la convention de 1992 sur la responsabilité, devant un tribunal compétent de cet Etat, contre le propriétaire d’un navire ou son garant ; qu’il est avéré que dans son système judiciaire, ainsi que la demanderesse le faisait valoir dans ses conclusions régulièrement déposées, la France n’a pas prévu la possibilité procédurale pour le Fipol d’intervenir devant les juridictions pénales et que dès lors, en admettant que les défenseurs à l’action en indemnisation puissent être privés du droit prévu par cette convention à obtenir l’intervention du Fipol dans la procédure, la cour d’appel a méconnu le principe du procès équitable ;

“5) alors que l’appréciation de la faute téméraire au sens de la Convention CLC, qui ne saurait en aucun cas s’assimiler à la faute caractérisée au sens de l’article 121-3, alinéa 4, du code pénal, relève de la seule appréciation des tribunaux civils saisis de l’action en indemnisation sur le fondement de ladite convention et excède la compétence du juge répressif, ce qui démontre que ce juge ne saurait en aucun cas connaître de ladite action en indemnisation intentée en application de la convention susvisée ;

“6) alors que les juges ne peuvent légalement statuer que sur les faits qui leur sont soumis par l’ordonnance ou la citation qui les a saisis et que dès lors, la cour d’appel ne pouvait, en vue d’accueillir les demandes d’indemnisation des parties civiles à l’encontre de M. X..., relever d’office sa prétendue qualité de mandataire social de la société Tevere Shipping, société propriétaire du navire au nom de laquelle celui-ci était immatriculé, qualité qui n’était pas incluse dans la prévention et sur laquelle il n’avait pas comparu volontairement ;

“7) alors que la cour d’appel ne pouvait, par un motif erroné, déduire de la seule circonstance que M. X... était l’unique propriétaire des deux sociétés actionnaires de Tevere Shipping qu’il était le dirigeant social de cette dernière société ;

“8) alors que la société propriétaire bénéficiant, en application de la Convention CLC, de la canalisation de la responsabilité, et seule assurée contre les dommages causés par le navire, n’était pas dans la procédure, la cour d’appel ne pouvait, sans méconnaître le principe d’égalité et la portée de ladite convention, accueillir les demandes des parties civiles à l’encontre de M. X... ;

“9) alors qu’il résulte, tant de l’article préliminaire du code de procédure pénale que des articles 6 et 14 de la Convention européenne des droits de l’homme, que les personnes se trouvant dans des conditions semblables et poursuivies pour les mêmes infractions doivent être jugées selon les mêmes règles et qu’en appliquant arbitrairement un traitement différent à M. X... et à la société Total dans l’appréciation de leurs fautes respectives, la cour d’appel a méconnu tant les dispositions de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures que les dispositions de l’article préliminaire du code de procédure pénale et celles des articles 6 et 14 de la Convention européenne des droits de l’homme” ;

Sur le neuvième moyen de cassation proposé pour M. X..., pris de la violation des articles 6 de la Convention européenne des droits de l’homme, 55 de la Constitution du 4 octobre 1958, 7 de la convention du Fipol, préliminaire, 2, 3, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

“en ce que la cour d’appel a déclaré recevables les constitutions de parties civiles à l’encontre de M. X... et a condamné celui-ci à les indemniser ;

“alors que les juges doivent répondre aux moyens invoqués dans les conclusions qui leur sont soumises ; que, dans ses conclusions régulièrement déposées, M. X... faisait valoir que le Fipol ne pouvant intervenir devant les juridictions pénales alors qu’aux termes de l’article 7-4 de la Convention du Fipol, chaque Etat était tenu de prendre toute disposition nécessaire pour que le fonds puisse se

porter partie civile intervenante, il en découlait que les juridictions pénales françaises étaient incompétentes pour statuer sur les demandes d'indemnisation des victimes et qu'en ne s'expliquant pas sur ce chef péremptoire de conclusions, la cour d'appel a privé sa décision de base légale et a, ce faisant, privé M. X... du procès équitable auquel il avait droit" ;

Sur le neuvième moyen de cassation proposé pour M. Y..., pris de la violation des articles 6 et 14 de la Convention européenne des droits de l'homme, III 4 b de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 388, 512, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a refusé de déclarer irrecevables en application de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, les demandes des parties civiles présentées au titre des dommages par pollution à l'encontre de M. Y... ;

"aux motifs que la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ratifiée par la France, dispose notamment : « Art. 22 : La présente convention s'applique exclusivement : a) aux dommages de pollution survenus : i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale ; b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages. Art. III : 1. Le propriétaire du navire au moment d'un évènement (défini par l'article I-8 comme tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution) est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'évènement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article 4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du par. 5 du présent

article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre : a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage ; b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire ; c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue) armateur ou armateur-gérant du navire ; d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente ; e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde ; f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux al. c), d) et e) ; à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnelle commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. 5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers. Art. V : 2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement » ; que cette convention définit en son article I-3 le « propriétaire » comme « la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété » ; qu'elle spécifie qu'entrent dans la définition des « dommages par pollution » les préjudices ou les dommages causés à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront, et le coût des mesures de sauvegarde, c'est-à-dire « toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution » et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures ; qu'ainsi, dès lors que le lien de causalité entre le navire immatriculé à son nom et la pollution est établi, cette convention institue « la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé » responsable de plein droit des « dommages par pollution » ; que la responsabilité du propriétaire ne

peut être exercée que dans le cadre de cette convention et exclut toute action en réparation contre ses préposés ou mandataires, les membres de l'équipage, toute personne qui, sans en être membre, s'acquitte de services pour le navire, tout affréteur ou ses préposés ou mandataires, toute personne accomplissant des opérations de sauvetage ou son préposé ou mandataire et contre toute personne prenant des mesures de sauvegarde ; que toutefois la prohibition des demandes en réparation introduites contre ces personnes est levée lorsque le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels commis avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérairement avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; que cette faute qui permet de mettre en cause la responsabilité du propriétaire et de tous les responsables, quels qu'ils soient, est donc une « faute inexcusable » ; que la question se pose donc, au préalable, de savoir si MM. X... et Y..., la SpA Rina et la SA Total entrent dans la liste des personnes qui bénéficient de cette canalisation de responsabilité ; que M. X... est certes le « propriétaire ultime » de l'Erika, comme cela a été démontré plus haut ; que la définition que donne la CLC du propriétaire ne lui correspond pas ; que l'Erika était en effet immatriculé au nom de « Tevere Shipping » ; que c'est d'ailleurs l'opinion exprimée par les conseils de M. Y... à la page 109 de ses conclusions ; que M. X..., en tant que dirigeant social de Tevere Shipping en était le mandataire social et, en tant que tel, il entre dans l'énumération de l'article III-4 a) de la Convention CLC ; que, par conséquent, pour que des demandes en réparation du dommage par pollution puissent être formées contre lui devant une juridiction pénale, il faut que le dommage soit la conséquence de sa faute intentionnelle ou « inexcusable » ; que M. Y... est également le mandataire social de la société Panship Management ; que cette société, qui était, au moins, le gestionnaire technique de l'Erika, s'acquittait de services pour ce navire, cas visé par l'article III-4 b) ; que, si l'article III-4 inclut en son alinéa a) « les mandataires (et les préposés) du propriétaire » et en son alinéa f) les mandataires des affréteurs (c), des sauveteurs (d) et des personnes prenant des mesures de sauvegarde (e), rien de tel n'est prévu pour les mandataires ou salariés de ceux qui s'acquittent de services pour le navire ; qu'il en résulte que M. Y... est exclu du bénéfice de la « canalisation de responsabilité » ; que la SpA Rina, société de classification, est certes payée par l'armateur mais, comme l'a rappelé son conseil dans ses conclusions relatives à l'immunité de juridiction dont elle jouit, si la dépendance économique envers l'armateur est sources d'ambiguïtés, elle agit par délégation des Etats

signataires des diverses conventions en matière maritime et participe, de ce fait, à une activité de service public ; que bien plus la SpA Rina est soumise à la Directive européenne 94/57/CE du 22 novembre 1994 et, à ce titre, il lui est interdit d'être sous le contrôle, de quelque nature que soit ce contrôle, de propriétaires ou de constructeurs de navires ou d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication et de l'équipement, de la réparation ou de l'exploitation des navires ; que cette indépendance, qui doit être caractéristique des sociétés de classification, tant pour la délivrance des certificats statutaires que du certificat de classe, dont les conseils de SpA Rina ont fait remarquer qu'ils étaient indissociables (notamment au travers du formulaire de « Structural Survey Report ») et ressortissaient tous deux d'une prérogative de puissance publique, est incompatible avec une notion de services privés ; que c'est pourquoi la cour, suivant en cela l'avis exprimé par le professeur GG... dans un article paru dans la « revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports », estime que, société de classification, la SpA Rina ne bénéficie pas de la canalisation de responsabilité de la convention CLC ; que la SA Total est, comme la cour l'a précédemment souligné, le véritable affréteur à temps de l'Erika ; qu'or l'article III-4 c) de la convention CLC fait bénéficier de la canalisation de responsabilité instituée par cette convention « tout affréteur » précisant, pour bien marquer qu'il faut entendre de ce terme son acception la plus large « (sous quelque appellation que ce soit) » ; que, par conséquent, elle doit bénéficier de cette canalisation de responsabilité, sauf à démontrer que la faute qu'elle a commise est une faute intentionnelle ou « inexcusable » ; que les fautes de M. X... retenues par la cour sont d'avoir minoré consciemment les travaux de réfection de l'Erika, notamment à Bijela, ce qui a permis qu'il navigue alors qu'il n'y était plus apte, et d'avoir affrété l'Erika qu'il savait délabré, faute d'entretien suffisant, prenant ainsi le risque d'un sinistre ; qu'agir ainsi, c'est agir en osant beaucoup et jusqu'à l'imprudence, c'est-à-dire témérairement ; que c'est commettre volontairement une erreur, éluder un entretien nécessaire, dont il avait nécessairement conscience qu'il conduirait à terme l'Erika, qui se dégradait du fait de la corrosion, au naufrage ; que cette faute inexcusable, telle que la jurisprudence et l'article L. 321-4 du code de l'aviation civile la définissent, prive M. X... du bénéfice des dispositions de la CLC ; que la cour a retenu comme faute à la charge de la société Total SA le fait par elle d'avoir affrété l'Erika sans respecter les règles qu'elle avait elle-même mis en place pour ne pas risquer d'affréter un navire inapte au transport de produits gravement

polluants ; qu'il s'agit bien d'un agissement personnel de Total, mais il ne peut être affirmé que le représentant de cette société qui l'a commis avait conscience que, en agissant ainsi, il s'ensuivrait probablement un dommage par pollution ; que dès lors, les dispositions de la CLC bénéficient à la SA Total ; que cette reconnaissance de l'application de la CLC à la SA Total et non pas à la SpA Rina ou à M. Y... n'a aucun caractère discriminatoire, car ils ne sont pas dans une situation analogue, l'importance de leur faute étant sans commune mesure et ces prévenus n'étant pas dans le même rapport vis-à-vis du navire ; que la SELARL Lysias, dans ses conclusions, fait valoir que les dommages qui n'entrent pas dans la définition des « dommages de pollution » au sens de l'article 1-6° de la Convention CLC ne sont pas concernés par cette convention et peuvent être réparés sur le fondement du droit commun ; qu'il en résulterait, selon ce raisonnement, que la SA Total ne pourrait pas être condamnée à réparer le préjudice matériel, économique et moral, mais devrait l'être pour le préjudice écologique, s'il était reconnu par la cour ; que ce raisonnement est également repris, avec une manifeste prudence, dans le compte-rendu versé aux débats d'un séminaire de droit maritime approfondi dirigé par le professeur XX... ; qu'il y est dit que l'environnement étant exclu du champ d'application du système international, il peut paraître envisageable de poursuivre des personnes exonérées par la convention sur le fondement du droit commun pour obtenir réparation ; que cependant, la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures définit les « dommages par pollution » comme ceux « causés à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées par la cour au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront » ; qu'ainsi, bien loin d'exclure de son champ d'application l'altération à l'environnement, elle prévoit son indemnisation, même si elle en limite le montant aux mesures raisonnables de remise en état, ce qui correspond aux dispositions relatives à la réparation du préjudice causé à l'environnement, tel que prévu par l'article L. 160-1 du code de l'environnement dans sa rédaction issue de la loi du 1er août 2008 ; que cette interprétation est renforcée par le préambule de la convention qui exprime la volonté des Etats signataires de régler au plan international les questions de

responsabilité et d'assurer une réparation équitable des personnes, qu'il s'agisse des personnes physiques, morales, de droit privé ou public, y compris les Etats et ses subdivisions, qui subissent des dommages du fait de la pollution résultant des fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires ; que l'« effet utile », tel que rappelé par le professeur YY..., de la Convention CLC conduit enfin à considérer que la canalisation de responsabilité dont profite ici la SA Total porte sur tous les types de préjudices ; que la cour est donc amenée à constater que la Convention CLC fait obstacle à ce que soient reçues les demandes en réparation de dommages par pollution visant la SA Total ; qu'il a enfin été soutenu par le conseil de l'un des prévenus que les actions en dommages-intérêts présentées par diverses parties civiles seraient prescrites en application de l'article VIII de la Convention CLC ; qu'en effet, cet article édicte une prescription des droits à indemnisation dans les trois ans à compter de la date du dommage, et un délai de forclusion de six ans après l'événement qui l'a occasionné ; que cependant, à la différence du 4° de l'article III de cette même convention qui précise que ne peut être introduite aucune demande de réparation de dommage par pollution, « qu'elle soit ou non fondée sur la présente convention », cet article VIII ne porte que sur « les droits à indemnisation prévus par la présente convention » ; qu'il en ressort que ceux qui échappent à son application échappent également à l'application de la prescription et de la forclusion qu'elle édicte ; qu'en l'espèce, il a été constaté que M. Y... comme la SpA Rina n'entraient pas dans l'énumération de l'article III-4, c'est-à-dire de ceux qui bénéficient de la canalisation de responsabilité instituée par la Convention CLC et que M. X..., qui lui y entre, ne peut en bénéficier en raison de son fait personnel ; qu'ils sont ainsi tous les trois hors du champ de la convention et ne peuvent donc bénéficier de ses dispositions ; que de ce fait, la cour reste donc compétente pour statuer sur les demandes en réparation du préjudice causé par les fautes commises par MM. X... et Y... et la SpA Rina ;

“1) alors qu'il résulte de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dite CLC régulièrement ratifiée par la France et qui s'applique exclusivement aux dommages de pollution survenus dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international que toute action en responsabilité engagée à quel que titre que ce soit ne peut l'être que dans les conditions et limites prévues par cette convention ;

“2) alors que, compte tenu du principe de la supériorité du Traité sur la loi et des dispositions de cette convention, qui sont claires, les demandes tendant à l’indemnisation des victimes des faits de pollution entrant dans le champ d’application de cette convention ne peuvent trouver leur source dans une infraction et la condamnation subséquente de leurs supposés auteurs, mais dans la Convention CLC qui a précisément pour but de les indemniser ;

“3) alors que seuls les tribunaux civils sont compétents pour statuer sur les demandes d’indemnisation présentées par les victimes de pollution entrant dans le domaine d’application de la Convention CLC ;

“4) alors que cette règle de compétence dérogatoire doit s’appliquer d’autant plus certainement que l’article 7.4 de la Convention du Fipol prévoit que chaque Etat contractant est tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que le fonds puisse se porter partie intervenante dans toutes procédures judiciaires introduites, conformément à l’article IX de la convention de 1992 sur la responsabilité, devant un tribunal compétent de cet Etat, contre le propriétaire d’un navire ou son garant ; qu’il est avéré que dans son système judiciaire, ainsi que la demanderesse le faisait valoir dans ses conclusions régulièrement déposées, la France n’a pas prévu la possibilité procédurale pour le Fipol d’intervenir devant les juridictions pénales et que dès lors, en admettant que les défenseurs à l’action en indemnisation puissent être privés du droit prévu par cette convention à obtenir l’intervention du Fipol dans la procédure, la cour d’appel a méconnu le principe du procès équitable ;

“5) alors que l’appréciation de la faute téméraire au sens de la Convention CLC, qui ne saurait en aucun cas s’assimiler à la faute caractérisée au sens de l’article 121-3, alinéa 4, du code pénal, relève de la seule appréciation des tribunaux civils saisis de l’action en indemnisation sur le fondement de ladite convention et excède la compétence du juge répressif, ce qui démontre que ce juge ne saurait en aucun cas connaître de ladite action en indemnisation intentée en application de la convention susvisée ;

“6) alors que, tant l’interprétation de la Convention CLC, que le principe d’égalité impliquent positivement que le mandataire ou le préposé de l’entité qui fournit des services soit traité sur le même

pieu que cette entité sous l'angle de la réparation et que dès lors la canalisation de la responsabilité prévue par ladite convention s'applique à lui ;

“7) alors qu'il résulte tant de l'article préliminaire du code de procédure pénale que des articles 6 et 14 de la Convention européenne des droits de l'homme, que les personnes se trouvant dans des conditions semblables et poursuivies pour les mêmes infractions doivent être jugées selon les mêmes règles et qu'en appliquant arbitrairement un traitement différent à M. Y... et à la société Total dans l'appréciation de leurs fautes respectives, la cour d'appel a méconnu tant les dispositions de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures que les dispositions de l'article préliminaire du code de procédure pénale et celles des articles 6 et 14 de la Convention européenne des droits de l'homme” ;

Sur le dixième moyen de cassation proposé pour M. Y..., pris de la violation des articles 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, 55 de la Constitution du 4 octobre 1958, 7 de la Convention du Fipol, préliminaire, 2, 3, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

“en ce que la cour d'appel a déclaré recevables les constitutions de parties civiles à l'encontre de M. Y... et a condamné celui-ci à les indemniser ;

“alors que les juges doivent répondre aux moyens invoqués dans les conclusions qui leur sont soumises ; que dans ses conclusions régulièrement déposées, M. Y... faisait valoir que le Fipol ne pouvant intervenir devant les juridictions pénales alors qu'aux termes de l'article 7-4 de la Convention du Fipol, chaque Etat était tenu de prendre toute disposition nécessaire pour que le fonds puisse se porter partie civile intervenante, il en découlait que les juridictions pénales françaises étaient incompétentes pour statuer sur les demandes d'indemnisation des victimes et qu'en ne s'expliquant pas sur ce chef péremptoire de conclusions, la cour d'appel a privé sa décision de base légale et a, ce faisant, privé M. Y... du procès équitable auquel il avait droit” ;

Les moyens étant réunis ;

Sur le huitième moyen proposé pour M. X..., pris en ses sixième et septième branches :

Attendu que le rejet du quatrième moyen proposé pour le demandeur rend les critiques formulées inopérantes ;

D'où il suit que le grief doit être écarté ;

Sur le huitième moyen proposé pour M. X..., pris en ses quatre premières branches et en sa huitième branche, sur le neuvième moyen proposé pour M. X..., sur le neuvième moyen proposé pour M. Y..., pris en ses quatre premières branches, et sur le dixième moyen proposé pour M. Y... :

Attendu qu'en se reconnaissant compétents pour statuer sur la réparation des dommages causés par l'infraction, les juges n'ont pas encouru les griefs allégués dès lors que l'application de la Convention CLC 69/92, qui crée un régime spécial de responsabilité pour le propriétaire du navire et institue une immunité, au stade de l'obligation à la dette, au bénéfice de personnes limitativement énumérées, prévoit que des demandes de réparation peuvent, néanmoins, être dirigées contre ces personnes lorsque le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

Que la juridiction répressive, saisie de poursuites pour pollution involontaire, est compétente pour statuer sur la réparation des dommages qui en résultent, conformément à l'article IX-2 de la Convention CLC 69/92 ;

Que l'absence du FIPOl devant ladite juridiction a pour seule conséquence de lui rendre la décision inopposable en application de l'article 7 point 5 de la Convention internationale de 1992 qui en porte création ;

D'où il suit que les griefs, pour partie nouveaux et mélangés de fait, ne sont pas fondés ;

Sur le huitième moyen proposé pour M. X..., pris en ses cinquième et neuvième branches, et sur le neuvième moyen proposé pour M. Y..., pris en ses cinquième, sixième et septième branches :

Attendu que, si c'est à tort que la cour d'appel, alors qu'elle l'a fait pour M. X..., n'a pas inclus M. Y..., en tant que mandataire d'un

gestionnaire technique visé à l'article III point 4 c de la Convention CLC 69/92, dans la liste des personnes susceptibles de bénéficier de la canalisation, l'arrêt n'encourt pas la censure dès lors que la faute retenue au titre de l'action publique contre ces prévenus caractérise une faute de témérité, au sens de ladite convention qui les prive nécessairement de la possibilité d'invoquer un tel bénéfice et rend par là même les critiques inopérantes ;

D'où il suit que les moyens doivent être écartés ;

Sur le sixième moyen de cassation (application de la Convention CLC et canalisation de la responsabilité) proposé pour la société Rina, pris de la violation de l'article III, paragraphe 4, de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (dite Convention CLC), modifiée par le protocole de 1992, des articles 485 et 593 du code de procédure pénale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a confirmé le jugement qui avait rejeté le moyen tiré de l'article III, paragraphe 4, de ladite convention et a condamné la société Rina à payer aux parties civiles différentes sommes en réparation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à la suite du naufrage de l'Erika ;

“aux motifs que la SpA Rina, société de classification, est certes payée par l'armateur mais, comme l'a rappelé son conseil dans ses conclusions relatives à l'immunité de juridiction dont elle jouit, si sa dépendance économique envers l'armateur est source d'ambiguïtés, elle agit par délégation des États signataires des diverses conventions en matière maritime et participe, de ce fait, à une activité de service public ; que, bien plus, la SpA Rina est soumise à la Directive européenne 94/57/CE du 22 novembre 1994 et, à ce titre, il lui est interdit d'être sous le contrôle, de quelque nature que soit ce contrôle, de propriétaires ou de constructeurs de navires ou d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication, de l'équipement, de la réparation ou de l'exploitation des navires ; que cette indépendance, qui doit être la caractéristique des sociétés de classification, tant pour la délivrance des certificats statutaires que du certificat de classe, dont les conseils de la SpA Rina ont fait remarquer qu'ils étaient indissociables (notamment au travers du formulaire de « Structural Survey Report ») et ressortissaient tous deux d'une

prérogative de puissance publique, est incompatible avec une notion de services privés ; que c'est pourquoi la cour, suivant en cela l'avis exprimé par le professeur GG... dans un article paru dans la "revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports", estime que, société de classification, la SpA Rina ne bénéficie pas de la canalisation de responsabilité de la Convention CLC ;

“alors qu’aux termes de l’article II de la Convention précitée, celle-ci s’applique exclusivement aux dommages de pollution survenus dans la zone économique exclusive d’un État contractant ; que selon l’article III, paragraphe 1, le propriétaire du navire au moment d’un événement est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l’événement, sauf les exceptions prévues aux paragraphes 2 et 3 ; que, selon le paragraphe 4, deuxième phrase de l’article III, « sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, quelle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre . b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l’équipage, s’acquitte de services pour le navire » ; qu’en dépit de son indépendance vis-à-vis du propriétaire et de la délégation qu’elle reçoit de l’État du pavillon, la société de classification, est liée envers le propriétaire ou tout autre intéressé sollicitant son intervention par un contrat de louage de service ; qu’elle s’acquitte donc de services pour le navire et par conséquent, en application du texte précité, ne peut faire l’objet d’aucune demande de réparation, quelle soit ou non fondée sur ladite Convention” ;

Attendu que, si c'est à tort que l'arrêt énonce qu'une société de classification ayant délivré des certificats de classe en exécution d'un contrat avec l'armateur ne peut bénéficier de la canalisation, cette décision n'encourt pas la censure dès lors que la faute retenue au titre de l'action publique contre cette société caractérise une faute de témérité au sens de la Convention CLC 69/92, qui la prive nécessairement de la possibilité d'invoquer un tel bénéfice et rend par là même les critiques inopérantes ;

D'où il suit que le moyen doit être écarté ;

Sur le deuxième moyen de cassation proposé pour les communes de Mesquer, Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, Saint-Brévin-les-Pins, La Plaine-sur-Mer, Pornic, Le Pouliguen, Préfailles, Saint-Michel-Chef-Chef, Saint-Hilaire-de-Riez, pris de la

violation des articles III. 4 de la Convention internationale du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale, excès de pouvoirs ;

“en ce que l'arrêt attaqué, infirmatif de ce chef a débouté les parties civiles de leurs demandes de dommages-intérêts dirigées contre la société Total petroleum services ;

“aux motifs que, sur la responsabilité pénale de la société Total petroleum services, il est reproché à TPS en sa qualité de mandataire de TTC et chargée, dans le cadre du service affrètement, de rechercher un navire et de conclure le contrat d'affrètement, puis de faire suivre le navire tout au long du voyage par un opérateur dédié à cette tâche, exerçant de fait un pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion et la marche du navire, été à l'origine de la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique à partir du 11 décembre 1999, résultant de l'accident de mer ayant provoqué la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française, en ayant, notamment, et par l'un au moins de ses représentants : - signé le 26 novembre 1999 avec la société offshore Selmont un contrat d'affrètement au voyage, sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission notamment en termes de prévention de la pollution, - fait affréter l'Erika, alors que la date d'acceptabilité du navire était expirée, - sans s'être assurée des compétences et de la qualité de la compagnie exploitante du navire, en l'occurrence Panship, contrairement à ses propres règles Vetting, - en ayant, par immixtion dans la gestion nautique du navire du fait des instructions au voyage, imposé des contraintes au capitaine au détriment du respect par lui des règles de conduite prévues par les conventions internationales notamment au titre de la Convention Marpol, - sans s'être enquis du respect de ces règles, notamment au regard de la prévention de la pollution par le capitaine, alors qu'elle s'était octroyée un contact direct avec lui et qu'elle a eu connaissance dès le 11 décembre de l'ensemble des avaries du navire dont les fuites dues à des cassures du pont faisant craindre une pollution en Loire, - en s'étant abstenue de faire part de ses constatations aux autorités maritimes alors qu'elle avait été avertie par son co-contractant Selmont des avaries du navire dès la journée du 11 décembre et qu'elle n'ignorait pas l'importance d'une nécessaire concertation entre les différents opérateurs de navire, - en

s'étant abstenue de suivre le navire sur les journées du 11 et 12 décembre, alors que M. Y..., opérateur du navire, recevait chaque jour un télex et que, de ce fait, les avaries de structures du navire lui ont été connues dès l'après-midi du 11 décembre 1999, ainsi que le refus du port de Saint-Nazaire d'accepter le navire en Loire du fait de ses fuites, - en n'ayant pris aucune mesure pour les combattre et en limiter les effets ; que s'agissant de la prévention de pollution pesant sur une personne autre que le commandant ou le responsable à bord, la loi du 5 juillet 1983 exige, comme pour les autres prévenus, que cette société ait exercé un pouvoir de contrôle ou de direction, en droit ou en fait, dans la gestion ou la marche du navire ; que la société TPS a pour activité la recherche, pour le compte de Total International Limited (TIL), société de négoce, le client pour les produits de raffinage et, en l'espèce, en exécution d'un contrat d'assistance et de prestations de services conclu avec TTC le 1er janvier 1997 et par lequel il lui a été confié l'ensemble des aspects opérationnels liés à l'affrètement et au frètement des navires, elle a négocié la charte-partie ShellVoy 5 et suivi l'ensemble des opérations d'affrètement, recherchant un navire auprès du courtier Petrian, consultant cette liste pour connaître les disponibilités des navires en fonction de leur position, adressant à Petrian les instructions au voyage et suivant toutes les opérations concernant la cargaison ; que parmi ses employés, M. ZZ... était en charge des opérations d'affrètement tandis que M. Y..., subordonné de M. AA... (02526/4), procédait au suivi du voyage ; qu'il ressort de ce qui précède que TPS, société chargée de suivre toutes les opérations concernant la cargaison, a bénéficié du pouvoir qu'avait la SA Total, véritable affréteur de l'Erika, de contrôler la marche du navire, du fait des diverses dispositions de la charte-partie et des documents annexes qu'elle avait elle-même négociés et qui sont reproduites dans le chapitre consacré à la responsabilité de la SA Total ; que le premier reproche qui lui est fait par l'ordonnance de renvoi est d'avoir signé, le 26 novembre 1999, avec la société offshore Selmont un contrat d'affrètement au voyage, sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission notamment en termes de prévention de la pollution ; que ce n'est pas TPS qui a "signé" la charte-partie avec Selmont ; qu'elle n'y était même pas partie ; que ce reproche n'est donc pas fondé ; que le second reproche est celui d'avoir fait affréter l'Erika, alors que la date d'acceptabilité du navire était expirée, sans s'être assurée des compétences et de la qualité de la compagnie exploitante du navire, en l'occurrence Panship, contrairement à ses propres règles Vetting ; que l'expression fait affréter l'Erika" suppose que TPS a donné

mandat à un tiers pour affréter l'Erika ; qu'or ce n'est pas du tout ainsi que les choses se sont passées, TPS ayant été mandatée pour trouver un navire pour une cargaison de TRD ; qu'en outre, cette recherche a été faite par M. ZZ..., employé subalterne de TPS qui n'en était ni l'organe ni le représentant ; que le chef de prévention dont TPS doit répondre ne peut être retenu sur ce fondement ; que le troisième reproche est d'avoir imposé au capitaine des contraintes au détriment du respect par lui des règles de conduite prévues par les conventions internationales, notamment au titre de la Convention Marpol, par immixtion dans la gestion nautique du navire du fait des instructions au voyage ; que cependant, comme pour la SA Total Fina ELF, si les instructions au voyage comportent en effet des dispositions qui, si elles avaient été interprétées conformément au droit français, auraient pu servir de justification à une immixtion de TPS, par substitution de la SA Total, dans la gestion nautique de l'Erika, il n'apparaît pas qu'au cours du dernier voyage de l'Erika, TPS a imposé des contraintes contraires aux règles de conduite prévues par les conventions internationales et que ces contraintes ont pesé sur le cours des événements qui ont conduit au naufrage ; que ce grief ne peut être non plus retenu ; que le quatrième reproche fait à TPS est de ne pas s'être enquis du respect des règles de conduite prévues par les conventions internationales, notamment au regard de la prévention de la pollution par le capitaine, alors qu'elle s'était octroyée un contact direct avec lui et qu'elle a eu connaissance, dès le 11 décembre, de l'ensemble des avaries du navire dont les fuites dues à des cassures du pont faisant craindre une pollution en Loire, que M. AA..., l'un de ses employés, a eu, le premier, connaissance des difficultés rencontrées par l'Erika ; que par la communication téléphonique qu'il est seul à avoir eu avec le commandant Z..., vers 20 h 00, il a connu l'existence d'une cassure du pont, alors qu'une citerne de cargaison se trouvait en communication avec un ballast, ce qui pouvait avoir des conséquences en matière de pollution, comme l'a craint le commandant Z..., qui durant de longues heures a évité de déballaster le ballast souillé ; que cependant, M. AA... était alors le directeur des opérations du département shipping de Total et se trouvait sous l'autorité de M. BB... ; que rien ne permet de dire qu'il était l'un des organes ou des représentants de TPS et l'éventuelle faute qu'il aurait pu commettre ne peut être reprochée à cette société ; que le cinquième grief fait à TPS est de s'être abstenue de faire part de ses constatations aux autorités maritimes alors qu'elle avait été avertie par son co-contractant Selmont des avaries du navire dès la journée du 11 décembre et qu'elle n'ignorait pas l'importance d'une

nécessaire concertation entre les différents opérateurs de navire ; que de la même façon, c'est M. AA... de TPS, alerté par M. CC..., et M. DD..., de la cellule de crise de Total SA et alerté par le précédent, qui ont eu à connaître le 11 décembre des avaries subies par l'Erika ; que ni l'un ni l'autre ne représentaient leurs sociétés respectives et ils n'en étaient pas les organes ; que ce reproche ne sera pas plus retenu ; que le sixième grief fait à TPS est celui de s'être abstenue de suivre le navire sur les journées des 11 et 12 décembre, alors que M. Y..., opérateur du navire, recevait chaque jour un télex et que, de ce fait, les avaries de structures du navire lui ont été connues dès l'après-midi du 11 décembre 1999, ainsi que le refus du port de Saint-Nazaire d'accepter le navire en Loire du fait de ses fuites ; que M. Y... était placé sous l'autorité de M. AA... (D2598/3) qui, à la suite de la communication téléphonique de M. CC..., a tenté d'obtenir tous les renseignements utiles sur la situation de l'Erika ; que cependant, rien ne permet d'affirmer que l'un ou l'autre a eu connaissance que le port de Saint-Nazaire refusait d'accepter l'Erika, ce qui, au demeurant, n'est pas clairement établi, puisqu'aucune demande officielle d'autorisation d'escale n'a été adressée au port de Saint-Nazaire ; que ce grief manque en fait et, de surcroît, aucune des personnes citées ne représentait ou n'était l'organe de TPS ; qu'il est aussi imputé à TPS de n'avoir pris aucune mesure pour combattre la pollution et en limiter les effets ; que toutefois aucun de ceux qui avaient connaissance des avaries de l'Erika et du risque de pollution, ne représentait TPS ou n'en était l'organe ; qu'il n'avait pas plus l'autorité, la compétence et les moyens pour le faire ; qu'en l'absence de faute imputable à TPS au travers de ses organes ou représentants, la cour confirmera la relaxe de cette société prononcée par le tribunal ;

“et aux motifs que certaines des parties civiles, dans leurs conclusions, demandent la condamnation, sur le fondement de l'article 470-1 du code de procédure pénale, lequel dispose que le tribunal correctionnel demeure compétent pour accorder réparation de tous les dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite de tous les prévenus relaxés et l'un des conseils des parties civiles précise qu'il fonde sa demande sur les articles 1382 et 1383 du code civil ; que toutefois ces parties civiles ne font état d'aucune autre faute que celles qui sont visées dans la prévention et dont la cour considère qu'elles sont inexistantes de leur part, hormis des soutes insuffisantes ; qu'or, la réalité d'une insuffisance de soutes est discutée et, à la supposer établie, rien n'autorise à considérer que celle-ci serait l'une des causes

du naufrage, le navire n'ayant pas eu le temps d'en consommer suffisamment pour que cette insuffisance ait eu de façon certaine une incidence sur le comportement du commandant ; que de plus, si la société Total SA doit être considérée comme affréteur au voyage et bénéficiaire à ce titre de la canalisation de responsabilité édictée par la Convention CLC, il faut noter que la société TTC était le mandataire de Total SA pour passer le contrat d'affrètement et que TPS a été clairement identifiée comme le mandataire de TTC, si bien que ces deux sociétés bénéficient également de la canalisation de responsabilité, en application du « f » du 40 paragraphe de l'article 3 de la Convention CLC (qui, s'il ne renvoie pas au « b » de ce même paragraphe qui concerne M. Y..., renvoie au « c ») ; que de même, la société Selmont, affréteur à temps de l'Erika, est bénéficiaire de la canalisation de responsabilité ; que son mandataire social véritable et son préposé que sont MM. EE... et FF... doivent de la même façon bénéficier de la canalisation de responsabilité ; que les demandes fondées sur l'article 470-1 du code de procédure pénale ne sauraient donc prospérer à l'égard ni de TTC, ni de TPS ni de MM. FF... et EE... ;

“alors qu'en statuant sur l'action publique, la cour n'a pas écarté l'ensemble des fautes imputées à la société TPS par l'acte de poursuite au motif que ces fautes n'étaient pas établies ; qu'il en est ainsi des quatrième et cinquième fautes imputées à TPS par l'acte de poursuite, dont la cour n'a pas considéré qu'elles n'étaient pas établies, mais uniquement qu'elles ne pouvaient engager la responsabilité pénale de la société TPS, dès lors que rien ne permettait de dire que les fautes alléguées, imputées notamment à M. AA..., son employé, émanaient de l'un de ses organes ou représentants ; qu'en refusant, sur l'action civile, de s'interroger sur la responsabilité civile de la société TPS susceptible d'être engagée sinon par ses organes et représentants, du moins par ses préposés au motif que les parties civiles ne faisaient « état d'aucune autre faute que celles qui sont visées dans la prévention et dont la cour considère qu'elles sont inexistantes de leur part, hormis des soutes insuffisantes », et que la société TPS « bénéficiait de la canalisation de responsabilité prévue par la Convention CLC » sans s'interroger sur la réalité des fautes imputées à la société TPS par l'acte de poursuite dont elle n'avait pas écarté l'existence en statuant sur l'action publique et sur leur caractère inexcusable au sens de la Convention CLC, la cour a manifestement commis une erreur de droit” ;

Attendu que l'arrêt, après avoir constaté que les parties civiles s'étaient prévalu de l'article 470-1 du code de procédure pénale, énonce qu'elles n'ont pas invoqué à l'appui de leurs demandes un fondement autre que celui de l'article 1382 du code civil ;

Que, dès lors, le moyen qui entend reprocher à la cour d'appel de ne pas avoir recherché si la responsabilité de la société TPS ne pouvait pas être recherchée, en qualité de commettant responsable du fait de son préposé, est inopérant ;

Sur le quatrième moyen de cassation proposé pour le conseil régional de Bretagne, pris de la violation des articles 4 de la Charte de l'environnement, 1208, 1165, 2046 et 2052 du code civil, 2, 3, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

“en ce que la cour d'appel a débouté la région Bretagne des demandes de réparation de son préjudice matériel ;

“aux motifs que le conseil régional de Bretagne, appelant, demandait devant le tribunal 30 000 000 euros en réparation de son préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, 5 000 000 euros de préjudice moral en réparation de l'atteinte à son image et sa réputation et 2 602 510,56 euros en réparation de son préjudice matériel ; que le tribunal lui a attribué 3 000 000 euros pour l'atteinte à sa réputation et son image de marque, le déboutant pour le surplus des dommages-intérêts ; qu'il a justifié sa décision concernant le préjudice matériel demandé en observant que cette région demandait le remboursement des subventions allouées notamment aux communes à la suite de la pollution consécutive au naufrage de l'Erika et en justifiait à hauteur de 2 574 007, 30 euros, déduction faite de la somme de 703 958,45 euros, versée par suite d'une transaction avec le Fipol qui n'aurait qu'un effet relatif ; que, pour ce qui concerne l'atteinte à l'image et à la réputation, elle est, selon le tribunal, fonction de l'importance de la pollution, dont les effets ont perduré pendant au moins deux saisons touristiques ; que, devant la cour, le conseil de cette région réitère les demandes présentées devant le tribunal ; que la cour constate que le conseil régional a signé avec le Fipol un accord par lequel celui-ci lui remettait un chèque de 703 959,45 euros « en paiement amiable pour solde de tous comptes de la demande formulée par le (conseil régional) pour l'indemnisation des dommages par lui subis à la suite du sinistre de l'Erika, survenu le 12 décembre 1999, à

l'encontre de la société Tevere Shipping Co Ltd, propriétaire immatriculé de l'Erika, de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd, [...] et/ou du Fipol ; que le demandeur déclare être rempli de l'intégralité de ses droits à son sujet et renoncer expressément à cette demande et à toutes instances et actions qui l'auraient pour objet à l'encontre de quelque partie que ce soit et notamment Tevere Shipping, de la Steamship Mutual et du Fipol ; qu'aucune des parties n'a contesté la validité de cette transaction par laquelle la région de Bretagne et le Fipol terminaient la contestation née sur le montant de l'indemnité due au titre des subventions versées par la région Bretagne à différents organismes, renonçant pas là à demander en justice paiement d'une somme supérieure ; que les co-obligés tiers à cette transaction sont en droit d'invoquer cette renonciation, qui, de plus, leur est expressément applicable ; que c'est donc à tort que le tribunal a considéré que cet accord n'éteignait pas la contestation à leur égard et a alloué à la région Bretagne un complément d'indemnisation ;

“1) alors que les effets de la transaction se limitent aux parties entre lesquelles elle a été conclue ; qu'il est constant que le conseil régional de Bretagne a conclu une transaction avec le Fipol, le propriétaire de l'Erika, la société Tevere Shipping et son assureur, la Steamship Mutual, par lequel le Fipol l'indemnisait à hauteur de 703 959,45 euros contre renonciation à toute action en justice ; qu'en jugeant que cet accord éteignait la contestation de la région Bretagne à l'égard de tous les co-obligés tiers à cette transaction, la cour d'appel a conféré à cet acte une portée absolue, en violation de l'effet relatif des conventions » ;

“2) alors que, fondé sur l'obligation constitutionnelle, prévue par l'article 4 de la Charte de l'environnement, de toute personne à contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, le droit de demander réparation de tous les dommages causés par une pollution environnementale est inaliénable, indisponible et imprescriptible ; qu'en jugeant que la région Bretagne a renoncé à toute action en justice aux fins de demander une somme supérieure à celle qui lui a été versée par le Fipol en réparation des dommages causés par le naufrage de l'Erika, lorsqu'il n'est pas possible de renoncer de façon générale et absolue au droit de demander la réparation de tels dommages à tous ceux qui en sont les

responsables, la cour d'appel a méconnu le sens et la portée du principe exprimé au moyen” ;

Sur le quatrième moyen de cassation proposé pour la commune de Saint-Nazaire, pris de la violation des articles 4 de la Charte de l'environnement, 1208, 1165, 2046 et 2052 du code civil, 2, 3, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

“en ce que la cour d'appel a débouté la commune de Saint-Nazaire des demandes de réparation de son préjudice matériel ;

“aux motifs que la commune de Saint-Nazaire, appelante, avait sollicité du tribunal 2 000 000 euros de préjudice moral pour atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, 500 000 euros pour préjudice moral né de l'atteinte à son image et sa réputation et 92 019,50 euros pour préjudice matériel ; que celui-ci lui a alloué 500 000 euros pour l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, la déboutant pour le surplus ; que, devant la cour, elle demande à nouveau 2 000 000 euros pour préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, 500 000 euros pour préjudice moral né de l'atteinte à son image et à sa réputation et 92 019,50 euros pour son préjudice matériel ; qu'elle indique qu'elle a bénéficié d'un remboursement du Fipol pour les opérations de nettoyage et pour la perte d'exploitation du camping municipal ; qu'ayant signé une transaction à ces sujets, elle ne peut plus rien réclamer pour ces dépenses, qui sont les seules dont elle fait état ; qu'eu égard à la pollution que la ville de Saint-Nazaire a subie, à sa population et au fait qu'elle est plus connue comme centre d'activités industrielles et maritimes que comme centre de tourisme, l'atteinte à l'image qu'elle a subie à la suite du naufrage de l'Erika a été justement appréciée par le tribunal, dont l'évaluation sera confirmée ; que, quant à l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, la cour observe qu'il s'agit en réalité d'une agglomération à l'habitat relativement dense avec un estran réduit par les installations portuaires ; que le préjudice indirect causé à cette commune par la pollution provenant de l'Erika sera compensé par une indemnité de 150 000 euros ;

“1) alors que les effets de la transaction se limitent aux parties entre lesquelles elle a été conclue ; qu'il est constant que la commune de Saint-Nazaire a conclu une transaction avec le Fipol, le propriétaire de l'Erika, la société Tevere Shipping et son assureur, la

Steamship Mutual, par lequel le Fipol l'indemnisait contre renonciation à toute action en justice ; qu'en jugeant que la commune de Saint-Nazaire ne peut plus rien réclamer pour les frais de nettoyage et pour la perte d'exploitation du camping municipal ayant fait l'objet de cette transaction, lorsque cet accord ne peut éteindre la contestation de la commune de Saint-Nazaire à l'égard de tous les co-obligés tiers à cette transaction, la cour d'appel a conféré à cet acte une portée absolue, en violation de l'effet relatif des conventions ;

“2) alors que, fondé sur l'obligation constitutionnelle, prévue par l'article 4 de la Charte de l'environnement, de toute personne à contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, le droit de demander réparation de tous les dommages causés par une pollution environnementale est inaliénable, indisponible et imprescriptible ; qu'en jugeant que la commune de Saint-Nazaire ne peut plus rien réclamer pour les frais de nettoyage et pour la perte d'exploitation du camping municipal, lorsqu'il n'est pas possible de renoncer de façon générale et absolue au droit de demander la réparation de tels dommages à tous ceux qui en sont les responsables, la cour d'appel a méconnu le sens et la portée du principe exprimé au moyen” ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que c'est dans le cadre de son pouvoir souverain d'appréciation que la cour d'appel a considéré que la transaction intervenue avec le FIPOL acceptée par la région Bretagne et par la commune de Saint-Nazaire valait à l'encontre de toutes les personnes pouvant avoir causé leur préjudice ;

Qu'en effet, si en principe les conventions n'ont d'effet qu'à l'égard des parties, elles constituent des faits juridiques dont peuvent être déduites des conséquences de droit à l'égard des tiers ;

D'où il suit, que les moyens doivent être écartés ;

Sur le troisième moyen de cassation proposé pour la Ligue de protection des oiseaux, pris de la violation des articles I et III de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1382 et suivants du code civil, L. 541-2 du code de l'environnement, interprété à la

lumière des objectifs assignés aux Etats membres par la Directive CEE 75-442 du 15 juillet 1975, et 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

“en ce que l'arrêt attaqué, en confirmant le jugement déféré, a évalué le préjudice écologique de la Ligue de protection des oiseaux à hauteur de 300 000 euros seulement ;

“aux motifs que, comme cela a été indiqué plus haut, l'atteinte portée à la préservation du milieu naturel, dans toute la complexité de ses composantes, est distincte de celle portée aux intérêts patrimoniaux et extra-patrimoniaux des sujets de droit ; qu'elle a touché, en l'espèce, les oiseaux marins dans tous les aspects de leur vie, intérêt collectif que la LPO s'est donnée pour mission de protéger ; qu'atteinte dans son « animus societatis » qui compose et caractérise sa personnalité propre, elle a subi un préjudice personnel et son intérêt à agir est par conséquent établi ; que le préjudice écologique « pur » consécutif à cette atteinte ne peut faire l'objet de mesures de réparation comme cela a déjà été rappelé et ne peut faire l'objet que d'une mesure de compensation pécuniaire ; que, pour évaluer le montant de cette dernière, la cour d'appel doit tenir compte du coût des mesures raisonnables de réparation que l'objet de cette association pourrait la conduire à mettre en oeuvre ; qu'eu égard au nombre d'oiseaux de chaque espèce victimes de la marée noire, mais aussi à la capacité de la nature à se régénérer et, en l'occurrence, de la capacité des espèces d'oiseaux relativement communes à compenser par reproduction leurs pertes accidentelles et, à l'inverse, de la difficulté à rétablir des populations d'oiseaux plus rares ou dont les capacités d'adaptations sont moins grandes, compte-tenu encore de la nécessité, pour que les mesures de réparations soient les plus efficaces possibles, de mener des études sur le suivi temporel des oiseaux marins et d'étudier la réintroduction des espèces disparues ou gravement menacées, la cour d'appel possède les éléments d'appréciation lui permettant de fixer à 300 000 euros la compensation pécuniaire du préjudice écologique « pur » de la LPO ;

“alors que, dans ses écritures d'appel, la LPO avait proposé trois méthodes d'évaluation du préjudice écologique, à savoir une première méthode, consistant à prendre en compte la valeur unitaire fixée par chaque espèce déterminée conformément à la décision n° 07/01 du conseil d'administration de l'Office national de la

chasse (ONCFS), séance du 12 avril 2007, fixant des valeurs de référence devant les tribunaux des principales espèces de gibier, tarif appliquée, suivant l'espèce concernée, aux oiseaux morts des suites de la pollution par hydrocarbures, une deuxième méthode, reposant sur l'affectation d'un coefficient de « rareté-menace » établi selon les catégories CMAP (espèces dont la conservation mérite une attention particulière) définies par le « Livre rouge des oiseaux menacés » à une valeur de référence unique pour toutes les espèces d'oiseaux touchées, valeur appliquée, suivant l'espèce correspondant aux catégories du CMAP, au nombre d'oiseaux secourus par la LPO, et, enfin, une troisième méthode, dite « méthode contingente », fondée sur le consentement à payer pour « réparer » la perte des oiseaux mazoutés ; qu'en se bornant à évaluer forfaitairement le préjudice écologique à la somme de 300 000 euros, sans autrement s'expliquer sur les méthodes d'évaluer proposées par la LPO, la cour d'appel a violé les dispositions susvisées” ;

Sur le seizième moyen de cassation (association Robin des Bois, la Ligue de protection des oiseaux (LPO), les communes de Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, Le Pouliguen, La Plaine-sur-Mer, Mesquer, Pornic, Préfailles, Saint-Brévin-les-Pins, Saint-Michel-Chef-Chef, Saint-Hilaire-de-Riez, Saint-Nazaire et de Houat, la communauté d'agglomération du Pays de Lorient, les départements de la Vendée, du Finistère et du Morbihan, les régions des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et de la Bretagne) proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 2, 591 et 593 du code de procédure pénale et de l'article 1382 du code civil ;

“en ce que l'arrêt attaqué a déclaré recevables l'association Robin des Bois, la Ligue de protection des oiseaux (LPO), les communes de Batz-sur-Mer, de La Bernerie-en-Retz, de Le Pouliguen, de la Plaine-sur-Mer, de Mesquer, de Pornic, de Préfailles, de Saint-Brévin-les-Pins, de Saint-Michel-Chef-Chef, de Saint-Hilaire-de-Riez, de Saint-Nazaire et de Houat, la communauté d'agglomération du Pays de Lorient, les départements de la Vendée, du Finistère et du Morbihan, les régions des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et de la Bretagne à demander la réparation de leur préjudice écologique pour ou du dommage causé à l'intégrité de leur patrimoine naturel et a condamné la société Rina à leur verser chacune certaines sommes en réparation de ces préjudices ;

“aux motifs que la cour retiendra, afin de parvenir à une juste évaluation monétaire du préjudice environnemental subi par chacun des parties civiles, divers paramètres tenant pour les communes et quand elles en disposaient, de la surface d’estran touchée, de l’importance de la marée noire sur les lieux, telle qu’elle ressort du dossier, de leur vocation maritime et de leur population, pour les autres communes elle a procédé par comparaison avec celles pour lesquels elle disposait de ces renseignements, pour les autres collectivités territoriales, à l’importance de la pollution subie par leurs rivages, de l’orientation plus ou moins maritime de leur activité et de leur population, pour les associations, au nombre d’adhérents quand elle en disposaient, de la notoriété et la spécificité de leur action, pour apprécier l’atteinte portée à leur animus societatis, cette partie d’elles-mêmes qui est leur raison d’être ; () que, s’agissant de l’association Robin des bois, la cour constate que la marée noire, qui a souillé une superficie particulièrement importante de la mer et du rivage, a contrarié considérablement les objectifs de cette association qui est, notamment, de participer à la protection de l’environnement et de espèces menacées et à la sauvegarde des milieux naturels ; que l’association, qui est reconnue pour son action pour la protection de l’environnement marin et participe notamment à la commission baleinière internationale, a été nommée expert de la commission d’enquête sur les déchets toxiques déversés dans les districts d’Abidjan et qui est membre du conseil supérieur des installations classées, a subi de ce fait un préjudice moral qui sera compensé par une indemnité de 50 000 euros ; que, pour ce qui concerne son préjudice écologique, la communauté de ses membres, très impliquée dans l’action menée pour la préservation de la nature, avec laquelle elle se veut en symbiose, a perdu, avec la souillure de la mer, une partie de son animus societatis et d’une certaine façon une partie d’elle-même ; que ce préjudice qui lui est personnel, doit être réparé ; que la cour considère au vu des éléments fournis sur l’importance de cette association que le dommage ainsi causé doit être évalué à 50 000 euros, comme le préjudice moral, qui est en quelque sorte le prix du découragement qu’elle a subi, avec lequel cependant il ne se confond pas ; () que pour la commune de Batz-sur-Mer () le dommage écologique pur subi au niveau de son territoire a eu sur le bien être de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 250 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l’importance de son estran souillé en grande partie ; que pour la

commune de La Bernerie-en-Retz, () le dommage écologique pur subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 350 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran ; que, pour la commune de La Plaine-sur-Mer, () le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 200 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2 814 124 m²), quasi intégralement souillé ; que la commune du Pouliguen () le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune totalement tournée vers la mer dans laquelle elle s'avance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 100 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 345 029 m²) ; que la commune de Mesquer, () le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette commune tournée vers la plaisance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2 118 569 m²) ; que la commune de Pornic, () le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de ce port de pêche à vocation touristique, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 764 837 m²) ; que la commune de Préfailles () le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette station tournée vers un tourisme familial, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 670 295 m²) ; que la commune de Saint-Brévin-les-Pins () le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station balnéaire à l'avifaune particulière, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 500 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (7 808 045 m²) ; que la commune de Saint-Michel-Chef-Chef ()

le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette paisible station balnéaire, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (plus de 2 040 000 m²) ; que, pour la commune de Saint-Hilaire-de-Riez () le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station balnéaire bordant la mer sur plusieurs kilomètres un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 250 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran ; que, pour la commune de Saint-Nazaire, quant à l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, la cour observe qu'il s'agit en réalité d'une agglomération à l'habitat relativement dense avec un estran réduit par les installations portuaires ; que le préjudice indirect causé à cette commune par la pollution provenant de l'Erika sera compensé par une indemnité de 150 000 euros ; que, quant au préjudice écologique "pur", la commune de l'île d'Houat a personnellement subi, du fait de la pollution, une grave atteinte à la raison d'être d'une commune, qui est de protéger et si possible d'améliorer le bien-être de ses administrés, auquel participe leur environnement naturel ; qu'elle est donc fondée à réclamer l'indemnisation du préjudice écologique "pur" causé sur son territoire et que la cour évalue, en considération de sa richesse écologique et du petit nombre de ses habitants et visiteurs, à la somme de 500 000 euros ; que, pour la communauté urbaine d'agglomération du Pays de Lorient (...), quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de dette communauté, en application de l'article 142-4 du code de l'environnement, cette communauté urbaine est recevable, au même titre que les associations habilitées pour la défense de l'environnement, à demander l'indemnisation du préjudice, même indirect, qu'a causé cette marée noire à l'écologie de son territoire ; que, cependant, il est demandé, pour cette atteinte, un préjudice moral ; qu'en effet, il ressort des pièces versées par le conseil de cette partie civile que la collectivité des habitants de cette communauté urbaine, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, a vécu celle-ci comme une véritable agression particulièrement traumatisante ; que l'un des témoins entendus par la cour a même comparé cela à un vol par effraction d'une habitation, image qui rejoint l'observation d'un avocat selon laquelle le mot "écologie" vient du mot grec "Olikos" qui veut dire, notamment, "maison" ; qu'il s'agit bien d'un préjudice

personnel à la communauté urbaine, car sa vocation est d'apporter aux communes qui la constituent son aide pour accomplir leur raison d'être, le maintien et si possible l'amélioration du bien-être de ses habitants, qui est en étroite relation avec le sentiment d'harmonie avec la nature ; que le fait de contrarier gravement les effets de cette aide est pour elle un préjudice personnel indirectement causé par la marée noire ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation fournis par le conseil de cette communauté d'agglomérations, il lui sera alloué une somme de 500 000 euros, tenant compte des sommes allouées aux autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général de la Vendée (...) quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il est réparable, en application de l'article 142-4 du code de l'environnement, que ce préjudice soit direct ou indirect ; que la collectivité des habitants de ce département a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une véritable agression particulièrement traumatisante et un trouble grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel au département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1 000 000 euros tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général du Finistère, pour ce qui concerne le préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il réside dans le fait que la collectivité de ses habitants a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une sorte d'agression et surtout un trouble grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel à ce département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour et qui ont

été détaillés plus haut, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1 000 000 euros tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général du Morbihan () quant au préjudice écologique, il n'est pas contestable que la pollution généralisée des côtes de ce département à vocation essentiellement maritime a eu sur la qualité de vie de la collectivité de ses habitants des conséquences très défavorables que le département a été dans l'obligation de tenter de compenser, notamment par un gestion appropriée des espaces naturels sensibles qu'il a pour mission de protéger ; que le tribunal, qui ne pouvait invoquer l'article L. 142-4 du code de l'environnement, a procédé à l'évaluation de ce préjudice en considération de la superficie des espaces naturels acquis par le département qui ont été touchés par la marée noire et de la taxe départementale sur ses espaces naturels sensibles ; que la cour estime, pour sa part, que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire du département du Morbihan est équivalent, en l'espèce, à celui que lui a causé l'atteinte à l'image de marque et la réputation et fixera à 1 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes de ce département et la région qui le comprend ; que, s'agissant d'une collectivité territoriale, la région des Pays de la Loire est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; qu'or, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 3 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ; que, pour le conseil régional de Poitou-Charentes () s'agissant d'une collectivité

territoriale, la région de Poitou-Charentes est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; qu'or, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par des représentants élus par ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que dès lors que celui-ci est lésé, elle subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 1 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ; que le conseil régional de Bretagne () s'agissant d'une collectivité territoriale, la région Bretagne est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; qu'or, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 3 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ;

“1) alors que le préjudice direct ou indirect qui est porté à l'intérêt collectif tendant à la préservation de l'environnement pour lequel certaines personnes morales sont habilitées à demander réparation ne se confond pas avec le préjudice subi personnellement par les victimes directes de l'infraction ; qu'en accordant des dommages-intérêts au titre de l'indemnisation du préjudice écologique ou de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel des différentes collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales parties civiles en considération de l'impact négatif causé à la qualité de vie de leurs administrés ou de l'agression qu'ils ont subie du fait de la pollution incriminée, la cour d'appel a accordé un droit à réparation aux parties civiles pour un préjudice qu'elles n'ont pas subi personnellement en méconnaissance du principe et des textes précités ;

“2) alors que la réparation du préjudice subi par la victime d'une infraction ne peut qu'être intégrale sans qu'il en résulte pour elle ni perte ni profit ; qu'il s'ensuit que les juges du fond ne sauraient retenir une méthode d'évaluation du préjudice qui contreviendrait à cet impératif ; que, selon les énonciations de l'arrêt attaqué, le préjudice écologique se conçoit comme une atteinte aux actifs environnementaux non marchands, il est objectif, autonome, et s'entend de toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel qui est sans répercussions sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime ; que, pour procéder à l'évaluation des préjudices écologiques et environnementaux et indemniser en conséquence les parties civiles de ce chef, l'arrêt déclare prendre en compte l'importance de la population des collectivités territoriales parties civiles et la notoriété et l'importance du nombre d'adhérents des associations parties civiles ; qu'en retenant de tels critères qui consistent à évaluer le préjudice objectif en fonction pour l'un de l'importance des membres constituant la partie civile et donc de la répercussion sur les intérêts humains de l'infraction poursuivie et pour l'autre de la notoriété de l'association et non au regard des conséquences de l'atteinte au milieu naturel indépendamment de toute répercussion individuelle causée par l'infraction incriminée, la cour d'appel a méconnu le principe de la réparation intégrale appliqué à l'indemnisation des préjudices écologiques purs et environnementaux ;

“3) alors que le principe de la réparation intégrale s'oppose à ce que le même préjudice soit indemnisé deux fois ; que

pour accorder à l'association Robin des bois des indemnités respectivement au titre du préjudice moral et de son préjudice écologique, l'arrêt énonce que le premier résulte de l'atteinte portée aux objectifs de l'association et le second de l'atteinte à l'affectio societatis ; qu'en se prononçant ainsi, la cour d'appel a indemnisé deux fois le préjudice résultant de l'atteinte aux objectifs de l'association Robin des bois en violation du principe de la réparation intégrale” ;

Sur le douzième moyen de cassation proposé pour M. X..., pris de la violation des articles 1382 du code civil, 2, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a déclaré recevables l'association Robin des bois, la Ligue de protection des oiseaux (LPO), les communes de Batz-sur-Mer, de la Bernerie-en-Retz, de Le Pouliguen, de la Plaine-sur-Mer, de Mesquer, de Pornic, de Préfaillles, de Saint-Brévin-les-Pins, de Saint-Michel-Chef-Chef, de Saint-Hilaire-de-Riez, de Saint-Nazaire et de Houat, la communauté d'agglomération du Pays de Lorient, les départements de la Vendée, du Finistère et du Morbihan, les régions des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et de la Bretagne, en leurs demandes de réparation de leur préjudice écologique pur ou du dommage causé à l'intégrité de leur patrimoine naturel, et a condamné M. X... à leur verser à chacune certaines sommes en réparation de ces préjudices ;

“aux motifs que la cour retiendra, afin de parvenir à une juste évaluation monétaire du préjudice environnemental subi par chacun des parties civiles, divers paramètre tenant pour les communes et quand elles en disposaient, de la surface d'estran touchée, de l'importance de la marée noire sur les lieux, telle qu'elle ressort du dossier, de leur vocation maritime et de leur population, pour les autres communes elle a procédé par comparaison avec celles pour lesquels elle disposait de ces renseignements, pour les autres collectivités territoriales, à l'importance de la pollution subie par leurs rivages, de l'orientation plus ou moins maritime de leur activité et de leur population, pour les associations, au nombre d'adhérents quand elle en disposaient, de la notoriété et la spécificité de leur action, pour apprécier l'atteinte portée à leur animus societatis, cette partie d'elles-mêmes qui est leur raison d'être ; que s'agissant de l'association Robin des bois, la cour constate que la marée noire, qui a souillé une superficie particulièrement importante de la mer et du

rivage, a contrarié considérablement les objectifs de cette association qui est, notamment, de participer à la protection de l'environnement et de espèces menacées et à la sauvegarde des milieux naturels ; que l'association, qui est reconnue pour son action pour la protection de l'environnement marin et participe notamment à la commission baleinière internationale a été nommée expert de la commission d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans les districts d'Abidjan et qui est membre du conseil supérieur des installations classées, a subi de ce fait un préjudice moral qui sera compensé par une indemnité de 50 000 euros ; que, pour ce qui concerne son préjudice écologique, la communauté de ses membres, très impliquée dans l'action menée pour la préservation de la nature, avec laquelle elle se veut en symbiose, a perdu, avec la souillure de la mer, une partie de son animus societatis et d'une certaine façon une partie d'elle-même ; que ce préjudice, qui lui est personnel, doit être réparé ; que la cour considère au vu des éléments fournis sur l'importance de cette association que le dommage ainsi causé doit être évalué à 50 000 euros, comme le préjudice moral, qui est en quelque sorte le prix du découragement qu'elle a subi, avec lequel cependant il ne se confond pas ; que, pour la commune de Batz-sur-Mer le dommage écologique pur subi au niveau de son territoire a eu sur le bien-être de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 250 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran souillé en grande partie ; que, pour la commune de La Bernerie-en-Retz le dommage écologique pur subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 350 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran ; que, pour la commune de La Plaine-sur-Mer le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 200 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2 814 124 m²), quasi intégralement souillé ; que la commune du Pouliguen le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune totalement tournée vers la mer dans laquelle elle s'avance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 100 000 euros au vu

des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 345 029 m²) ; que la commune de Mesquer le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette commune tournée vers la plaisance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2 118 569 m²) ; que la commune de Pornic le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de ce port de pêche à vocation touristique, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 764 837 m²) ; que la commune de Préfailles le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette station tournée vers un tourisme familial, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 670 295 m²) ; que la commune de Saint-Brévin-les-Pins le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station balnéaire à l'avifaune particulière, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 500 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (7 808 045 m²) ; que la commune de Saint-Michel-Chef-Chef le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette paisible station balnéaire, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (plus de 2 040 000 m²) ; que, pour la commune de Saint-Hilaire-de-Riez le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station balnéaire bordant la mer sur plusieurs kilomètres un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 250 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran ; que, pour la commune de Saint-Nazaire, quant à l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, la cour observe qu'il s'agit en réalité d'une agglomération à l'habitat relativement dense avec un estran réduit par les installations portuaires, le préjudice indirect causé à cette

commune par la pollution provenant de l'Erika sera compensé par une indemnité de 150 000 euros ; que, quant au préjudice écologique "pur", la commune de l'île d'Houat a personnellement subi, du fait de la pollution, une grave atteinte à la raison d'être d'une commune, qui est de protéger et si possible d'améliorer le bien-être de ses administrés, auquel participe leur environnement naturel ; qu'elle est donc fondée à réclamer l'indemnisation du préjudice écologique "pur" causé sur son territoire et que la cour évalue, en considération de sa richesse écologique et du petit nombre de ses habitants et visiteurs, à la somme de 500 000 euros ; que, pour la communauté urbaine d'agglomération du Pays de Lorient..., quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de cette communauté, en application de l'article 142-4 du code de l'environnement, cette communauté urbaine est recevable, au même titre que les associations habilitées pour la défense de l'environnement, à demander l'indemnisation du préjudice, même indirect, qu'a causé cette marée noire à l'écologie de son territoire ; que, cependant, il est demandé, pour cette atteinte, un préjudice moral ; qu'en effet, il ressort des pièces versées par le conseil de cette partie civile que la collectivité des habitants de cette communauté urbaine, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, a vécu celle-ci comme une véritable agression particulièrement traumatisante ; que l'un des témoins entendus par la cour a même comparé cela à un vol par effraction d'une habitation, image qui rejoint l'observation d'un avocat selon laquelle le mot "écologie" vient du mot grec "Olikos" qui veut dire, notamment, "maison" ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel à la communauté urbaine, car sa vocation est d'apporter aux communes qui la constituent son aide pour accomplir leur raison d'être, le maintien et si possible l'amélioration du bien-être de ses habitants, qui est en étroite relation avec le sentiment d'harmonie avec la nature ; que le fait de contrarier gravement les effets de cette aide est pour elle un préjudice personnel indirectement causé par la marée noire ; qu'en égard aux éléments d'appréciation fournis par le conseil de cette communauté d'agglomérations, il lui sera alloué une somme de 500 000 euros, tenant compte des sommes allouées aux autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général de la Vendée...quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il est réparable, en application de l'article 142-4 du code de l'environnement, que ce préjudice soit direct ou indirect ; que la collectivité des habitants de ce département a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une véritable agression particulièrement traumatisante et un

troublé grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel au département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1 000 000 euros tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général du Finistère, pour ce qui concerne le préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il réside dans le fait que la collectivité de ses habitants a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une sorte d'agression et surtout un trouble grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel à ce département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour et qui ont été détaillés plus haut, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1 000 000 euros tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général du Morbihan quant au préjudice écologique, il n'est pas contestable que la pollution généralisée des côtes de ce département à vocation essentiellement maritime a eu sur la qualité de vie de la collectivité de ses habitants des conséquences très défavorables que le département a été dans l'obligation de tenter de compenser, notamment par une gestion appropriée des espaces naturels sensibles qu'il a pour mission de protéger ; que le tribunal, qui ne pouvait invoquer l'article L. 142-4 du code de l'environnement, a procédé à l'évaluation de ce préjudice en considération de la superficie des espaces naturels acquis par le département qui ont été touchés par la marée noire et de la taxe départementale sur ses espaces naturels sensibles ; que la cour estime, pour sa part, que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire du département du

Morbihan est équivalent, en l'espèce, à celui que lui a causé l'atteinte à l'image de marque et la réputation et fixera à 1 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes de ce département et la région qui le comprend ; que, s'agissant d'une collectivité territoriale, la région des Pays de la Loire est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; que, cependant, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que, dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 3 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ; que, pour le conseil régional de Poitou-Charentes s'agissant d'une collectivité territoriale, la région de Poitou-Charentes est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; que, cependant, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par des représentants élus par ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que, dès lors que celui-ci est lésé, elle subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de

cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 1 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ; que le conseil régional de Bretagne s'agissant d'une collectivité territoriale, la région Bretagne est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; que, cependant, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que, dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 3 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ;

“1) alors que le préjudice porté à l'intérêt collectif tendant à la préservation de l'environnement pour lequel certaines personnes morales sont habilitées à demander réparation, ne se confond pas avec le préjudice subi individuellement par les particuliers ; qu'en accordant des dommages-intérêts au titre de l'indemnisation du préjudice écologique ou de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel des collectivités territoriales et des groupements en considération de l'impact négatif causé à la qualité de vie de leurs administrés ou de l'agression qu'ils ont subie du fait de la pollution incriminée, la cour d'appel a accordé une réparation aux parties civiles pour un préjudice qu'elles n'ont pas personnellement subi en méconnaissance des textes précités ;

“2) alors que les dommages-intérêts alloués à une victime doivent réparer le préjudice intégralement subi sans qu'il en résulte pour elle ni perte ni profit ; que, selon les énonciations de l'arrêt

attaqué, le préjudice écologique consiste en une atteinte aux actifs environnementaux non marchands, qu'il est objectif, autonome et s'entend de toutes les atteintes non négligeables à l'environnement naturel, qu'il est sans répercussion sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime ; que, cependant, pour procéder à l'évaluation des préjudices écologiques et environnementaux, la cour d'appel a pris en compte l'importance de la population des collectivités territoriales et la notoriété et l'importance du nombre d'adhérents des associations ; qu'en retenant de tels critères consistant à évaluer le préjudice en fonction de l'importance des membres constituant la partie civile et donc de la répercussion sur les intérêts individuels et de la notoriété de l'association, et non au regard des conséquences de l'atteinte au milieu naturel indépendamment de toute répercussion individuelle causée par l'infraction incriminée, la cour d'appel a méconnu le principe de la réparation intégrale appliqué à l'indemnisation des préjudices écologiques purs et environnementaux ;

“3) alors que le principe de la réparation intégrale s'oppose à ce que le même préjudice soit indemnisé deux fois ; que, pour accorder à l'association Robin des Bois des indemnités au titre du préjudice moral et au titre de son préjudice écologique, l'arrêt a énoncé que le premier résultait de l'atteinte portée aux objectifs de l'association et le second, de l'atteinte à son affectio societatis ; qu'en se prononçant ainsi, la cour d'appel a indemnisé deux fois le préjudice résultant de l'atteinte aux objectifs de l'association Robin des Bois ; que, dès lors, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision” ;

Sur le treizième moyen de cassation proposé pour M. Y..., pris de la violation des articles 1382 du code civil, 2, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a déclaré recevables l'association Robin des Bois, la Ligue de protection des oiseaux (LPO), les communes de Batz-sur-Mer, de La Bernerie-en-Retz, de Le Pouliguen, de la Plaine-sur-Mer, de Mesquer, de Pornic, de Préfaille, de Saint-Brévin-les-Pins, de Saint-Michel-Chef-Chef, de Saint-Hilaire-de-Riez, de Saint-Nazaire et de Houat, la communauté d'agglomération du Pays de Lorient, les départements de la Vendée, du Finistère et du Morbihan, les régions des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et de la Bretagne, en leurs demandes de réparation

de leur préjudice écologique pur ou du dommage causé à l'intégrité de leur patrimoine naturel, et a condamné M. Y... à leur verser à chacune certaines sommes en réparation de ces préjudices ;

“aux motifs que la cour retiendra, afin de parvenir à une juste évaluation monétaire du préjudice environnemental subi par chacun des parties civiles, divers paramètre tenant pour les communes et quand elles en disposaient, de la surface d'estran touchée, de l'importance de la marée noire sur les lieux, telle qu'elle ressort du dossier, de leur vocation maritime et de leur population, pour les autres communes elle a procédé par comparaison avec celles pour lesquels elle disposait de ces renseignements, pour les autres collectivités territoriales, à l'importance de la pollution subie par leurs rivages, de l'orientation plus ou moins maritime de leur activité et de leur population, pour les associations, au nombre d'adhérents quand elle en disposaient, de la notoriété et la spécificité de leur action, pour apprécier l'atteinte portée à leur animus societatis, cette partie d'elles-mêmes qui est leur raison d'être ; que, s'agissant de l'association Robin des bois, la cour constate que la marée noire, qui a souillé une superficie particulièrement importante de la mer et du rivage, a contrarié considérablement les objectifs de cette association qui est, notamment, de participer à la protection de l'environnement et de espèces menacées et à la sauvegarde des milieux naturels ; que l'association, qui est reconnue pour son action pour la protection de l'environnement marin et participe notamment à la commission baleinière internationale a été nommée expert de la commission d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans les districts d'Abidjan et qui est membre du conseil supérieur des installations classées, a subi de ce fait un préjudice moral qui sera compensé par une indemnité de 50 000 euros ; que, pour ce qui concerne son préjudice écologique, la communauté de ses membres, très impliquée dans l'action menée pour la préservation de la nature, avec laquelle elle se veut en symbiose, a perdu, avec la souillure de la mer, une partie de son animus societatis et d'une certaine façon une partie d'elle même ; que ce préjudice qui lui est personnel, doit être réparé ; que la cour considère au vu des éléments fournis sur l'importance de cette association que le dommage ainsi causé doit être évalué à 50 000 euros, comme le préjudice moral, qui est en quelque sorte le prix du découragement qu'elle a subi, avec lequel cependant il ne se confond pas ; que pour la commune de Batz-sur-Mer que le dommage écologique pur subi au niveau de son territoire a eu sur le bien être de

la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 250 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran souillé en grande partie ; que, pour la commune de La Bernerie-en-Retz le dommage écologique pur subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 350 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran ; que, pour la commune de La Plaine-sur-Mer le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 200 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2 814 124 m²), quasi intégralement souillé ; que la commune du Pouliguen le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune totalement tournée vers la mer dans laquelle elle s'avance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 100 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 345 029 m²) ; que la commune de Mesquer le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette commune tournée vers la plaisance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2 118 569 m²) ; que la commune de Pornic le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de ce port de pêche à vocation touristique, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 764 837 m²) ; que la commune de Préfailles le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette station tournée vers un tourisme familial, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 670 295 m²) ; que la commune de Saint-Brévin-les-Pins le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station

balnéaire à l'avifaune particulière, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 500 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (7 808 045 m²) ; que la commune de Saint-Michel-Chef-Chef le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette paisible station balnéaire, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (plus de 2 040 000 m²) ; que, pour la commune de Saint-Hilaire-de-Riez le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station balnéaire bordant la mer sur plusieurs kilomètres un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 250 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran ; que, pour la commune de Saint-Nazaire, quant à l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, la cour observe qu'il s'agit en réalité d'une agglomération à l'habitat relativement dense avec un estran réduit par les installations portuaires, le préjudice indirect causé à cette commune par la pollution provenant de l'Erika sera compensé par une indemnité de 150 000 euros ; que, quant au préjudice écologique "pur", la commune de l'île d'Houat a personnellement subi, du fait de la pollution, une grave atteinte à la raison d'être d'une commune, qui est de protéger et si possible d'améliorer le bien-être de ses administrés, auquel participe leur environnement naturel ; qu'elle est donc fondée à réclamer l'indemnisation du préjudice écologique "pur" causé sur son territoire et que la cour évalue, en considération de sa richesse écologique et du petit nombre de ses habitants et visiteurs, à la somme de 500 000 euros ; que, pour la communauté urbaine d'agglomération du Pays de Lorient..., quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de cette communauté, en application de l'article 142-4 du code de l'environnement, cette communauté urbaine est recevable, au même titre que les associations habilitées pour la défense de l'environnement, à demander l'indemnisation du préjudice, même indirect, qu'a causé cette marée noire à l'écologie de son territoire ; que, cependant, il est demandé, pour cette atteinte, un préjudice moral ; qu'en effet, il ressort des pièces versées par le conseil de cette partie civile que la collectivité des habitants de cette communauté urbaine, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, a vécu celle-ci comme une véritable agression particulièrement traumatisante ;

que l'un des témoins entendus par la cour a même comparé cela à un vol par effraction d'une habitation, image qui rejoint l'observation d'un avocat selon laquelle le mot "écologie" vient du mot grec "Olikos" qui veut dire, notamment, "maison" ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel à la communauté urbaine, car sa vocation est d'apporter aux communes qui la constituent son aide pour accomplir leur raison d'être, le maintien et si possible l'amélioration du bien-être de ses habitants, qui est en étroite relation avec le sentiment d'harmonie avec la nature ; que le fait de contrarier gravement les effets de cette aide est pour elle un préjudice personnel indirectement causé par la marée noire ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation fournis par le conseil de cette communauté d'agglomérations, il lui sera alloué une somme de 500 000 euros, tenant compte des sommes allouées aux autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général de la Vendée... que, quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il est réparable, en application de l'article 142-4 du code de l'environnement, que ce préjudice soit direct ou indirect ; que la collectivité des habitants de ce département a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une véritable agression particulièrement traumatisante et un trouble grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel au département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1 000 000 euros tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général du Finistère, pour ce qui concerne le préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il réside dans le fait que la collectivité de ses habitants a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une sorte d'agression et surtout un trouble grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses

habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel à ce département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour et qui ont été détaillés plus haut, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1 000 000 euros tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général du Morbihan quant au préjudice écologique, il n'est pas contestable que la pollution généralisée des côtes de ce département à vocation essentiellement maritime a eu sur la qualité de vie de la collectivité de ses habitants des conséquences très défavorables que le département a été dans l'obligation de tenter de compenser, notamment par une gestion appropriée des espaces naturels sensibles qu'il a pour mission de protéger ; que le tribunal, qui ne pouvait invoquer l'article L.142-4 du code de l'environnement, a procédé à l'évaluation de ce préjudice en considération de la superficie des espaces naturels acquis par le département qui ont été touchés par la marée noire et de la taxe départementale sur ses espaces naturels sensibles ; que la cour estime, pour sa part, que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire du département du Morbihan est équivalent, en l'espèce, à celui que lui a causé l'atteinte à l'image de marque et la réputation et fixera à 1 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes de ce département et la région qui le comprend ; que, s'agissant d'une collectivité territoriale, la région des Pays de la Loire est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; que, cependant, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que, dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image

de marque et sa réputation et fixera à 3 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ; que, pour le conseil régional de Poitou-Charentes s'agissant d'une collectivité territoriale, la région de Poitou-Charentes est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; que, cependant, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par des représentants élus par ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que, dès lors que celui-ci est lésé, elle subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 1 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ; que le conseil régional de Bretagne que, s'agissant d'une collectivité territoriale, la région Bretagne est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; que, cependant, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que, dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent

à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 3 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ;

“1) alors que le préjudice porté à l'intérêt collectif tendant à la préservation de l'environnement pour lequel certaines personnes morales sont habilitées à demander réparation, ne se confond pas avec le préjudice subi individuellement par les particuliers ; qu'en accordant des dommages-intérêts au titre de l'indemnisation du préjudice écologique ou de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel des collectivités territoriales et des groupements en considération de l'impact négatif causé à la qualité de vie de leurs administrés ou de l'agression qu'ils ont subie du fait de la pollution incriminée, la cour d'appel a accordé une réparation aux parties civiles pour un préjudice qu'elles n'ont pas personnellement subi en méconnaissance des textes précités ;

“2) alors que les dommages-intérêts alloués à une victime doivent réparer le préjudice intégralement subi sans qu'il en résulte pour elle ni perte ni profit ; que, selon les énonciations de l'arrêt attaqué, le préjudice écologique consiste en une atteinte aux actifs environnementaux non marchands, qu'il est objectif, autonome et s'entend de toutes les atteintes non négligeables à l'environnement naturel, qu'il est sans répercussion sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime ; que, cependant, pour procéder à l'évaluation des préjudices écologiques et environnementaux, la cour d'appel a pris en compte l'importance de la population des collectivités territoriales et la notoriété et l'importance du nombre d'adhérents des associations ; qu'en retenant de tels critères consistant à évaluer le préjudice en fonction de l'importance des membres constituant la partie civile et donc de la répercussion sur les intérêts individuels et de la notoriété de l'association, et non au regard des conséquences de l'atteinte au milieu naturel indépendamment de toute répercussion individuelle causée par l'infraction incriminée, la cour d'appel a méconnu le principe de la réparation intégrale appliqué à l'indemnisation des préjudices écologiques purs et environnementaux ;

“3) alors que le principe de la réparation intégrale s'oppose à ce que le même préjudice soit indemnisé deux fois ; que,

pour accorder à l'association Robin des Bois des indemnités au titre du préjudice moral et au titre de son préjudice écologique, l'arrêt a énoncé que le premier résultait de l'atteinte portée aux objectifs de l'association et le second, de l'atteinte à son affectio societatis ; qu'en se prononçant ainsi, la cour d'appel a indemnisé deux fois le préjudice résultant de l'atteinte aux objectifs de l'association Robin des Bois ; que, dès lors, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision" ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu que les énonciations de l'arrêt attaqué mettent la Cour de cassation en mesure de s'assurer que la cour d'appel a, sans insuffisance ni contradiction, répondu aux chefs péremptoires des conclusions dont elle était saisie et a ainsi justifié l'allocation des indemnités propres à réparer le préjudice écologique, consistant en l'atteinte directe ou indirecte portée à l'environnement et découlant de l'infraction ;

D'où il suit que les moyens, pour partie inopérants en ce qu'ils s'appliquent à l'association Robin des Bois dont la constitution de partie civile a été déclarée irrecevable et qui se bornent, pour le surplus, à remettre en question l'appréciation souveraine, par les juges du fond, des faits et circonstances de la cause, ainsi que des éléments de preuve contradictoirement débattus, ne sauraient être admis ;

Mais sur le premier moyen de cassation, proposé pour les communes de Mesquer, Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, Saint-Brévin-les-Pins, La Plaine-sur-Mer, Pornic, Le Pouliguen, Préfaïlles, Saint-Michel-Chef-Chef, Saint-Hilaire-de-Riez, pris de la violation des articles III. 4 de la Convention internationale du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale, excès de pouvoirs ;

"en ce que l'arrêt attaqué, infirmatif de ce chef, a dit irrecevables, en application de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, les demandes des parties civiles présentées au titre des dommages par pollution contre la SA Total et débouté, en tant que de besoin, les dites parties civiles de leurs demandes de dommages-intérêts à l'égard de la SA Total ;

“aux motifs que la responsabilité pénale de la SA Total du chef de pollution suppose au préalable, en application de l'article 8 de la loi de 1983 devenu l'article L. 218-18 actuel du code de l'environnement, que soit établi que cette société exerçait, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ; que le pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire qu'aurait exercé la SA Total Fina Elf a été largement contesté par les avocats de cette société qui observent que l'assimilation des affréteurs au voyage ou du Vetteur aux personnes exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction sur la gestion ou la marche du navire n'est pas prévisible et totalement inédite ; que selon ceux-ci (page 41 des conclusions aux fins de relaxe de la SA Total), le pouvoir de direction se caractérise par des « actes positifs de gestion » et l'exercice d'un contrôle et d'une surveillance constante ne suffit pas à le caractériser ; que quant au pouvoir de gestion, il s'agit du pouvoir exercé par toute personne ayant l'autorité de vérifier la bonne gestion nautique du navire et d'influencer celle-ci ; que n'exerçant ni l'un ni l'autre, l'affréteur, uniquement concerné par les opérations commerciales, ne saurait être visé par l'article 8 de la loi de 1983 et l'inclure dans les personnes concernées par cet article constitue une interprétation imprévisible et donc contraire au droit à un procès équitable institué par l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme ; que cependant, M. Q..., dans la note qu'il a rédigée sur le Vetting des navires (0314/2), exposait peu avant le naufrage de l'Erika que la mise en place du Vetting tendait à prévenir le risque de pollution par hydrocarbures et que « [...] même en l'absence de texte, la responsabilité d'un affréteur peut toujours être recherchée sur le terrain délictuel ou quasi-délictuel pour faute ou négligence dans le choix du navire (ainsi, par exemple, dans un domaine analogue, le président du Club Méditerranée a été mis en examen dans le cadre de l'accident du Cap Skirring au Sénégal pour avoir affrété un avion "sous-normes" » ; qu'il ajoutait : « il y a une tendance générale des juges à mettre en cause la responsabilité des "donneurs d'ordre" en matière de transports ; que ceci est particulièrement net dans le domaine terrestre mais aussi dans le secteur maritime, comme l'a montré l'accident de l'“Agios Nikolaos” à Marseille en 1996, dans lequel nous avons dû faire face à une enquête très serrée de l'expert judiciaire » ; qu'il prévoyait ainsi que l'affréteur puisse être poursuivi pénalement pour pollution par les hydrocarbures à raison d'une négligence dans le choix du navire, ce qui implique nécessairement que, celui-ci n'étant ni le capitaine ni l'exploitant, ni

même le propriétaire ou l'exploitant (article 6 de la loi), sa responsabilité soit recherchée sur le fondement du troisième alinéa de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 qui pose comme condition l'exercice en droit ou en fait d'un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ; que dès lors le moyen tiré de la prétendue imprévisibilité de l'interprétation donnée à cet alinéa manque de pertinence ; que la charte-partie conclue entre la société Selmont et la société TTC comprend diverses dispositions dont la suivante : « 28. Le Fréteur s'engage à ce que le capitaine, sauf indication contraire de l'Affréteur : (a) informe l'Affréteur par radio, immédiatement après avoir quitté le dernier port d'escale du précédent voyage, ou au plus tard dans les 48 heures suivant l'heure et la date de la présente charte-partie, de l'heure et de la date prévue d'arrivée du navire au premier port de chargement ou, si le secteur de chargement se trouve dans le Golfe arabe, l'heure prévue d'arrivée au large de l'Île Quoin, (b) confirme ou modifie cet avis au plus tard 72 heures, et une nouvelle fois au plus tard 24 heures avant l'arrivée prévue du navire au premier port de chargement ou, dans le cas d'un secteur de chargement situé dans le Golfe arabe, au large de l'Île Quoin, (c) informe l'Affréteur immédiatement, par radio, après le départ du dernier port de chargement, de l'heure prévue d'arrivée du navire au premier port de déchargement ou dans la zone en mer où le navire a reçu instruction de se rendre pour les ordres télégraphiques, et confirme ou modifie cet avis au plus tard 72 heures, et une nouvelle fois au plus tard 24 heures avant l'arrivée prévue du navire dans ce port ou sur cette zone, (d) signale immédiatement à l'Affréteur par radio toute variation supérieure à six heures par rapport aux heures d'arrivée prévues aux ports de chargement ou de déchargement, à l'Île Quoin ou dans la zone en mer, (e) adresse tous les messages radio conformément à la Partie I(K) » ; que la société TPS, agissant pour TTC, a expressément imposé la modification du formulaire de la charte-partie pour y insérer les dispositions suivantes: « le Fréteur devra dans les vingt-quatre (24) heures de l'entrée en vigueur de la présente Charte, transmettre au Service intitulé Total Shipping Risk Assessment Dept., N° de télécopie (33 1) 0000 00 00 : (i) Les vingt-quatre (24) points de contact du Fréteur selon le Plan approuvé dit «Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP) » en vigueur à bord du navire, et (ii) La présentation et les coordonnées détaillées de la Personne Qualifiée et de l'organisation dite « Oil Spill Removal Organisation (OSRO) » (Organisation pour l'évacuation des déversements d'hydrocarbures), et (iii) une copie du Certificat dit «

Safety Management Certificate » (Certificat de gestion de la sécurité) et le Document de Conformité du Fréteur conformément au Code IS (au 1er juillet 1998)» ; que par des dispositions spéciales (dont le point L de la partie 1 de la charte-partie précise qu'elles sont incorporées dans celle-ci et en font partie et qu'elles prévaudront sur toute autre disposition de la charte-partie) il est encore imposé au fréteur : « [...] en cas d'incompatibilité entre les ordres du terminal et les instructions de voyage données par l'Affréteur, le Capitaine doit cesser les manoeuvres relatives à la cargaison et prendre immédiatement contact avec l'Affréteur. Les ordres du terminal ne prévaudront en aucun cas sur les instructions de voyage données par l'Affréteur et tout conflit devra être résolu avant la reprise des opérations sur la cargaison. Le navire ne devra pas reprendre les opérations sur la cargaison tant que l'Affréteur n'aura pas donné pour instruction au navire d'y procéder». « Vitesse : Le Fréteur garantit que le navire réalisera le voyage en charge à une vitesse d'environ 12,5 noeuds, si les conditions atmosphériques et de sécurité de navigation le permettent. Le Fréteur garantit que le navire dispose d'une quantité suffisante de soutes à bord avant de charger la cargaison de l'Affréteur, de manière à permettre la réalisation du voyage à venir». « Le Capitaine doit suivre le conseil du représentant de l'Affréteur concernant la maximisation des dépassements (en matière de staries) » ; que par une lettre distincte de la charte-partie mais qui constitue des instructions pour le voyage que Total DTS a adressé à son courtier Petrian Shipbrokers à Londres, pour être transmises à Selmont, il est indiqué ce qui suit : « le Capitaine doit se conformer aux instructions spécifiques suivantes concernant la cargaison : le voyage visé au titre de la charte-partie au voyage considérée [...] », «Exigences relatives à l'heure prévue d'arrivée au port de chargement et à la cargaison : le Capitaine doit informer l'agent du port de chargement / le terminal / Total de l'heure prévue d'arrivée du navire 7 / 5 / 3 / 2 / 1jour(s) avant l'arrivée ainsi que des exigences relatives à la cargaison. Le Capitaine doit faire pari de l'heure prévue d'arrivée à Total / aux agents / aux fournisseurs toutes les 24 heures et informer sans délai de toute variation de l'heure prévue d'arrivée supérieure à 6 heures». « c. Arrivée port de chargement A réception des instructions de chargement, le Capitaine doit adresser un télex aux agents au port de chargement prévu [...] Le Capitaine doit informer Total sans délai dès réception de ses instructions spécifiques :

ETA : l'heure prévue d'arrivée pour chaque port de chargement doit être confirmée 72 / 48 / 24 heures avant l'arrivée aux fournisseurs, aux

agents et à Total. Tout changement de l'heure prévue d'arrivée supérieur à 6 heures doit être notifié aux parties car (description de la cargaison) : la quantité de cargaison estimée devant être chargée et le plan de chargement prévu, citerne par citerne, en mètres cubes avec pourcentage en volume utilisé. Dès l'arrivée à chaque port de chargement, le Capitaine doit donner à Total les informations suivantes: Arr: arrivée du navire, n.o.r. (avis d'arrivée/notice), Etb : heure prévue d'accostage, de commencement du chargement / chargement des soutes ou retard envisagé et justifiable, le cas échéant. Ets : d. Inspection: heure prévue d'appareillage. Il est rappelé au Capitaine que des représentants de Total peuvent monter à bord du navire aux ports de chargement / de déchargement afin d'observer les opérations de chargement / de déchargement de la cargaison et d'inspecter les citernes de cargaison du navire et les citernes à combustible et d'autres espaces que ceux réservés à la cargaison. Il est demandé au Capitaine de bien vouloir apporter son aide auxdits représentants et leur permettre d'accéder aux documents du navire s'ils en font la demande. » « Au moment du départ de chaque port de chargement et pour chaque connaissance émis, le Capitaine doit donner à Total les informations suivantes: gbl : chiffres des connaissances, bruts, pour chaque lot à 15 degrés centigrades: tonnes métriques, tonnes longues, mètres cubes. car: description de la cargaison. con: noms du destinataire. dat : date du connaissance. des : destination. shi: noms de l'expéditeur. nbl : chiffres des connaissances, nets, pour chaque lot à 15 degrés centigrades: tonnes métriques, tonnes longues, mètres cubes. shf: chiffres du navire pour chaque lot: en tonnes métriques, tonnes longues, également à 15 degrés centigrades et à l'exclusion de l'eau, des impuretés et des résidus retenus. tem : température de la cargaison au moment du chargement / densité correspondante. api: densité à 15 degrés centigrades / sg à 60 degrés Fahrenheit. bln : nombre de connaissances originaux signés par le Capitaine. Si des connaissances n'ont pas été signés par le Capitaine, indiquer clairement à qui a été donné le pouvoir de signer en son nom (préciser si e.d.p. appliqué, nombre scac le cas échéant). blo : nombre des connaissances originaux à bord, le cas échéant. lot: chiffre du navire et grade de la quantité de la cargaison entrante qui a été effectivement chargée au-dessus des résidus. Si des résidus ont été conservés séparément, l'indiquer clairement dans le message. lop :

brève description de chaque lettre de protestation / réponse faite par le navire ou la terre (voir ci-dessus pour des exemples). eos : fin de la phase maritime du transport. nor: avis d'arrivée/notice envoyée.

ber: toutes les amarres au poste à quai (identifier le terminal/poste à quai hon : tuyaux branchés. slo : le chargement a commencé.).

elo : le chargement est terminé. hof : tuyaux débranchés. sld: le navire a pris la mer/appareillage. dei: brève description des retards pris avant accostage et au poste à quai.

eta : heure prévue d'arrivée au port de chargement / de déchargement avec tirant d'eau à l'arrivée se rapprochant le plus possible d'un tirant d'eau égal. », « Le Capitaine donnera à Total les informations suivantes: sto : arrimage effectif de la cargaison (citerne par citerne en mètres cubes avec pourcentage de volume / qualité utilisé(e).

wat :contenu d'eau dans chaque grade évalué en opérant des prélèvements dans chaque citerne le lendemain du départ et 72 heures après. eta : heure prévue d'arrivée et tirant d'eau à l'arrivée se rapprochant le plus possible d'un tirant d'eau égal au port de déchargement. L'heure prévue d'arrivée doit être confirmée tous les trois jours et 120/72/48/24 heures avant que le navire n'arrive au(x) ports de déchargement auprès de Total, les agents, les réceptionnaires. Tout changement de l'heure prévue d'arrivée supérieur à 6 heures doit être notifié à toutes les parties comme indiqué ci-dessus. hea : en cas de chauffage, température de la cargaison dans chaque citerne ainsi que consommation journalière pour le chauffage».

« Transfert de la cargaison: A aucun moment durant le voyage, la cargaison ne sera transférée d'une citerne à l'autre du navire sans le consentement exprès de Total. Ce consentement sera demandé par télex spécifiant les quantités de cargaison pour les citernes concernées et les raisons pour lesquelles un transfert de la cargaison est nécessaire. Le consentement de Total ne devra pas être déraisonnablement différé en cas de besoin de rééquilibrage de l'assiette (trim) et de mises sous tension et sera transmis sans délai par télex. Le Capitaine devra alors confirmer que l'opération a été réalisée, toutes les mesures ayant été prises pour éviter une contamination croisée entre grades et les creux étant calculés et justifiés immédiatement avant et après le transfert de la cargaison afin d'être adressés à Total par télex et pour présentation aux réceptionnaires au port de déchargement. Au cas où le transfert de la cargaison ne peut être évité en raison d'une situation d'urgence impliquant des risques pour l'intégrité structurelle du navire ou la sauvegarde de la vie humaine, le consentement préalable de Total ne sera pas nécessaire.

Le Capitaine devra toutefois, dès que possible, informer Total par télex de ces circonstances».

« k. Informations sur les incidents ou accidents Les incidents résultant d'une anomalie ou d'une panne de l'équipement du navire (machines, équipement de manutention de la cargaison, etc.) doivent être immédiatement signalés. Les accidents graves tels que les abordages, échouements, explosions, incendies, pollutions doivent être également signalés à Total de toute urgence à: Unité d'intervention d'urgence Téléphone (24 heures sur 24) : 33 1 00 00 00 01 avec tous les renseignements nécessaires demandés sur l'incident (date, description, position, conséquences). La confirmation par télex de l'accident doit être adressée à Total. ». « Avertissement : tout ordre venant directement des expéditeurs /destinataires / courtiers / agents / pilotes ou toute autre personne ne doit pas être accepté par le Capitaine avant qu'il ait demandé et obtenu l'accord de Total. » ; que l'énoncé des dispositions les plus marquantes de la charte-partie et des documents qui l'accompagnent montre que, si TTC est indiqué comme le signataire de la charte-partie au voyage et donc l'affréteur, les dispositions modificatives de cette charte se réfèrent à « Total », que TPS impose à Selmont d'adresser divers documents, tels que le « Safety Management Certificate » au département dirigé par M. DD..., qui travaille pour la direction des services juridiques de la SA Total (02441/2) (à savoir le Total Shipping Risk Assesment), et que c'est le service DTS de la SA Total qui a transmis à Petrian Shipbrokers les « instructions au voyage », y compris le très commenté point « k » ; qu'il en ressort clairement que, sous le couvert de TTC, dont il est établi qu'il s'agit d'une société sans personnel, sans locaux au Panama où elle est immatriculée, sans indépendance décisionnelle ni autonomie juridique ou financière et sans moyen, selon M. Q... lui-même, c'est la SA Total Fina Elf qui est en réalité l'affréteur ; qu'au demeurant, dans leurs conclusions communes, les sociétés Total Fina Elf, TTC et TPS soulignent que la société TTC, dans l'incapacité de réaliser les prestations matérielles que la chartepartie implique, dépourvue de personnel propre et d'autonomie de décision ou de réalité économique, n'a pu conclure la charte au voyage de l'Erika que pour le compte de la SA Total ; qu'elles observent que c'est ce qu'a admis le juge d'instruction et le parquet et même le jugement dans certains de ses attendus ; que l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 dispose en son alinéa 4, sur lequel se fonde la prévention : « Les peines prévues aux deux alinéas précédents sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit

d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa » ; que cette formulation : « pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire » vise non seulement le pouvoir de contrôle dans la gestion, le pouvoir de contrôle dans la marche du navire, le pouvoir de direction dans la gestion et aussi le pouvoir de contrôle dans la marche du navire et non pas seulement le pouvoir de direction ou de gestion, comme indiqué par les conseils de la SA Total ; que certes, comme l'a écrit la société TTC dans ses conclusions, en droit maritime, qu'il soit français ou anglo-saxon, l'affréteur au voyage n'a pas la charge de livrer et maintenir le navire en bon état, de s'assurer que la cargaison est transportée soigneusement et convenablement avec la plus grande diligence ; qu'il n'est pas responsable vis à vis du fréteur des actes, omissions et défaillances du capitaine et autres membres de l'équipage et n'a pas le pouvoir d'imposer les actions à entreprendre en cas d'accident ; mais que force est de constater que, pour ce qui concerne les dispositions de la charte-partie et documents annexes, elles permettent à l'affréteur de vérifier le soin et la diligence avec lesquels la cargaison est transportée, la capacité du navire et de l'équipage à réaliser le voyage envisagé et, plus généralement, donnent à l'affréteur un pouvoir de contrôle dans la marche du navire ; que le contrôle se définit en effet, selon le dictionnaire Littré, comme la vérification, l'examen ou la censure et, selon le Robert, également comme l'examen de l'état ou du fonctionnement de quelque chose ; que contrôler la marche d'un navire, c'est donc vérifier, examiner, censurer sa marche, mais ce n'est pas le diriger ; que le contrôleur se différencie totalement de celui qu'il contrôle et qui, lui, dirige ; qu'or, dans les dispositions précitées, se retrouvent toutes les notions de vérification, d'examen et de censure ; qu'ainsi, l'affréteur s'attribue le droit de monter à bord du pétrolier, d'observer les opérations de chargement et déchargement, d'inspecter les citernes, d'accéder aux documents du navire ; qu'il doit lui être remis le « Safety Management Certificate » (Certificat de gestion de la sécurité) et le Document de Conformité du Fréteur conformément au Code ISM ; qu'il doit être tenu régulièrement au courant de la marche du navire et informé sur les raisons des éventuels retards ; qu'il doit obtenir une quantité d'informations sur les opérations de chargement et déchargement et il a le pouvoir de mettre obstacle aux ordres

donnés par des tiers, sans qu'aucune exception ne soit prévue pour le fréteur ou l'armateur ; qu'il a, de plus, été opportunément relevé que la disposition soumettant l'acceptation par le capitaine des ordres du pilote à l'accord de Total est sans rapport aucun avec le seul contrôle de la cargaison ; que dès lors et en l'espèce, l'affréteur disposait bien d'un pouvoir de contrôle sur la marche de l'Erika et pas seulement sur sa cargaison comme le soutiennent ses avocats, et la SA Total entre donc dans la catégorie des personnes qui peuvent encourir les peines prévues à l'article 8, alinéa 2, de la loi du 5 juillet 1983, dès lors qu'elles ont été à l'origine d'une pollution des eaux territoriales entraînée par un accident de mer causé par une imprudence, une négligence ou une inobservation des lois et règlements ou qu'elles n'ont pas pris les mesures pour l'éviter ; que comme indiqué précédemment, il est constant qu'une pollution de grande ampleur a souillé les eaux territoriales françaises à la suite de l'accident de mer qu'a été le naufrage de l'Erika ; que reste à rechercher si, comme le soutient la prévention, la SA Total Fina Elf est à l'origine de cette pollution par son imprudence, sa négligence ou l'inobservation des lois et règlements et, s'agissant d'une personne morale, si cette imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements est le fait d'une personne physique ayant le pouvoir de la représenter ;

“et aux motifs qu’il est reproché à la SA Total d’avoir, d’une part, contrevenu à ses propres règles Vetting en acceptant l’Erika, pétrolier en limite d’âge, alors que sa période d’acceptation était caduque et, d’autre part, malgré la connaissance qu’elle avait des risques inhérents au transport maritime d’hydrocarbures et plus particulièrement au transport du fuel n°2, signé avec la société offshore Selmont, le 26 novembre 1999, un contrat d’affrètement au voyage sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission, notamment en termes de sécurité, et qu’elle n’avait de ce fait procédé à aucune inspection physique du bâtiment permettant ainsi à l’armateur, uniquement soucieux de rentabilité financière, de percevoir le fret sans contrepartie de mise aux normes de son navire ; que les règles du Vetting de Total ont été instaurées afin de « s’assurer de la qualité de tous les tankers utilisés » pour le transport des cargaisons traitées par le groupe (01286/2 note Q....note R...) ; que M. Q... explique que si aucune norme internationale n'exige de l'affréteur de procéder à un « contrôle technique des navires », celui-ci trouve ses raisons dans le coût élevé pour l'entreprise d'un accident de mer, les coûts de nettoyage de la pollution et celui des indemnités aux victimes

supportés in fine par les compagnies pétrolières, le risque d'une recherche de responsabilité de l'affréteur pour faute ou négligence dans le choix du navire et le risque de voir la justice chercher à mettre en cause les acteurs solvables du transport maritime ; que l'Erika est sorti du chantier de construction en 1975 et il avait donc 24 ans lors de son naufrage ; que la note Total Fina Intertanko (0396/2) précise que, pour le Vetting, l'âge n'est pas un critère, sauf pour les navires de plus de 50 000 tonnes et de plus de 25 ans qui ne seront pas même examinés ; qu'or, pour les pétroliers de plus de 15 ans, l'agrément du Vetting de Total n'était valable que pendant un an, de sorte que la dernière acceptation datant du 24 novembre 1998, il n'était plus agréé à compter du novembre 1999 ; que la charte-partie au voyage a été datée du 26 novembre 1999 ; que néanmoins, en application des dispositions spéciales figurant au « L » de la partie 1 de cette charte, les instructions au voyage adressées le 30 novembre 1999 par Total DTS à Petrian Shipbrokers en faisaient partie intégrante ; que c'est donc le 30 novembre que cette charte-partie a été « finalisée » ; qu'il est donc établi que l'affrètement de l'Erika est intervenu bien après la date limite de l'agrément ; que la société Total observe, pour justifier cette situation, que ce délai n'est qu'indicatif, qu'il s'agit d'une règle qu'elle s'est imposée à elle-même, qu'il lui était loisible d'affréter des navires que le service Vetting n'avait pas inspectés, que c'est au moment de la négociation que son employé s'est informé de la situation de l'Erika au regard du Vetting de Total ; que c'est oublier que le Vetting n'a pas été créé pour satisfaire un quelconque caprice, mais bien pour échapper au reproche de négligence que pouvait encourir Total au cas d'affrètement d'un navire sous-norme ; que si ceux qui ont établi la note Total Fina Intertanko ont fixé à un an la durée d'une acceptation, c'est bien parce qu'ils considéraient que, pour un pétrolier de 50 000 tonnes et de plus de quinze ans, la prudence nécessitait que, chaque année, il soit inspecté pour s'assurer qu'il était apte à l'usage auquel le groupe Total le destinait ; que la cour ne voit aucune autre justification à cette prudence que le risque des graves dégradations que le temps fait courir en une année à un navire déjà ancien ; qu'à l'inverse, s'affranchir de ce délai « prudentiel » d'un an au plus entre deux inspections Vetting constitue en soi une imprudence ; que sauf négligence dans l'inspection Vetting, si l'Erika en avait fait l'objet fin 1999, il n'aurait pas été accepté ; qu'en effet, l'inspection Vetting ayant pour objet de « s'assurer de la qualité des tankers utilisés » par Total, il est logique de considérer qu'une inspection répondant aux exigences de cette mission aurait révélé les faiblesses de l'Erika et son inaptitude

à naviguer en Atlantique en période de tempêtes, ; que l'inspecteur aurait nécessairement tenu compte de ce que, lors de la précédente inspection par M. S..., l'Erika avait été jugé « à la limite » acceptable, qu'en dehors du pont principal, M. S... (02556/3) avait constaté que ses autres ponts étaient rouillés et cela seulement trois mois après les travaux de Bijela et enfin qu'il allait atteindre 25 ans, âge auquel Total n'affrétait plus les pétroliers ; qu'il aurait relevé que le certificat de classe n'avait été renouvelé à Augusta en novembre 1999 que pour seulement deux mois, ce qui suffisait à suspecter la nécessité de travaux d'entretien ; que comme l'inspecteur de BP, M. T..., il aurait constaté que les dalots des deux bords du pont principal étaient fendus et présentaient une corrosion perforante sur bâbord, observation que l'inspecteur a jugé comme étant à haut risque, sans doute parce que, bien que les dalots ne fassent pas partie des éléments qui concourent à la résistance de la structure, leur corrosion seize mois après les travaux de Bijela laissait deviner de plus graves désordres ; qu'il importe peu que d'autres services Vetting d'autres sociétés pétrolières aient conclu à la « travaillabilité » de l'Erika ; que la suite a démontré qu'il était trop corrodé pour être employé tel quel et l'erreur commise par les inspecteurs Vetting d'autres compagnies n'efface en aucune manière la faute d'imprudence commise par Total en affrétant l'Erika dans ces conditions ; qu'en s'affranchissant des règles relatives à la fréquence des inspections Vetting, le signataire de la charte-partie au voyage passée avec la société Selmont, société qui n'était pas une « coquille vide » mais dont il était clair pour tous que ses représentants n'avaient aucune compétence autre que commerciale (M. Q..., D 3636, p.4), a donc commis une imprudence qui a permis que l'Erika navigue les 8, 9, 10 et 11 décembre 1999 par un temps très dur entre Dunkerque et l'Espagne, ce qui a contribué à créer la situation ayant permis le naufrage et la pollution qui s'en est suivie ; que celui qui a commis cette faute, ce n'est pas celui qui a consulté prématurément la base SURF du service Vetting, M. ZZ..., mais celui qui a conclu la charte-partie au voyage dans de telles conditions ; que la charte-partie conclue entre TTC et Selmont n'a jamais été signée, suivant une coutume du monde maritime qui accorde plus de valeur aux actes d'exécution des conventions qu'à leur signature ; qu'elle n'en a pas moins été appliquée, ce qui démontre l'accord des volontés, et la force de ses dispositions n'est pas mise en cause ; que l'identification de celui qui a conclu le contrat d'affrètement au voyage au nom de TTC ne présente cependant aucune difficulté puisque TTC n'avait aucun personnel propre et que son seul organe était M. Q..., son mandataire

social ; qu'il a d'ailleurs expressément reconnu que les chartes-parties d'affrètement au voyage étaient toutes soumises à sa signature (03636/2, 02497/4) ; que M. Q... n'était pas seulement dirigeant social de TTC ; qu'il était surtout responsable des affaires juridiques et de la sécurité de la direction « trading/shipping » de la SA Total et c'est à ce titre, comme il l'a précisé devant le juge d'instruction (03636/2), qu'il a été amené à exercer un mandat social au sein de TTC et qu'il aurait eu à signer a posteriori la charte-partie au voyage de l'Erika, si celui-ci n'avait pas coulé ; qu'en réalité, c'est en raison de sa qualité de cadre dirigeant du groupe Total, comme il l'a reconnu (03636/2) et pour le compte de la SA Total, comme il l'a encore admis (02497/4), qu'il signait les chartes-parties au voyage ; que la faute qu'il a commise en avalisant, dans des conditions qui n'auraient pas dû le permettre, l'affrètement au voyage de l'Erika au nom de la SA Total qu'il représentait dans cette activité, engage donc pénalement la SA Total, dès lors qu'il disposait de la compétence, de l'autorité et des moyens que lui conféraient ses hautes fonctions dans l'organigramme de la SA Total pour accomplir les diligences normales que requéraient les opérations maritimes de la SA Total ; que, pour cette raison, le jugement sera donc confirmé en ce qu'il a retenu la responsabilité pénale de la SA Total ;

“et aux motifs que la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ratifiée par la France, dispose notamment: « Art. II La présente Convention s'applique exclusivement: a) aux dommages de pollution survenus: i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale; b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages. Art. III 1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement (défini par l'article 1-8 comme tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution) [], est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2

et 3 du présent article.[...] 4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du § 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre: a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage; b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire; c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue, armateur ou armateur-gérant du navire; d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente; e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde; f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e) ; à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. 5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers. [...] Art. V 2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.» ; que cette convention définit en son article 1-3 le «propriétaire» comme « la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété » ; qu'elle spécifie qu'entrent dans la définition des « dommages par pollution» les préjudices ou les dommages causés à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront, et le coût des mesures de sauvegarde, c'est-à-dire «toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution» et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures ; qu'ainsi, dès lors que le lien de causalité entre le navire

immatriculé à son nom et la pollution est établi, cette convention institue « la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé » responsable de plein droit des « dommages par pollution » ; que toutefois la responsabilité du propriétaire ne peut être exercée que dans le cadre de cette convention et exclut toute action en réparation contre ses préposés ou mandataires, les membres de l'équipage, toute personne qui, sans en être membre, s'acquitte de services pour le navire, tout affréteur ou ses préposés ou mandataires, toute personne accomplissant des opérations de sauvetage ou son préposé ou mandataire et contre toute personne prenant des mesures de sauvegarde ; que toutefois, la prohibition des demandes en réparation introduites contre ces personnes est levée lorsque le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels commis avec l'intention de provoquer un dommage ou encore téméairement avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; que cette faute qui permet de mettre en cause la responsabilité du propriétaire et de tous les responsables, quels qu'ils soient, est donc une « faute inexcusable » ; que la question se pose donc, au préalable, de savoir si () la SA Total entr(e) dans la liste des personnes qui bénéficient de cette canalisation de responsabilité ; que la SA Total est, comme la cour l'a précédemment souligné, le véritable affréteur à temps de l'Erika ; qu'or, l'article 111-4 c) de la Convention CLC fait bénéficier de la canalisation de responsabilité instituée par cette convention « tout affréteur » précisant, pour bien marquer qu'il faut entendre de ce terme son acception la plus large, « (sous quelque appellation que ce soit...) » ; que, par conséquent, elle doit bénéficier de cette canalisation de responsabilité, sauf à démontrer que la faute qu'elle a commise est une faute intentionnelle ou « inexcusable » ; que la cour a retenu comme faute à la charge de la société Total SA le fait par elle d'avoir affrété l'Erika sans respecter les règles qu'elle avait elle-même mis en place pour ne pas risquer d'affréter un navire inapte au transport de produits gravement polluants ; qu'il s'agit bien d'un agissement personnel de Total, mais il ne peut être affirmé que le représentant de cette société qui l'a commis avait conscience que, en agissant ainsi, il s'ensuivrait probablement un dommage par pollution ; que, dès lors, les dispositions de la CLC bénéficient à la SA Total ; () que la cour est donc amenée à constater que la convention CLC fait obstacle à ce que soient reçues les demandes en réparation de dommages par pollution visant la SA Total ;

“ 1) alors que la cour a constaté que la charte-partie avait été conclue par la société Total Transport corporation ; qu’en estimant que la société SA Total était le « véritable affréteur » au motif inopérant que la société Total transport corporation était une société sans personnel, sans locaux au Panama où elle est immatriculée, sans indépendance décisionnelle ni autonomie juridique ou financière et sans moyen, et qu’il avait été imposé à la société Selmont de rendre compte aux services de « Total » de l’exécution de la convention, la cour, qui n’a pas constaté l’inexistence ou la fictivité de la personne morale « Total transport corporation », a commis une erreur de droit ;

“2) alors que, subsidiairement, la responsabilité civile de l’affréteur peut être recherchée dès lors que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l’intention de provoquer le dommage par pollution, ou commis témérement et avec conscience qu’un tel dommage en résulterait probablement ; que la cour a relevé que la société SA Total dont elle a retenu la qualité d’affréteur, avait commis une faute tenant à avoir affrété l’Erika, navire âgé de 24 ans, sans respecter les règles qu’elle avait elle-même mises en place pour ne pas risquer d’affréter un navire inapte au transport de produits gravement polluants, que l’affrètement de l’Erika était intervenu bien après la date limite de son agrément et que si l’Erika avait fait l’objet d’une inspection Vetting fin 1999, il n’aurait pas été accepté ; qu’il s’inférait de ce constat que le comportement de la SA Total, ne procédait pas d’une simple négligence ou d’une erreur d’appréciation mais d’un comportement téméraire en l’état du « risque des graves dégradations que le temps fait courir en une année à un navire déjà ancien » avec la conscience de ce que, en affrétant un navire âgé de 24 ans dans de telles conditions, un dommage par pollution était, a contrario, probable ; qu’il résultait donc de ce constat que la société SA Total avait fait preuve de carence et de négligence constitutive d’une faute inexcusable ; qu’en déclarant irrecevables les demandes des parties civiles dirigées contre la société SA Total, la cour n’a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations ;

“3) alors que la faute de la société SA Total constatée par la cour présentait à tout le moins l’apparence d’une faute inexcusable permettant de rechercher sa responsabilité civile; qu’en déclarant irrecevables les demandes des parties civiles dirigées contre la société

SA Total, la cour n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations ;

“4) alors que les communes parties civiles faisaient valoir que les dispositions de la Convention internationale du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ne s'opposaient pas à ce que la responsabilité de l'affréteur puisse être recherchée sur le fondement du principe de droit communautaire « pollueur-payeur » ; que la cour n'a pas répondu à ce moyen, entachant derechef son arrêt d'une violation de la loi” ;

Et sur le premier moyen de cassation proposé pour le conseil régional de Bretagne, pris de la violation des articles L. 218-18 du code de l'environnement, de la Convention CLC sur la responsabilité civile des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1134, 1382 et 1383 du code civil, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

“en ce que la cour d'appel, qualifiant Total SA d'affréteur de l'Erika, l'a exonéré de toute responsabilité civile en application de l'article 4 de la Convention CLC, déboutant les parties civiles exposantes de leurs demandes de dommages-intérêts à son égard ;

“aux motifs que la responsabilité pénale de la SA Total du chef de pollution suppose au préalable, en application de l'article 8 de la loi de 1983 devenu l'article L. 218-18 actuel du code de l'environnement, que soit établi que cette société exerçait, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ; que le pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire qu'aurait exercé la SA Total Fina Elf a été largement contesté par les avocats de cette société qui observent que l'assimilation des affréteurs au voyage ou du Vetteur aux personnes exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction sur la gestion ou la marche du navire n'est pas prévisible et totalement inédite ; que selon ceux-ci (page 41 des conclusions aux fins de relaxe de la SA Total), le pouvoir de direction se caractérise par des "actes positifs de gestion" et l'exercice d'un contrôle et d'une surveillance constante ne suffit pas à le caractériser ; que, quant au pouvoir de gestion, il s'agit du pouvoir exercé par toute personne ayant l'autorité de vérifier la bonne gestion nautique du navire et d'influencer celle-ci ; que n'exerçant ni l'un ni l'autre, l'affréteur, uniquement concerné par les opérations commerciales, ne saurait être visé par l'article 8 de la loi de

1983 et l'inclure dans les personnes concernées par cet article constitue une interprétation imprévisible et donc contraire au droit à un procès équitable institué par l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme ; que cependant M. Q..., dans la note qu'il a rédigée sur le Vetting des navires (0314/2),), exposait peu avant le naufrage de l'Erika que la mise en place du Vetting tendait à prévenir le risque de pollution par hydrocarbures et que «[...]même en l'absence de texte, la responsabilité d'un affréteur peut toujours être recherchée sur le terrain délictuel ou quasi-délictuel pour faute ou négligence dans le choix du navire (ainsi, par exemple, dans un domaine analogue, le président du Club Méditerranée a été mis en examen dans le cadre de l'accident du Cap Skirring au Sénégal pour avoir affrété un avion "sous-normes " » ; qu'il ajoutait : « il y a une tendance générale des juges à mettre en cause la responsabilité des "donneurs d'ordre" en matière de transports ; que ceci est particulièrement net dans le domaine terrestre mais aussi dans le secteur maritime, comme l'a montré l'accident de l' "Agios Nikolaos" à Marseille en 1996, dans lequel nous avons dû faire face à une enquête très serrée de l'expert judiciaire ; qu'il prévoyait ainsi que l'affréteur puisse être poursuivi pénalement pour pollution par les hydrocarbures à raison d'une négligence dans le choix du navire, ce qui implique nécessairement que, celui-ci n'étant ni le capitaine, ni l'exploitant, ni même le propriétaire ou l'exploitant (article 6 de la loi), sa responsabilité soit recherchée sur le fondement du troisième alinéa de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 qui pose comme condition l'exercice en droit ou en fait d'un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ; que, dès lors, le moyen tiré de la prétendue imprévisibilité de l'interprétation donnée à cet alinéa manque de pertinence ; que la charte-partie conclue entre la société Selmont et la société TTC comprend diverses dispositions dont la suivante : « 28. Le Fréteur s'engage à ce que le capitaine, sauf indication contraire de l'Affréteur :

- informe l'Affréteur par radio, immédiatement après avoir quitté le dernier port d'escale du précédent voyage, ou au plus tard dans les 48 heures suivant l'heure et la date de la présente charte-partie, de l'heure et de la date prévue d'arrivée du navire au premier port de chargement ou, si le secteur de chargement se trouve dans le Golfe arabe, l'heure prévue d'arrivée au large de l'Île Quoin ;**
- confirme ou modifie cet avis au plus tard 72 heures, et une nouvelle fois au plus tard 24 heures avant l'arrivée prévue du navire au premier**

port de chargement ou, dans le cas d'un secteur de chargement situé dans le Golfe arabe, au large de l'Île Quoin ;

- informe l'affréteur immédiatement, par radio, après le départ du dernier port de chargement, de l'heure prévue d'arrivée du navire au premier port de déchargement ou dans la zone en mer où le navire a reçu instruction de se rendre pour les ordres télégraphiques, et confirme ou modifie cet avis au plus tard 72 heures, et une nouvelle fois au plus tard 24 heures avant l'arrivée prévue du navire dans ce port ou sur cette zone ;

- signale immédiatement à l'Affréteur par radio toute variation supérieure à six heures par rapport aux heures d'arrivée prévues aux ports de chargement ou de déchargement, à l'Île Quoin ou dans la zone en mer ;

- adresse tous les messages radio conformément à la Partie I(K).

La société TPS, agissant pour TTC, a expressément imposé la modification du formulaire de la charte-partie pour y insérer les dispositions suivantes: « le Fréteur devra dans les vingt-quatre (24) heures de l'entrée en vigueur de la présente Charte, transmettre au Service intitulé Total Shipping Risk Assessment Dept., N° de télécopie (33 1) 0000 00 00 :

(i) Les vingt-quatre (24) points de contact du Fréteur selon le Plan approuvé dit « Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP) » en vigueur à bord du navire, et (H) La présentation et les coordonnées détaillées de la Personne Qualifiée et de l'organisation dite «Oil Spill Removal Organisation (OSRO)» (Organisation pour l'évacuation des déversements d'hydrocarbures, et (Hi)une copie du Certificat dit « Safety Management Certificate » (Certificat de gestion de la sécurité) et le Document de Conformité du Fréteur conformément au Code ISM (au 1er juillet 1998). Par des dispositions spéciales (dont le point L de la partie 11 de la charte-partie précise qu'elles sont incorporées dans celle-ci et en font partie et qu'elles prévaudront sur toute autre disposition de la charte-partie) il est encore imposé au fréteur : [...] en cas d'incompatibilité entre les ordres du terminal et les instructions de voyage données par l'Affréteur, le Capitaine doit cesser les manoeuvres relatives à la cargaison et prendre immédiatement contact avec l'Affréteur. Les ordres du terminal ne prévaudront en aucun cas sur les instructions de voyage données par l'Affréteur et tout conflit devra être résolu avant la reprise des opérations sur la cargaison. Le navire ne devra pas reprendre les opérations sur la cargaison tant que l'Affréteur n'aura pas donné pour instruction au navire d'y procéder ;

Vitesse : Le Fréteur garantit que le navire réalisera le voyage en charge à une vitesse d'environ 12,5 noeuds, si les conditions atmosphériques et de sécurité de navigation le permettent. Le Fréteur garantit que le navire dispose d'une quantité suffisante de soutes à bord avant de charger la cargaison de l'Affréteur, de manière à permettre la réalisation du voyage à venir.

Le Capitaine doit suivre le conseil du représentant de l'Affréteur concernant la maximisation des dépassements (en matière de staries) ; Par une lettre distincte de la charte-partie mais qui constitue des instructions pour le voyage que Total DTS a adressé à son courtier Petrian Shipbrokers à Londres, pour être transmises à Selmont, il est indiqué ce qui suit :

"le Capitaine doit se conformer aux instructions spécifiques suivantes concernant la cargaison: le voyage visé au titre de la charte partie au voyage considérée [...]"

Exigences relatives à l'heure prévue d'arrivée au point de chargement et à la cargaison : le Capitaine doit informer l'agent du point de chargement/le terminal/Total de l'heure prévue d'arrivée du navire 7/5 5/3/2/1 jour(s)) avant l'arrivée ainsi que des exigences relatives à la cargaison. Le Capitaine doit faire part de l'heure prévue d'arrivée à Total/aux agents/aux fournisseurs toutes les 24 heures et informer sans délai de toute variation de l'heure prévue d'arrivée supérieure à 6 heures.

c. Arrivée point de chargement A réception des instructions de chargement, le Capitaine doit adresser un télex aux agents au point de chargement prévu [...] Le Capitaine doit informer Total sans délai dès réception de ses instructions spécifiques :

ETA : l'heure prévue d'arrivée pour chaque point de chargement doit être confirmée 72/48/244 heures avant l'arrivée aux fournisseurs, aux agents et à Total. Tout changement de l'heure prévue d'arrivée supérieur à 6 heures doit être notifié aux parties car (description de la cargaison) : la quantité de cargaison estimée devant être chargée et le plan de chargement prévu, citerne par citerne, en mètres cubes avec pourcentage en volume utilisé ; que, dès l'arrivée à chaque port de chargement, le Capitaine doit donner à Total les informations suivantes :

0/Arr: arrivée du navire n.o.r. (avis d'arrivée/notice) envoyé.

Etb : heure prévue d'accostage, de commencement du chargement/chargement des soutes ou retard envisagé et justifiable, le cas échéant.

Ets : heure prévue d'appareillage d. Inspection:

1/ est rappelé au Capitaine que des représentants de Total peuvent monter à bord du navire aux ports de chargement/de déchargement afin d'observer les opérations de chargement/de déchargement de la cargaison et d'inspecter les citernes de cargaison du navire et les citernes à combustible et d'autres espaces que ceux réservés à la cargaison. 1/ est demandé au Capitaine de bien vouloir apporter son aide auxdits représentants et leur permettre d'accéder aux documents du navire s'ils en font la demande. »

« Au moment du départ de chaque port de chargement et pour chaque connaissance émis, le Capitaine doit donner à Total les informations suivantes :

gbl : chiffres des connaissances, bruts, pour chaque lot à 15 degrés centigrades : tonnes métriques, tonnes longues, mètres cubes.

car : description de la cargaison.

con: noms du destinataire.

dat : date du connaissance.

des: destination.

shi: : noms de l'expéditeur.

nbl : chiffres des connaissances, nets, pour chaque lot à 15 degrés centigrades : tonnes métriques, tonnes longues, mètres cubes.

shf: : chiffres du navire pour chaque lot: en tonnes métriques, tonnes longues, également à 15 degrés centigrades et à l'exclusion de l'eau, des impuretés et des résidus retenus.

tem : température de la cargaison au moment du chargement / densité correspondante.

Api : densité à 15 degrés centigrades /sg à 60 degrés Fahrenheit.

Bln : nombre de connaissances originaux signés par le Capitaine. Si des connaissances n'ont pas été signés par le Capitaine, indiquer clairement à qui a été donné le pouvoir de signer en son nom (préciser si e.d.p. appliqué, nombre scac le cas échéant).

Blo : nombre des connaissances originaux à bord, le cas échéant.

Lot : chiffre du navire et grade de la quantité de la cargaison entrante qui a été effectivement chargée au-dessus des résidus. Si des résidus ont été conservés séparément, l'indiquer clairement dans le message.

lop : brève description de chaque lettre de protestation /réponse faite par le navire ou la terre (voir ci-dessus pour des exemples).

eos : fin de la phase maritime du transport.

nor: avis d'arrivée/notice envoyée.

ber: toutes les amarres au poste à quai (identifier le terminal/poste à quai).

hon : tuyaux branchés.

slo : le chargement a commencé.

elo : le chargement est terminé.

ho : tuyaux débranchés.

sld: : le navire a pris la mer/appareillage.

Dei : brève description des retards pris avant accostage et au poste à quai.

eta : heure prévue d'arrivée au port de chargement/ de déchargement avec tirant d'eau à l'arrivée se rapprochant le plus possible d'un tirant d'eau égal. », « Le Capitaine donnera à Total les informations suivantes:

sto : arrimage effectif de la cargaison (citerne par citerne en mètres cubes avec pourcentage de volume /qualité utilisé(e).

wat : contenu d'eau dans chaque grade évalué en opérant des prélèvements dans chaque citerne le lendemain du départ et 72 heures après.

eta : heure prévue d'arrivée et tirant d'eau à l'arrivée se rapprochant le plus possible d'un tirant d'eau égal au port de déchargement. L'heure prévue d'arrivée doit être confirmée tous les trois jours et 120/148/244 heures avant que le navire n'arrive au(x) ports de déchargement auprès de Total, les agents, les réceptionnaires.

Tout changement de l'heure prévue d'arrivée supérieur à 6 heures doit être notifié à toutes les parties comme indiqué ci-dessus.

hea : en cas de chauffage, température de la cargaison dans chaque citerne ainsi que consommation journalière pour le « chauffage».

« Transfert de la cargaison :

A aucun moment durant le voyage, la cargaison ne sera transférée d'une citerne à l'autre du navire sans le consentement exprès de Total. Ce consentement sera demandé par télex spécifiant les quantités de cargaison pour les citernes concernées et les raisons pour lesquelles un transfert de la cargaison est nécessaire. Le consentement de Total ne devra pas être déraisonnablement différé en cas de besoin de rééquilibrage de l'assiette (trim) et de mises sous tension et sera transmis sans délai par télex. Le Capitaine devra alors confirmer que l'opération a été réalisée, toutes les mesures ayant été prises pour éviter une contamination croisée entre grades et les creux étant calculés et justifiés immédiatement avant et après le transfert de la cargaison afin d'être adressés à Total par télex et pour présentation aux réceptionnaires au port de déchargement.

Au cas où le transfert de la cargaison ne peut être évité en raison d'une situation d'urgence impliquant des risques pour l'intégrité structurelle du navire ou la sauvegarde de la vie humaine, le consentement

préalable de Total ne sera pas nécessaire. Le Capitaine devra toutefois, dès que possible, informer Total par télex de ces circonstances»..».

« k. Informations sur les incidents ou accidents.

Les incidents résultant d'une anomalie ou d'une panne de l'équipement du navire (machines, équipement de manutention de la cargaison, etc.) doivent être immédiatement signalés.

Les accidents graves tels que les abordages, échouements, explosions, incendies, pollutions doivent être également signalés à Total de toute urgence à : Unité d'intervention d'urgence Téléphone (24 heures sur 24) : 33 1 00 00 00 01 avec tous les renseignements nécessaires demandés sur l'incident (date, description, position, conséquences). La confirmation par télex de l'accident doit être adressée à Total. »

«Avertissement : tout ordre venant directement des expéditeurs /destinataires/

courtiers/ agents /pilotes ou toute autre personne ne doit pas être accepté par le Capitaine avant qu'il ait demandé et obtenu l'accord de Total. ».

L'énoncé des dispositions les plus marquantes de la charte-partie et des documents qui l'accompagnent montre que, si TTC est indiqué comme le signataire de la charte-partie au voyage et donc l'affréteur, les dispositions modificatives de cette charte se réfèrent à "Total", que TPS. impose à Selmont d'adresser divers documents, tels que le « Safety Management Certificate » au département dirigé par M. DD..., qui travaille pour la direction des services juridiques de la SA Total (02441/2)) (à savoir le Total Shipping Risk Assesement), et que c'est le service D.T.S. de la SA Total qui a transmis à Petrian Shipbrokers les "instructions au voyage", y compris le très commenté point "k" ; qu'il en ressort clairement que, sous le couvert de TTC, dont il est établi qu'il s'agit d'une société sans personnel, sans locaux au Panama où elle est immatriculée, sans indépendance décisionnelle ni autonomie juridique ou financière et sans moyen, selon M. Q... lui-même, c'est la SA Total Fina Elf qui est en réalité l'affréteur ; qu'au demeurant, dans leurs conclusions communes, les sociétés Total Fina Elf, TTC et TPS soulignent que la société TTC, dans l'incapacité de réaliser les prestations matérielles que la charte-partie implique, dépourvue de personnel propre et d'autonomie de décision ou de réalité économique, n'a pu conclure la charte au voyage de l'Erika que pour le compte de la SA Total ; qu'elles observent que c'est ce qu'a admis le juge d'instruction et le parquet et même le jugement dans certains de ses attendus.

L'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 dispose en son alinéa 4, sur lequel se fonde la prévention :

« Les peines prévues aux deux alinéas précédents sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à 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 aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa ».

Cette formulation: : « pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire» » vise non seulement le pouvoir de contrôle dans la gestion, le pouvoir de contrôle dans la marche du navire, le pouvoir de direction dans la gestion et aussi le pouvoir de contrôle dans la marche du navire et non pas seulement le pouvoir de direction ou de gestion, comme indiqué par les conseils de la SA Total ; que certes, comme l'écrit la société TTC dans ses conclusions, en droit maritime, qu'il soit français ou anglo-saxon, l'affréteur au voyage n'a pas la charge de livrer et maintenir le navire en bon état, de s'assurer que la cargaison est transportée soigneusement et convenablement avec la plus grande diligence. Il n'est pas responsable vis à vis du fréteur des actes, omissions et défaillances du capitaine et autre membres de l'équipage et n'a pas le pouvoir d'imposer les actions à entreprendre en cas d'accident ; que force est de constater que, pour ce qui concerne les dispositions de la chartepartie et documents annexes, elles permettent à l'affréteur de vérifier le soin et la diligence avec lesquels la cargaison est transportée, la capacité du navire et de l'équipage à réaliser le voyage envisagé et, plus généralement, donnent à l'affréteur un pouvoir de contrôle dans la marche du navire ; que le contrôle se définit en effet, selon le dictionnaire Littré, comme la vérification, l'examen ou la censure et, selon le Robert, également comme l'examen de l'état ou du fonctionnement de quelque chose ; que contrôler la marche d'un navire, c'est donc vérifier, examiner, censurer sa marche, mais ce n'est pas le diriger. Le contrôleur se différencie totalement de celui qu'il contrôle et qui, lui, dirige ; qu'or, dans les dispositions précitées, se retrouvent toutes les notions de vérification, d'examen et de censure ; qu'ainsi, l'affréteur s'attribue le droit de monter à bord du pétrolier, d'observer les opérations de chargement et déchargement, d'inspecter les citernes, d'accéder aux documents du navire. Il doit lui être remis le « Safety Management Certificate » (Certificat de gestion de la sécurité) et le Document de Conformité du

Fréteur conformément au Code ISM. Il doit être tenu régulièrement au courant de la marche du navire et informé sur les raisons des éventuels retards. Il doit obtenir une quantité d'informations sur les opérations de chargement et déchargement et il a le pouvoir de mettre obstacle aux ordres donnés par des tiers, sans qu'aucune exception ne soit prévue pour le fréteur ou l'armateur Il a, de plus, été opportunément relevé que la disposition soumettant l'acceptation par le capitaine des ordres du pilote à l'accord de Total est sans rapport aucun avec le seul contrôle de la cargaison ; que, dès lors, et en l'espèce, l'affréteur disposait bien d'un pouvoir de contrôle sur la marche de l'Erika et pas seulement sur sa cargaison comme le soutiennent ses avocats, et la SA Total entre donc dans la catégorie des personnes qui peuvent encourir les peines prévues à l'article 8, alinéa 2, de la loi du 5 juillet 1983, dès lors qu'elles ont été à l'origine d'une pollution des eaux territoriales entraînée par un accident de mer causé par une imprudence, une négligence ou une inobservation des lois et règlements ou qu'elles n'ont pas pris les mesures pour l'éviter » ; () la responsabilité pénale de la société TTC du chef de pollution nécessite, en application de l'article 8 de la loi de 1983 devenu l'article L. 218-18 actuel du code de l'environnement, l'existence d'un pouvoir de contrôle ou de direction, en droit ou en fait, dans la gestion ou la marche du navire ; que ce pouvoir est contesté par le conseil de la société TTC ; qu'il résulte des précédents développements à propos de la responsabilité pénale de la SA Total que le véritable affréteur de l'Erika était cette dernière société et non pas la société TTC qui n'en était, en réalité, que l'exécutant ; que la société TTC qui n'avait aucun effectif, qui n'avait pas de locaux au Panama où elle était immatriculée, qui n'avait, selon M. Q..., pas d'indépendance décisionnelle, pas d'autonomie ni juridique ni financière et dont l'objet était uniquement d'individualiser l'activité du groupe Total en matière de transport (D3636/2), n'avait en réalité pas les moyens, par elle-même, d'assurer un pouvoir de contrôle ou de direction sur la gestion ou la marche de l'Erika ; que cela ressort d'ailleurs des dispositions des modifications apportées au contrat type Shellvoy 5 qui ne font pas état de TTC mais de "Total", qui donnent le numéro de téléphone non pas de TTC mais d'une division de la SA Total et renvoient sur la SA Total les informations que le commandant du navire doit fournir sur la marche de l'Erika ;

“1) alors que la qualité d'affréteur, librement décidée par les parties au contrat d'affrètement, n'est pas subordonnée à la démonstration d'un pouvoir de direction et de contrôle du navire,

condition préalable de la seule responsabilité pénale du chef de pollution ; qu'en jugeant que c'est Total SA qui était en réalité l'affréteur, aux motifs erronés qu'elle disposait d'un pouvoir de contrôle et de direction sur le navire, lorsqu'il résulte des pièces de la procédure que la société Total SA était en charge du vetting, soit de la sélection des navires pour l'affrètement, tandis que le contrat d'affrètement avec la société Selmont international a été conclu par Total transport corporation (TTC), personne morale distincte de Total SA, circonstance suffisante à lui conférer la qualité d'affréteur, la cour d'appel a, en méconnaissance de la volonté des parties au contrat d'affrètement, violé l'article L. 218-18 du code de l'environnement ainsi que l'article 1134 du code civil ;

“2) alors que, en exonérant Total SA de toute responsabilité civile après l'avoir, de façon erronée, qualifiée d'affréteur, la cour d'appel a, par fausse application, violé l'article 4 de la Convention CLC, Total SA ne relevant pas du régime juridique mis en place par cette convention” ;

Et sur le premier moyen de cassation proposé dans les mêmes termes pour le conseil régional des Pays de Loire, le conseil général du Finistère, le conseil régional de Poitou Charentes, la commune de Saint-Nazaire, la commune de Ploemeur, la communauté d'agglomération du Pays de Lorient ;

Et sur le deuxième moyen de cassation proposé pour le conseil régional de Bretagne, pris de la violation des articles L. 218-18 du code de l'environnement, de la Convention CLC sur la responsabilité civile des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1134, 1382 et 1383 du code civil, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

“en ce que la cour d'appel n'a pas reconnu les fautes de Total SA comme étant inexcusables et, en conséquence, a débouté les parties civiles demandereses de leurs demandes de dommages-intérêts à l'égard de Total SA ;

“aux motifs que la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ratifiée par la France, dispose notamment : Art. 1 La présente Convention s'applique exclusivement :

a) aux dommages de pollution survenus :
sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale ;

b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Art. II/1 1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement (défini par l'article 1-8 comme tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution) [..], est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.[...]

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du par. 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre :

a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage ;

b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire ;

c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue) armateur ou armateur-gérant du navire ;

d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente ;

e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde ;

f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux al. c), d) et e) ;

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

[...]

Art. V 2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement » ;

que cette convention définit en son article 1-1-3 le « propriétaire » comme « la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété » ; qu'elle spécifie qu'entrent dans la définition des « dommages par pollution » les préjudices ou les dommages causés à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront, et le coût des mesures de sauvegarde, c'est-à-dire « toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution » et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures ; qu'ainsi, dès lors que le lien de causalité entre le navire immatriculé à son nom et la pollution est établi, cette convention institue "la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé" responsable de plein droit des "dommages par pollution" ; que la responsabilité du propriétaire ne peut être exercée que dans le cadre de cette convention et exclut toute action en réparation contre ses préposés ou mandataires, les membres de l'équipage, toute personne qui, sans en être membre, s'acquitte de services pour le navire, tout affréteur ou ses préposés ou mandataires, toute personne accomplissant des opérations de sauvetage ou son préposé ou mandataire et contre toute personne prenant des mesures de sauvegarde ; que, toutefois, la prohibition des demandes en réparation introduites contre ces personnes est levée lorsque le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels commis avec l'intention de provoquer un dommage ou

encore témérement avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; que cette faute qui permet de mettre en cause la responsabilité du propriétaire et de tous les responsables, quels qu'ils soient, est donc une "faute inexcusable" ; que la question se pose donc, au préalable, de savoir si MM. X... et Y..., la SpA Rina et la SA Total entrent dans la liste des personnes qui bénéficient de cette canalisation de responsabilité ; que M. X... est certes le "propriétaire ultime" de l'Erika, comme cela a été démontré plus haut ; que la définition que donne la CLC du propriétaire ne lui correspond pas ; que l'Erika était en effet immatriculé au nom de "Tevere Shipping" ; que c'est d'ailleurs l'opinion exprimée par le conseil de M. Y... à la page 109 de ses conclusions ; que M. X..., en tant que dirigeant social de Tevere Shipping en était le mandataire social et, en tant que tel, il entre dans l'énumération de l'article II 111-4 a) de la Convention CLC ; que, par conséquent, pour que des demandes en réparation du dommage par pollution puissent être formées contre lui devant une juridiction pénale, il faut que le dommage soit la conséquence de sa faute intentionnelle ou "inexcusable" ; que M. Y... est également le mandataire social de la société Panship management ; que cette société, qui était, au moins, le gestionnaire technique de l'Erika, s'acquittait de services pour ce navire, cas visé par l'article II 111-4 b) ; que, si l'article II 111-4 inclut en son alinéa a) "les mandataires (et les préposés) du propriétaire" et en son alinéa f) les mandataires des affréteurs (c), des sauveteurs (d) et des personnes prenant des mesures de sauvegarde (e), rien de tel n'est prévu pour les mandataires ou salariés de ceux qui s'acquittent de services pour le navire ; qu'il en résulte que M. Y... est exclu du bénéfice de la canalisation de responsabilité ; que la SpA Rina, société de classification, est certes payée par l'armateur mais, comme l'a rappelé son conseil dans ses conclusions relatives à l'immunité de juridiction dont elle jouit, si sa dépendance économique, envers l'armateur est source d'ambiguïtés, elle agit par délégation des Etats signataires des diverses conventions en matière maritime et participe, de ce fait, à une activité de service public ; que, bien plus, la SpA Rina est soumise à la Directive européenne 94/57/CE du 22 novembre 1994 et, à ce titre, il lui est interdit d'être sous le contrôle, de quelque nature que soit ce contrôle, de propriétaires ou de constructeurs de navires ou d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication, de l'équipement,

de la réparation ou de l'exploitation des navires ; que cette indépendance, qui doit être la caractéristique des sociétés de classification, tant pour la délivrance des certificats statutaires que du certificat de classe, dont les conseils de la SpA Rina ont fait remarquer qu'ils étaient indissociables (notamment au travers du formulaire de «Structural Survey Report ») et ressortissaient tous deux d'une prérogative de puissance publique, est incompatible avec une notion de services privés ; que c'est pourquoi la cour, suivant en cela l'avis exprimé par le professeur GG... dans un article paru dans la "Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports", estime que, société de classification, la SpA Rina ne bénéficie pas de la canalisation de responsabilité de la convention CLC ; que la SA Total est, comme la cour l'a précédemment souligné, le véritable affréteur à temps de l'Erika ; que l'article III-111-4c) de la convention CLC fait bénéficier de la canalisation de responsabilité instituée par cette convention "tout affréteur" précisant, pour bien marquer qu'il faut entendre de ce terme son acception la plus large, "(sous quelque appellation que ce soit...)" ; que, par conséquent, elle doit bénéficier de cette canalisation de responsabilité, sauf à démontrer que la faute qu'elle a commise est une faute intentionnelle ou "inexcusable" ; que les fautes de M. X... retenues par la cour sont d'avoir minoré consciemment les travaux de réfection de l'Erika, notamment à Bijela, ce qui a permis qu'il navigue alors qu'il n'y était plus apte, et d'avoir affrété l'Erika qu'il savait délabré, faute d'entretien suffisant, prenant ainsi le risque d'un sinistre ; qu'agir ainsi, c'est agir en osant beaucoup et jusqu'à l'imprudence, c'est-à-dire téméairement ; que c'est commettre volontairement une faute, éluder un entretien nécessaire, dont il avait nécessairement conscience qu'il conduirait à terme l'Erika, qui se dégradait du fait de la corrosion, au naufrage ; que cette faute inexcusable, telle que la jurisprudence et l'article L. 321-4 du code de l'aviation civile la définissent, prive M. X... du bénéfice des dispositions de la CLC ; que la cour a retenu comme faute à la charge de la société Total SA le fait par elle d'avoir affrété l'Erika sans respecter les règles qu'elle avait elle-même mis en place pour ne pas risquer d'affréter un navire inapte au transport de produits gravement polluants ; qu'il s'agit bien d'un agissement personnel de Total, mais il ne peut être affirmé que le représentant de cette société qui l'a commis avait conscience que, en agissant ainsi, il s'ensuivrait

probablement un dommage par pollution ; que, dès lors, les dispositions de la CLC bénéficient à la SA Total ;

“1) alors que, jugerait-on Total SA comme l’affréteur que le régime juridique de limitation de la responsabilité civile prévu par la convention CLC est exclu lorsque celui-ci commet, au sens de ce texte, une faute inexcusable, qui s’apprécie in abstracto, et qui se définit comme tout fait ou omission commis témérement et avec conscience que le dommage de pollution en résulterait probablement ; qu’en se bornant à dire qu’il ne peut être affirmé que le représentant de Total avait conscience que, en affrétant l’Erika sans respecter les règles que Total avait mises en place pour ne pas risquer d’affréter un navire inapte au transport de produits gravement polluants, il s’ensuivrait une pollution, sans rechercher si, en sa qualité de professionnel, Total devait avoir conscience qu’un dommage résulterait probablement d’un tel comportement, lorsqu’il résulte des éléments du dossier que, avant l’affrètement de l’Erika par Total, plusieurs compagnies pétrolières avaient exclu ce navire de leurs activités de transport compte tenu de son âge, de son mauvais état et des risques qu’il présentait, et que Total avait, malgré sa connaissance des risques liés à l’âge du navire, fait délibérément le choix de l’affréter sans même respecter ses propres règles de sécurité, la cour d’appel n’a pas donné de base légale à sa décision ;

“2) alors que, jugerait-on Total SA comme l’affréteur que le fait d’affréter un navire plusieurs fois déclaré inapte au transport de produits pétroliers, sans respecter ses propres règles d’affrètement et postérieurement aux limites de validité de ses propres inspections vetting constitue, à tout le moins, une carence et une négligence présentant l’apparence d’une faute inexcusable, s’agissant de violation de règles de sécurité commises par une société exerçant une activité habituelle de transport de produits pétroliers ; qu’en jugeant néanmoins que la convention CLC fait obstacle aux demandes de réparation visant la SA Total, lorsque la seule apparence d’une faute inexcusable suffit à écarter l’application du régime juridique de responsabilité civile prévu par la CLC au bénéfice de l’affréteur, la cour d’appel a méconnu les articles 1er et 5-2 de ce texte ;

“3) alors que, si la cour d'appel juge que la faute du représentant de Total n'est pas intentionnelle, il lui appartenait à tout le moins d'expliquer en quoi elle n'est pas inexcusable, dès lors que, relativement à l'action publique, elle justifiait la sévérité de la sanction infligée à Total par la gravité de la faute qu'elle a commise.

Et sur le deuxième moyen de cassation proposé dans les mêmes termes pour le conseil régional des Pays de Loire, le conseil général du Finistère, le conseil régional de Poitou Charentes, la commune de Saint-Nazaire, la commune de Ploemeur, et la communauté d'agglomération du Pays de Lorient ;

Et sur le troisième moyen de cassation proposé pour le conseil régional de Bretagne, pris de la violation des articles L. 218-18 du code de l'environnement, de la Convention CLC sur la responsabilité civile des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1134, 1382 et 1383 du code civil, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

“en ce que la cour d'appel a jugé que le préjudice écologique entrainait dans les prévisions de la Convention CLC et, en conséquence, a débouté les parties civiles demanderesse de leurs demandes de dommages-intérêts à l'égard de Total SA ;

“aux motifs que la SELARL Lysias, dans ses conclusions, fait valoir que les dommages qui n'entrent pas dans la définition des « dommages par pollution » au sens de l'article 1-6° de la Convention CLC ne sont pas concernés par cette convention et peuvent être réparés sur le fondement du droit commun ; qu'il en résulterait, selon ce raisonnement, que la SA Total ne pourrait pas être condamnée à réparer le préjudice matériel, économique et moral, mais devrait l'être pour le préjudice écologique, s'il était reconnu par la cour ; que ce raisonnement est également repris, avec une manifeste prudence, dans le compte-rendu versé aux débats d'un séminaire de droit maritime approfondi dirigé par le professeur XX... ; qu'il y est dit que l'environnement étant exclu du champ d'application du système international, il peut paraître envisageable de poursuivre des personnes exonérées par la convention sur le fondement du droit commun pour obtenir réparation ; que, cependant, la

Convention internationale du 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures définit les « dommages par pollution » comme ceux causés à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire [...] étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limités au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront ; qu'ainsi, bien loin d'exclure de son champ d'application l'altération à l'environnement, elle prévoit son indemnisation, même si elle en limite le montant aux mesures raisonnables de remise en état, ce qui correspond aux dispositions relatives à la réparation du préjudice causé à l'environnement, tel que prévu par l'article L. 160-1 du code de l'environnement dans sa rédaction issue de la loi du 1er août 2008 ; que cette interprétation est renforcée par le préambule de la convention qui exprime la volonté des Etats signataires de régler au plan international les questions de responsabilité et d'assurer une réparation équitable des personnes, qu'il s'agisse de personnes physiques, morales, de droit privé ou public, y compris les Etats et ses subdivisions, qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires ; que l'« effet utile », tel que rappelé par le professeur YY..., de la Convention CLC conduit enfin à considérer que la canalisation de responsabilité dont profite ici la SA Total, porte sur tous les types de préjudices ; que la cour est donc amenée à constater que la Convention CLC fait obstacle à ce que soient reçues les demandes en réparation de dommages par pollution visant la SA Total ;

“alors que l'article I 6° de la Convention CLC dispose que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront ; que cette définition, qui limite la réparation des dommages causés par une pollution aux remises en état, exclut nécessairement le préjudice écologique qui, se définissant comme celui affectant l'environnement indépendamment de tout intérêt humain, corporel ou matériel, et donc indépendamment du coût des remises en état, ne peut dès lors être réparé que sur le fondement du droit

commun, sans que la Convention CLC y fasse obstacle ; qu'en jugeant le contraire, la cour d'appel a violé l'article I 6° de ce texte ainsi que les articles 1382 et 1383 du code civil" ;

Et sur le troisième moyen de cassation proposé dans les mêmes termes pour le conseil régional des Pays de Loire, le conseil général du Finistère, le conseil régional de Poitou Charentes, la commune de Saint-Nazaire, la commune de Ploemeur, et la communauté d'agglomération du Pays de Lorient ;

Et sur le premier moyen de cassation proposé pour l'association la Ligue de protection des oiseaux, pris de la violation des articles I et III de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1382 et suivants du code civil, L. 541-2 du code de l'environnement, interprété à la lumière des objectifs assignés aux Etats membres par la Directive CEE 75-442 du 15 juillet 1975, et 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a dit irrecevables, en application de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, les demandes des parties civiles présentées au titre des dommages par pollution contre la société Total et donc la demande en réparation formulée par la LPO ;

"aux motifs qu'il est reproché enfin à la SA Total d'avoir, d'une part, contrevenu à ses propres règles Vetting en acceptant l'Erika, pétrolier en limite d'âge, alors que sa période d'acceptation était caduque et, d'autre part, malgré la connaissance qu'elle avait des risques inhérents au transport maritime d'hydrocarbures et plus particulièrement au transport du fuel n02, signé avec la société offshore Selmont, le 26 novembre 1999, un contrat d'affrètement au voyage sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission, notamment en termes de sécurité, et qu'elle n'avait de ce fait procédé à aucune inspection physique du bâtiment permettant ainsi à l'armateur, uniquement soucieux de rentabilité financière, de percevoir le fret sans contrepartie de mise aux normes de son navire ; que les règles du Vetting de Total ont été instaurées afin

de "s'assurer de la qualité de tous les tankers utilisés" pour le transport des cargaisons traitées par le groupe (01286/2 note Q.... 01283/2 note R...) ; que M. Q... explique que si aucune norme internationale n'exige de l'affrèteur de procéder à un "contrôle technique des navires", celui-ci trouve ses raisons dans le coût élevé pour l'entreprise d'un accident de mer, les coûts de nettoyage de la pollution et celui des indemnités aux victimes supportés in fine par les compagnies pétrolières, le risque d'une recherche de responsabilité de l'affrèteur pour faute ou négligence dans le choix du navire et le risque de voir la justice chercher à mettre en cause les acteurs solvables du transport maritime ; que l'Erika est sorti du chantier de construction en 1975 et il avait donc 24 ans lors de son naufrage ; que la note Total Fina Intertanko (0396/2) précise que, pour le Vetting, l'âge n'est pas un critère, sauf pour les navires de plus de 50 000 tonneaux et de plus de 25 ans qui ne seront pas même examinés ; qu'or, pour les pétroliers de plus de 15 ans, l'agrément du Vetting de Total n'était valable que pendant un an, de sorte que la dernière acceptation datant du 24 novembre 1998, il n'était plus agréé à compter du 25 novembre 1999 ; que, la charte-partie au voyage a été datée du 26 novembre 1999 ; que, néanmoins, en application des dispositions spéciales figurant au "L" de la partie 1 de cette charte, les instructions au voyage adressées le 30 novembre 1999 par Total OTS à Petrian Shipbrokers en faisaient partie intégrante ; que c'est donc le 30 novembre que cette charte-partie a été « finalisée » ; qu'il est donc établi que l'affrètement de l'Erika est intervenu bien après la date limite de l'agrément ; que la société Total observe, pour justifier cette situation, que ce délai n'est qu'indicatif, qu'il s'agit d'une règle qu'elle s'est imposée à elle-même, qu'il lui était loisible d'affréter des navires que le service Vetting n'avait pas inspectés, que c'est au moment de la négociation que son employé s'est informé de la situation de l'Erika au regard du Vetting de Total ; que c'est oublier que le Vetting n'a pas été créé pour satisfaire un quelconque caprice, mais bien pour échapper au reproche de négligence que pouvait encourir Total au cas d'affrètement d'un navire sous-norme ; que, si ceux qui ont établi la note Total Fina Intertanko ont fixé à un an la durée d'une acceptation, c'est bien parce qu'ils considéraient que, pour un pétrolier de 50 000 tonneaux et de plus de quinze ans, la prudence nécessitait que, chaque année, il soit inspecté pour s'assurer qu'il était apte à l'usage auquel le groupe Total le

destinait ; que la cour d'appel ne voit aucune autre justification à cette prudence que le risque des graves dégradations que le temps fait courir en une année à un navire déjà ancien ; qu'à l'inverse, s'affranchir de ce délai « prudentiel » d'un an au plus entre deux inspections vetting constitue en soi une imprudence ; que, sauf négligence dans l'inspection Vetting, si l'Erika en avait fait l'objet fin 1999, il n'aurait pas été accepté ; qu'en effet, l'inspection Vetting ayant pour objet de "s'assurer de la qualité des tankers utilisés" par Total, il est logique de considérer qu'une inspection répondant aux exigences de cette mission aurait révélé les faiblesses de l'Erika et son inaptitude à naviguer en Atlantique en période de tempêtes ; que, l'inspecteur aurait nécessairement tenu compte de ce que, lors de la précédente inspection par M. S..., l'Erika avait été jugé "à la limite" acceptable, qu'en dehors du pont principal, M. S... (02556/3) avait constaté que ses autres ponts étaient rouillés et cela seulement trois mois après les travaux de Bijela et enfin qu'il allait atteindre 25 ans, âge auquel Total n'affrétait plus les pétroliers ; qu'il aurait relevé que le certificat de classe n'avait été renouvelé à Augusta en novembre 1999 que pour seulement deux mois, ce qui suffisait à suspecter la nécessité de travaux d'entretien ; que, comme l'inspecteur de BP, M. T..., il aurait constaté que les dalots des deux bords du pont principal étaient fendus et présentaient une corrosion perforante sur bâbord, observation que l'inspecteur a jugé comme étant à haut risque, sans doute parce que, bien que les dalots ne fassent pas partie des éléments qui concourent à la résistance de la structure, leur corrosion seize mois après les travaux de Bijela laissait deviner de plus graves désordres ; qu'il importe peu que d'autres services Vetting d'autres sociétés pétrolières aient conclu à la "travaillabilité" de l'Erika ; que, la suite a démontré qu'il était trop corrodé pour être employé tel quel et l'erreur commise par les inspecteurs vetting d'autres compagnies n'efface en aucune manière la faute d'imprudence commise par Total en affrétant l'Erika dans ces conditions ; qu'en s'affranchissant des règles relatives à la fréquence des inspections Vetting, le signataire de la charte-partie au voyage passée avec la société Selmont, société qui n'était pas une "coquille vide" mais dont il était clair pour tous que ses représentants n'avaient aucune compétence autre que commerciale (M. Q... 0 3636 p. 4), a donc commis une imprudence qui a permis que l'Erika navigue les 8, 9, 10 et 11 décembre 1999 par un temps très dur entre Dunkerque et l'Espagne, ce qui a

contribué à créer la situation ayant permis le naufrage et la pollution qui s'en est suivie ; que, celui qui a commis cette faute, ce n'est pas celui qui a consulté prématurément la base SURF du service Vetting, M. ZZ..., mais celui qui a conclu la charte-partie au voyage dans de telles conditions ; que, la charte-partie conclue entre TTC et Selmont n'a jamais été signée, suivant une coutume du monde maritime qui accorde plus de valeur aux actes d'exécution des conventions qu'à leur signature ; qu'elle n'en a pas moins été appliquée, ce qui démontre l'accord des volontés, et la force de ses dispositions n'est pas mise en cause ; que, l'identification de celui qui a conclu le contrat d'affrètement au voyage au nom de TTC ne présente cependant aucune difficulté puisque TTC n'avait aucun personnel propre et que son seul organe était M. Q..., son mandataire social ; qu'il a d'ailleurs expressément reconnu que les chartes-parties d'affrètement au voyage étaient toutes soumises à sa signature (03636/2, 02497/4) ; qu'or M. Q... n'était pas seulement dirigeant social de TTC ; qu'il était surtout responsable des affaires juridiques et de la sécurité de la direction "trading/shipping" de la SA Total et c'est à ce titre, comme il l'a précisé devant le juge d'instruction (03636/2), qu'il a été amené à exercer un mandat social au sein de TTC et qu'il aurait eu à signer a posteriori la charte-partie au voyage de l'Erika, si celui-ci n'avait pas coulé ; qu'en réalité, c'est en raison de sa qualité de cadre dirigeant du groupe Total, comme il l'a reconnu (03636/2) et pour le compte de la SA Total, comme il l'a encore admis (02497/4), qu'il signait les chartes-parties au voyage ; que, la faute qu'il a commise en avalisant, dans des conditions qui n'auraient pas dû le permettre, l'affrètement au voyage de l'Erika au nom de la SA Total qu'il représentait dans cette activité, engage donc pénalement la SA Total, dès lors qu'il disposait de la compétence, de l'autorité et des moyens que lui conféraient ses hautes fonctions dans l'organigramme de la SA Total pour accomplir les diligences normales que requéraient les opérations maritimes de la SA Total ; que, pour cette raison, le jugement sera donc confirmé en ce qu'il a retenu la responsabilité pénale de la SA Total ;

“et aux motifs que, sur l'application de la Convention CLC ; que, la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ratifiée par la France, dispose notamment : «

Art. II : La présente Convention s'applique exclusivement: a) aux dommages de pollution survenus: i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale ; b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages ;

Art. III : 1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement (défini par l'article 1-8 comme tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution) [...], est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.[...]

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du par. 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre : a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage ; b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire ; c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue) armateur ou armateur-gérant du navire ; d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente ; e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde ; f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux al. c), d) et e) ; à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers [...] ;

Art. V : 2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le

dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.» ; que cette convention définit en son article 1-3 le « propriétaire » comme « la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété » ; qu'elle spécifie qu'entrent dans la définition des « dommages par pollution » les préjudices ou les dommages causés à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront, et le coût des mesures de sauvegarde, c'est-à-dire «toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution» et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures ; qu'ainsi, dès lors que le lien de causalité entre le navire immatriculé à son nom et la pollution est établi, cette convention institue "la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé" responsable de plein droit des "dommages par pollution" ; que la responsabilité du propriétaire ne peut être exercée que dans le cadre de cette convention et exclut toute action en réparation contre ses préposés ou mandataires, les membres de l'équipage, toute personne qui, sans en être membre, s'acquitte de services pour le navire, tout affréteur ou ses préposés ou mandataires, toute personne accomplissant des opérations de sauvetage ou son préposé ou mandataire et contre toute personne prenant des mesures de sauvegarde ; que, toutefois, la prohibition des demandes en réparation introduites contre ces personnes est levée lorsque le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels commis avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérement avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; que cette faute qui permet de mettre en cause la responsabilité du propriétaire et de tous les responsables, quels qu'ils soient, est donc une "faute inexcusable" ; que la question se pose donc, au préalable, de savoir si MM. X... et Y..., la SpA Rina et la SA Total entrent dans la

liste des personnes qui bénéficient de cette canalisation de responsabilité ; que M. X... est certes le "propriétaire ultime" de l'Erika, comme cela a été démontré plus haut ; que la définition que donne la CLC du propriétaire ne lui correspond pas ; que l'Erika était en effet immatriculé au nom de "Tevere Shipping" ; que c'est d'ailleurs l'opinion exprimée par le conseil de M. Y... à la page 109 de ses conclusions ; que M. X..., en tant que dirigeant social de Tevere Shipping en était le mandataire social et, en tant que tel, il entre dans l'énumération de l'article III-4a) de la Convention CLC ; que, par conséquent, pour que des demandes en réparation du dommage par pollution puissent être formées contre lui devant une juridiction pénale, il faut que le dommage soit la conséquence de sa faute intentionnelle ou "inexcusable" ; que M. Y... est également le mandataire social de la société Panship Management ; que cette société, qui était, au moins, le gestionnaire technique de l'Erika, s'acquittait de services pour ce navire, cas visé par l'article III 4 b) ; que si, si l'article III-4 inclut en son alinéa a) "les mandataires (et les préposés) du propriétaire" et en son alinéa f) les mandataires des affréteurs (c), des sauveteurs (d) et des personnes prenant des mesures de sauvegarde (e), rien de tel n'est prévu pour les mandataires ou salariés de ceux qui s'acquittent de services pour le navire ; qu'il en résulte que M. Y... est exclu du bénéfice de la "canalisation de responsabilité" ; que la SpA Rina, société de classification, est certes payée par l'armateur mais, comme l'a rappelé son conseil dans ses conclusions relatives à l'immunité de juridiction dont elle jouit, si sa dépendance économique, envers l'armateur est source d'ambiguïtés, elle agit par délégation des Etats signataires des diverses conventions en matière maritime et participe, de ce fait, à une activité de service public ; que, bien plus, la SpA Rina est soumise à la Directive européenne 94/57/CE du 22 novembre 1994 et, à ce titre, il lui est interdit d'être sous le contrôle, de quelque nature que soit ce contrôle, de propriétaires ou de constructeurs de navires ou d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication, de l'équipement, de la réparation ou de l'exploitation des navires ; que cette indépendance, qui doit être la caractéristique des sociétés de classification, tant pour la délivrance des certificats statutaires que du certificat de classe, dont les conseils de la SpA Rina ont fait remarquer qu'ils étaient indissociables (notamment au travers du formulaire de « Structural Survey Report ») et ressortissaient

tous deux d'une prérogative de puissance publique, est incompatible avec une notion de services privés ; que c'est pourquoi la cour d'appel, suivant en cela l'avis exprimé par le professeur GG... dans un article paru dans la "revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports", estime que, société de classification, la SpA Rina ne bénéficie pas de la canalisation de responsabilité de la Convention CLC ; que la SA Total est, comme la cour d'appel l'a précédemment souligné, le véritable affréteur à temps de l'Erika ; qu'or, l'article 111-4 c) de la Convention CLC fait bénéficier de la canalisation de responsabilité instituée par cette convention "tout affréteur" précisant, pour bien marquer qu'il faut entendre de ce terme son acception la plus large, "(sous quelque appellation que ce soit...)" ; que, par conséquent elle doit bénéficier de cette canalisation de responsabilité, sauf à démontrer que la faute qu'elle a commise est une faute intentionnelle ou "inexcusable" ; que les fautes de M. X... retenues par la cour d'appel sont d'avoir minoré consciemment les travaux de réfection de l'Erika, notamment à Bijela, ce qui a permis qu'il navigue alors qu'il n'y était plus apte, et d'avoir affrété l'Erika qu'il savait délabré, faute d'entretien suffisant, prenant ainsi le risque d'un sinistre ; qu'agir ainsi, c'est agir en osant beaucoup et jusqu'à l'imprudence, c'est-à-dire témérement ; que c'est commettre volontairement une faute, éluder un entretien nécessaire, dont il avait nécessairement conscience qu'il conduirait à terme l'Erika, qui se dégradait du fait de la corrosion, au naufrage ; que cette faute inexcusable, telle que la jurisprudence et l'article L. 321-4 du code de l'aviation civile la définissent, prive M. X... du bénéfice des dispositions de la CLC ; que, la cour d'appel a retenu comme faute à la charge de la société Total SA le fait par elle d'avoir affrété l'Erika sans respecter les règles qu'elle avait elle-même mis en place pour ne pas risquer d'affréter un navire inapte au transport de produits gravement polluants ; qu'il s'agit bien d'un agissement personnel de Total, mais il ne peut être affirmé que le représentant de cette société qui l'a commis avait conscience que, en agissant ainsi, il s'ensuivrait probablement un dommage par pollution ; que, dès lors, les dispositions de la CLC bénéficient à la SA Total ; que cette reconnaissance de l'application de la CLC à la SA Total et non pas à la SpA Rina ou à M. Y... n'a aucun caractère discriminatoire, car ils ne sont pas dans une situation analogue, l'importance de leurs fautes étant sans commune mesure et ces

prévenus n'étant pas dans le même rapport vis-à-vis du navire ; que la SELARL Lysias, dans ses conclusions, fait valoir que les dommages qui n'entrent pas dans la définition des « dommages par pollution » au sens de l'article I-6° de la Convention CLC ne sont pas concernés par cette convention et peuvent être réparés sur le fondement du droit commun ; qu'il en résulterait, selon ce raisonnement, que la SA Total ne pourrait pas être condamnée à réparer le préjudice matériel, économique et moral, mais devrait l'être pour le préjudice écologique, s'il était reconnu par la cour d'appel ; que ce raisonnement est également repris, avec une manifeste prudence, dans le compte-rendu versé aux débats d'un séminaire de droit maritime approfondi dirigé par le professeur XX... ; qu'il est dit que l'environnement étant exclu du champ d'application du système international, il peut paraître envisageable de poursuivre des personnes exonérées par la convention sur le fondement du droit commun pour obtenir réparation ; que, cependant, la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures définit les « dommages par pollution » comme ceux « causés à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire [...] étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limités au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront » ; qu'ainsi, bien loin d'exclure de son champ d'application l'altération à l'environnement, elle prévoit son indemnisation, même si elle en limite le montant aux mesures raisonnables de remise en état, ce qui correspond aux dispositions relatives à la réparation du préjudice causé à l'environnement, tel que prévu par l'article L. 160-1 du code de l'environnement dans sa rédaction issue de la loi du 1er août 2008 ; que cette interprétation est renforcée par le préambule de la convention qui exprime la volonté des Etats signataires de régler au plan international les questions de responsabilité et d'assurer une réparation équitable des personnes, qu'il s'agisse de personnes physiques, morales, de droit privé ou public, y compris les Etats et ses subdivisions, qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires ; que l'« effet utile », tel que rappelé par le professeur YY..., de la Convention CLC conduit enfin à considérer que la canalisation de

responsabilité dont profite ici la SA Total, porte sur tous les types de préjudices ; que la cour d'appel est donc amenée à constater que la Convention CLC fait obstacle à ce que soient reçues les demandes en réparation de dommages par pollution visant la SA Total ; qu'il a enfin été soutenu par le conseil de l'un des prévenus que les actions en dommages-intérêts présentées par diverses parties civiles seraient prescrites en application de l'article VIII de la Convention CLC ; qu'en effet, cet article édicte une prescription des droits à indemnisation dans les trois ans à compter de la date du dommage, et un délai de forclusion de six ans après l'événement qui l'a occasionné ; que, cependant, à la différence du 40 de l'article III de cette même convention qui précise que ne peut être introduite aucune demande de réparation de dommage par pollution, « qu'elle soit ou non fondée sur la présente convention », cet article VIII ne porte que sur « les droits à indemnisation prévus par la présente convention » ; qu'il en ressort que ceux qui échappent à son application échappent également à l'application de la prescription et de la forclusion qu'elle édicte ; qu'en l'espèce, il a été constaté que M. Y... comme la SpA Rina n'entraient pas dans l'énumération de l'article III-4, c'est-à-dire de ceux qui bénéficie de la canalisation de responsabilité instituée par la Convention CLC et que M. X..., qui lui y entre, ne peut en bénéficier en raison de son fait personnel ; qu'ils sont ainsi tous les trois hors du champ de la convention et ne peuvent donc bénéficier de ses dispositions ; que, de ce fait, la cour d'appel reste donc compétente pour statuer sur les demandes en réparation du préjudice causé par les fautes commises par MM. X... et Y... et la SpA Rina ;

“et aux motifs que certaines des parties civiles, dans leurs conclusions, demandent la condamnation, sur le fondement de l'article 470-1 du code de procédure pénale, lequel dispose que le tribunal correctionnel demeure compétent pour accorder réparation de tous les dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite de tous les prévenus relaxés et l'un des conseils des parties civiles précise qu'il fonde sa demande sur les articles 1382 et 1383 du code civil ; que ces parties civiles ne font état d'aucune autre faute que celles qui sont visées dans la prévention et dont la cour d'appel considère qu'elles sont inexistantes de leur part, hormis des soutes insuffisantes ; qu'or la réalité d'une insuffisance de soutes est discutée et, à la supposer établie, rien

n'autorise à considérer que celle-ci serait l'une des causes du naufrage, le navire n'ayant pas eu le temps d'en consommer suffisamment pour que cette insuffisance ait eu de façon certaine une incidence sur le comportement du commandant ; que, de plus, si la société Total SA doit être considérée comme affréteur au voyage et bénéficiaire à ce titre de la canalisation de responsabilité édictée par la Convention CLC, il faut noter que la société TTC était le mandataire de Total SA pour passer le contrat d'affrètement et que TPS a été clairement identifiée comme le mandataire de TTC, si bien que ces deux sociétés bénéficient également de la canalisation de responsabilité, en application du « f » du 40 paragraphe de l'article 3 de la Convention CLC (qui, s'il ne renvoie pas au « b » de ce même paragraphe qui concerne M. Y..., renvoie au « c ») ; que, de même, la société Selmont, affréteur à temps de l'Erika, est bénéficiaire de la canalisation de responsabilité ; que son mandataire social véritable et son préposé que sont MM. EE... et FF... doivent de la même façon bénéficier de la canalisation de responsabilité ; que les demandes fondées sur l'article 470-1 du code de procédure pénale ne sauraient donc prospérer à l'égard ni de TTC, ni de TPS ni de MM. FF... et EE... ;

“1) alors qu’aux termes de l’article III, § 4, c) de la Convention CLC, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue) armateur ou armateur-gérant du navire ; qu’il ressort des propres constatations de l’arrêt que l’affréteur du navire est la société Total transport corporation, laquelle apparaît en qualité d’affréteur sur la charte-partie ; qu’en faisant cependant bénéficier la société Total de la canalisation de responsabilité instituée par la Convention CLC, quand la société Total devait répondre des conséquences de la pollution par hydrocarbures sur le fondement de la responsabilité civile de droit commun, la cour d’appel a violé les dispositions susvisées ;

“2) alors qu’aux termes de l’article III, § 4, c) de la Convention CLC, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre tout affréteur (sous quelque

appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue) armateur ou armateur-gérant du navire ; que ce texte ne vise pas le mandant de l'affréteur ; qu'il ressort des propres constatations de l'arrêt que l'affréteur du navire est la société Total transport corporation, laquelle apparaît en qualité d'affréteur sur la charte-partie ; qu'en retenant cependant, pour faire bénéficier la société Total de la canalisation de responsabilité instituée par la Convention CLC que M. Q..., dirigeant de la Total transport corporation, avait conclu l'affrètement du navire « Erika » pour le compte de la société Total, et donc que cette dernière était le mandant de l'affréteur, la cour d'appel a violé les dispositions susvisées ;

“3) alors, aussi, que (subsidaire), l'affréteur du navire ne bénéficie pas de la canalisation de responsabilité instituée par la Convention CLC si le dommage résulte de son fait ou de son omission personnel, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; qu'il ressort des propres constatations de l'arrêt que le Vetting n'a pas été créé pour satisfaire un quelconque caprice, mais bien pour échapper au reproche de négligence que pouvait encourir Total au cas d'affrètement d'un navire sous-norme ; que, si ceux qui ont établi la note Total Fina Intertanko ont fixé à un an la durée d'une acceptation, c'est bien parce qu'ils considéraient que, pour un pétrolier de 50 000 tonnes et de plus de quinze ans, la prudence nécessitait que, chaque année, il soit inspecté pour s'assurer qu'il était apte à l'usage auquel le groupe Total le destinait ; que la cour d'appel ne voit aucune autre justification à cette prudence que le risque des graves dégradations que le temps fait courir en une année à un navire déjà ancien ; qu'à l'inverse, s'affranchir de ce délai « prudentiel » d'un an au plus entre deux inspections Vetting constitue en soi une imprudence ; que, sauf négligence dans l'inspection Vetting, si l'Erika en avait fait l'objet fin 1999, il n'aurait pas été accepté ; qu'en effet, l'inspection Vetting ayant pour objet de "s'assurer de la qualité des tankers utilisés" par Total, il est logique de considérer qu'une inspection répondant aux exigences de cette mission aurait révélé les faiblesses de l'Erika et son inaptitude à naviguer en Atlantique en période de tempêtes ; que, l'inspecteur aurait nécessairement tenu compte de ce que, lors de la précédente inspection par M. S..., l'Erika avait été jugé "à la

limite" acceptable, qu'en dehors du pont principal, M. S... (02556/3) avait constaté que ses autres ponts étaient rouillés et cela seulement trois mois après les travaux de Bijela et enfin qu'il allait atteindre 25 ans, âge auquel Total n'affrétait plus les pétroliers ; qu'il aurait relevé que le certificat de classe n'avait été renouvelé à Augusta en novembre 1999 que pour seulement deux mois, ce qui suffisait à suspecter la nécessité de travaux d'entretien ; que, comme l'inspecteur de BP, M. T..., il aurait constaté que les dalots des deux bords du pont principal étaient fendus et présentaient une corrosion perforante sur bâbord, observation que l'inspecteur a jugé comme étant à haut risque, sans doute parce que, bien que les dalots ne fassent pas partie des éléments qui concourent à la résistance de la structure, leur corrosion seize mois après les travaux de Bijela laissait deviner de plus graves désordres ; qu'il se déduit de ces constatations que la société Total a commis une faute inexcusable la privant du bénéfice des dispositions de la Convention CLC ; qu'en statuant comme il l'a fait, la cour d'appel a violé les dispositions susvisées ;

"4) alors que, encore (subsidaire), les dommages par pollution sont définis par la Convention CLC (art. I, § 6) comme « le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront » et « le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures » ; que le dommage moral subi par la Ligue de protection des oiseaux, victime de la pollution par hydrocarbures, ainsi que le préjudice écologique ne sont pas soumis à la Convention CLC ; que la Ligue de protection des oiseaux pouvait donc rechercher la responsabilité de la société Total en réparation de ces dommages sur le fondement de la responsabilité civile de droit commun ; qu'en décidant du contraire, la cour d'appel a violé les dispositions susvisées ;

“5) alors qu’en toute hypothèse, toute personne qui produit ou détient des déchets dans des conditions de nature à produire des effets nocifs sur le sol, la flore et la faune, à dégrader les sites ou les paysages, à polluer l’air ou les eaux, à engendrer des bruits et des odeurs et, d’une façon générale, à porter atteinte à la santé de l’homme et à l’environnement, est tenue d’en assurer ou d’en faire assurer l’élimination conformément aux dispositions du présent chapitre, dans des conditions propres à éviter lesdits effets ; que l’élimination des déchets comporte les opérations de collecte, transport, stockage, tri et traitement nécessaires à la récupération des éléments et matériaux réutilisables ou de l’énergie, ainsi qu’au dépôt ou au rejet dans le milieu naturel de tous autres produits dans des conditions propres à éviter les nuisances ci-dessus mentionnées ; que la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE 24 juin 2008, commune de Mesquer c/ société Total France SA et société Total international Ltd, C-188/07)2) a dit pour droit que des hydrocarbures accidentellement déversés en mer à la suite d’un naufrage, se retrouvant mélangés à l’eau ainsi qu’à des sédiments et dérivant le long des côtes d’un Etat membre jusqu’à s’échouer sur celles-ci, constituent des déchets au sens de l’article 1er, sous a), de la Directive 75/442, telle que modifiée par la décision 96/350, dès lors que ceux-ci ne sont plus susceptibles d’être exploités ou commercialisés sans opération de transformation préalable et qu’aux fins de l’application de l’article 15 de la Directive 75/442, telle que modifiée par la décision 96/350, au déversement accidentel d’hydrocarbures en mer à l’origine d’une pollution des côtes d’un Etat membre, le juge national peut considérer le vendeur de ces hydrocarbures et affréteur du navire les transportant comme producteur des dits déchets, au sens de l’article 1er, sous b), de la Directive 75/442, telle que modifiée par la Décision 96/350, et, ce faisant, comme “détenteur antérieur” aux fins de l’application de l’article 15, second tiret, première partie, de cette directive, si ce juge, au vu des éléments que lui seul est à même d’apprécier, aboutit à la conclusion que ce vendeur-affréteur a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par ce naufrage, en particulier s’il s’est abstenu de prendre les mesures visant à prévenir un tel événement telles que celles concernant le choix du navire et que s’il s’avère que les coûts liés à l’élimination des déchets générés par un déversement accidentel d’hydrocarbures en mer ne sont

pas pris en charge par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou ne peuvent l'être en raison de l'épuisement du plafond d'indemnisation prévu pour ce sinistre et que, en application des limitations et/ou des exonérations de responsabilité prévues, le droit national d'un Etat membre, y compris celui issu de conventions internationales, empêche que ces coûts soient supportés par le propriétaire du navire et/ou l'affréteur de ce dernier, alors même que ceux-ci sont à considérer comme des "détenteurs" au sens de l'article 1er, sous c), de la Directive 75/442, telle que modifiée par la décision 96/350, un tel droit national devra alors permettre, pour assurer une transposition conforme à l'article 15 de cette directive, que lesdits coûts soient supportés par le producteur du produit générateur des déchets ainsi répandus ; que, cependant, conformément au principe du pollueur-payeur, un tel producteur ne peut être tenu de supporter ces coûts que si, par son activité, il a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage du navire ; qu'en s'abstenant de rechercher, si la société Total n'était pas tenue de d'indemniser la Ligue de protection des oiseaux à raison du déversement sur la côte de déchets, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des dispositions susvisées ;

"6) alors qu'enfin, M. HH..., président-directeur général, auditionné par la commission d'enquête de l'assemblée nationale a affirmé devant la Commission d'enquête de l'Assemblée nationale : « Pour ce qui est du cas de l'Erika, notre groupe, ses dirigeants et tout son personnel ont profondément conscience d'être l'un des maillons d'une chaîne qui a failli, et tous en acceptent les conséquences et les responsabilités. Nous avons ainsi pris directement en charge, dans le cadre légal du plan Polmar, un certain nombre d'actions : le pompage de l'épave, le traitement des déchets rassemblés sur des sites voisins de la raffinerie de Donges, des opérations de nettoyage sur des sites difficiles nécessitant des moyens appropriés et, à travers la création d'une fondation pour la mer, la participation à la restauration d'équilibres écologiques dégradés » ; qu'en statuant comme elle l'a fait, sans considérer cette reconnaissance de responsabilité, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des dispositions susvisées" ;

Et sur le premier moyen de cassation proposé dans les mêmes termes pour le conseil général de Vendée ;

Et sur le deuxième moyen de cassation proposé pour la Ligue de protection des oiseaux, pris de la violation des articles I et III de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1382 et suivants du code civil, L. 541-2 du code de l'environnement, interprété à la lumière des objectifs assignés aux Etats membres par la Directive CEE 75-442 du 15 juillet 1975, et 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

“en ce que l’arrêt attaqué a dit implicitement mais nécessairement dit irrecevables, en application de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, les demandes des parties civiles présentées au titre des dommages par pollution contre la société Total transport corporation (TTC), et donc la demande en réparation formulée par la Ligue de protection des oiseaux ;

“aux motifs qu’il est reproché enfin à la SA Total d’avoir, d’une part, contrevenu à ses propres règles Vetting en acceptant l’Erika, pétrolier en limite d’âge, alors que sa période d’acceptation était caduque et, d’autre part, malgré la connaissance qu’elle avait des risques inhérents au transport maritime d’hydrocarbures et plus particulièrement au transport du fuel n02, signé avec la société offshore Selmont, le 26 novembre 1999, un contrat d’affrètement au voyage sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission, notamment en termes de sécurité, et qu’elle n’avait de ce fait procédé à aucune inspection physique du bâtiment permettant ainsi à l’armateur, uniquement soucieux de rentabilité financière, de percevoir le fret sans contrepartie de mise aux normes de son navire ; que les règles du Vetting de Total ont été instaurées afin de “s’assurer de la qualité de tous les tankers utilisés” pour le transport des cargaisons traitées par le groupe (01286/2 note Q.... 01283/2 note R...) ; que M. Q... explique que si aucune norme internationale n’exige de l’affréteur de procéder à un “contrôle technique des navires”, celui-ci trouve ses raisons dans le coût

élevé pour l'entreprise d'un accident de mer, les coûts de nettoyage de la pollution et celui des indemnités aux victimes supportés in fine par les compagnies pétrolières, le risque d'une recherche de responsabilité de l'affréteur pour faute ou négligence dans le choix du navire et le risque de voir la justice chercher à mettre en cause les acteurs solvables du transport maritime ; que l'Erika est sorti du chantier de construction en 1975 et il avait donc 24 ans lors de son naufrage ; que la note Total Fina Intertanko (0396/2) précise que, pour le Vetting, l'âge n'est pas un critère, sauf pour les navires de plus de 50 000 tonneaux et de plus de 25 ans qui ne seront pas même examinés ; qu'or, pour les pétroliers de plus de 15 ans, l'agrément du Vetting de Total n'était valable que pendant un an, de sorte que la dernière acceptation datant du 24 novembre 1998, il n'était plus agréé à compter du 25 novembre 1999 ; que, la charte-partie au voyage a été datée du 26 novembre 1999 ; que, néanmoins, en application des dispositions spéciales figurant au "L" de la partie 1 de cette charte, les instructions au voyage adressées le 30 novembre 1999 par Total OTS à Petrian Shipbrokers en faisaient partie intégrante ; que c'est donc le 30 novembre que cette charte-partie a été « finalisée » ; qu'il est donc établi que l'affrètement de l'Erika est intervenu bien après la date limite de l'agrément ; que la société Total observe, pour justifier cette situation, que ce délai n'est qu'indicatif, qu'il s'agit d'une règle qu'elle s'est imposée à elle-même, qu'il lui était loisible d'affréter des navires que le service Vetting n'avait pas inspectés, que c'est au moment de la négociation que son employé s'est informé de la situation de l'Erika au regard du Vetting de Total ; que c'est oublier que le Vetting n'a pas été créé pour satisfaire un quelconque caprice, mais bien pour échapper au reproche de négligence que pouvait encourir Total au cas d'affrètement d'un navire sous-norme ; que, si ceux qui ont établi la note Total Fina Intertanko ont fixé à un an la durée d'une acceptation, c'est bien parce qu'ils considéraient que, pour un pétrolier de 50 000 tonneaux et de plus de quinze ans, la prudence nécessitait que, chaque année, il soit inspecté pour s'assurer qu'il était apte à l'usage auquel le groupe Total le destinait ; que la cour d'appel ne voit aucune autre justification à cette prudence que le risque des graves dégradations que le temps fait courir en une année à un navire déjà ancien ; qu'à l'inverse, s'affranchir de ce délai « prudentiel » d'un an au plus entre deux inspections Vetting constitue en soi une imprudence ;

que, sauf négligence dans l'inspection Vetting, si l'Erika en avait fait l'objet fin 1999, il n'aurait pas été accepté ; qu'en effet, l'inspection Vetting ayant pour objet de "s'assurer de la qualité des tankers utilisés" par Total, il est logique de considérer qu'une inspection répondant aux exigences de cette mission aurait révélé les faiblesses de l'Erika et son inaptitude à naviguer en Atlantique en période de tempêtes ; que, l'inspecteur aurait nécessairement tenu compte de ce que, lors de la précédente inspection par M. S..., l'Erika avait été jugé "à la limite" acceptable, qu'en dehors du pont principal, M. S... (02556/3) avait constaté que ses autres ponts étaient rouillés et cela seulement trois mois après les travaux de Bijela et enfin qu'il allait atteindre 25 ans, âge auquel Total n'affrétait plus les pétroliers ; qu'il aurait relevé que le certificat de classe n'avait été renouvelé à Augusta en novembre 1999 que pour seulement deux mois, ce qui suffisait à suspecter la nécessité de travaux d'entretien ; que, comme l'inspecteur de BP, M. T..., il aurait constaté que les dalots des deux bords du pont principal étaient fendus et présentaient une corrosion perforante sur bâbord, observation que l'inspecteur a jugé comme étant à haut risque, sans doute parce que, bien que les dalots ne fassent pas partie des éléments qui concourent à la résistance de la structure, leur corrosion seize mois après les travaux de Bijela laissait deviner de plus graves désordres ; qu'il importe peu que d'autres services Vetting d'autres sociétés pétrolières aient conclu à la "travaillabilité" de l'Erika ; que, la suite a démontré qu'il était trop corrodé pour être employé tel quel et l'erreur commise par les inspecteurs Vetting d'autres compagnies n'efface en aucune manière la faute d'imprudence commise par Total en affrétant l'Erika dans ces conditions ; qu'en s'affranchissant des règles relatives à la fréquence des inspections Vetting, le signataire de la charte-partie au voyage passée avec la société Selmont, société qui n'était pas une "coquille vide" mais dont il était clair pour tous que ses représentants n'avaient aucune compétence autre que commerciale (M. Q... 0 3636 p. 4), a donc commis une imprudence qui a permis que l'Erika navigue les 8, 9, 10 et 11 décembre 1999 par un temps très dur entre Dunkerque et l'Espagne, ce qui a contribué à créer la situation ayant permis le naufrage et la pollution qui s'en est suivie ; que, celui qui a commis cette faute, ce n'est pas celui qui a consulté prématurément la base SURF du service Vetting, M. ZZ..., mais celui qui a conclu la charte-partie au voyage dans de telles conditions ; que, la charte-partie conclue

entre TTC et Selmont n'a jamais été signée, suivant une coutume du monde maritime qui accorde plus de valeur aux actes d'exécution des conventions qu'à leur signature ; qu'elle n'en a pas moins été appliquée, ce qui démontre l'accord des volontés, et la force de ses dispositions n'est pas mise en cause ; que, l'identification de celui qui a conclu le contrat d'affrètement au voyage au nom de TTC ne présente cependant aucune difficulté puisque TTC n'avait aucun personnel propre et que son seul organe était M. Q..., son mandataire social ; qu'il a d'ailleurs expressément reconnu que les chartes-parties d'affrètement au voyage étaient toutes soumises à sa signature (03636/2, 02497/4) ; qu'or M. Q... n'était pas seulement dirigeant social de TTC ; qu'il était surtout responsable des affaires juridiques et de la sécurité de la direction "trading/shipping" de la SA Total et c'est à ce titre, comme il l'a précisé devant le juge d'instruction (03636/2), qu'il a été amené à exercer un mandat social au sein de TTC et qu'il aurait eu à signer a posteriori la charte-partie au voyage de l'Erika, si celui-ci n'avait pas coulé ; qu'en réalité, c'est en raison de sa qualité de cadre dirigeant du groupe Total, comme il l'a reconnu (03636/2) et pour le compte de la SA Total, comme il l'a encore admis (02497/4), qu'il signait les chartes-parties au voyage ; que, la faute qu'il a commise en avalisant, dans des conditions qui n'auraient pas dû le permettre, l'affrètement au voyage de l'Erika au nom de la SA Total qu'il représentait dans cette activité, engage donc pénalement la SA Total, dès lors qu'il disposait de la compétence, de l'autorité et des moyens que lui conféraient ses hautes fonctions dans l'organigramme de la SA Total pour accomplir les diligences normales que requéraient les opérations maritimes de la SA Total ; que, pour cette raison, le jugement sera donc confirmé en ce qu'il a retenu la responsabilité pénale de la SA Total ;

“et aux motifs que, sur l'application de la Convention CLC, la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ratifiée par la France, dispose notamment : « Art. II : La présente Convention s'applique exclusivement: a) aux dommages de pollution survenus : i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette

zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale ; b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages ; Art. III : 1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement (défini par l'article 1-8 comme tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution) [...], est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article [...] 4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du par. 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre : a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage ; b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire ; c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue) armateur ou armateur-gérant du navire ; d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente ; e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde ; f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux al. c), d) et e) ; à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers. [...] ; Art. V : 2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.» ; que cette convention définit en son article 1-3 le « propriétaire » comme « la personne

ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété » ; qu'elle spécifie qu'entrent dans la définition des « dommages par pollution » les préjudices ou les dommages causés à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront, et le coût des mesures de sauvegarde, c'est-à-dire «toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution» et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures ; qu'ainsi, dès lors que le lien de causalité entre le navire immatriculé à son nom et la pollution est établi, cette convention institue "la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé" responsable de plein droit des "dommages par pollution" ; que la responsabilité du propriétaire ne peut être exercée que dans le cadre de cette convention et exclut toute action en réparation contre ses préposés ou mandataires, les membres de l'équipage, toute personne qui, sans en être membre, s'acquitte de services pour le navire, tout affréteur ou ses préposés ou mandataires, toute personne accomplissant des opérations de sauvetage ou son préposé ou mandataire et contre toute personne prenant des mesures de sauvegarde ; que, toutefois, la prohibition des demandes en réparation introduites contre ces personnes est levée lorsque le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels commis avec l'intention de provoquer un dommage ou encore témérement avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; que cette faute qui permet de mettre en cause la responsabilité du propriétaire et de tous les responsables, quels qu'ils soient, est donc une "faute inexcusable" ; que la question se pose donc, au préalable, de savoir si MM. X... et Y..., la SpA Rina et la SA Total entrent dans la liste des personnes qui bénéficient de cette canalisation de responsabilité ; que M. X... est certes le "propriétaire ultime" de l'Erika, comme cela a été démontré plus haut ; que la définition que donne la CLC du propriétaire ne lui correspond pas ; que l'Erika était en effet immatriculé au nom de "Tevere Shipping" ;

que c'est d'ailleurs l'opinion exprimée par le conseil de M. Y... à la page 109 de ses conclusions ; que M. X..., en tant que dirigeant social de Tevere Shipping en était le mandataire social et, en tant que tel, il entre dans l'énumération de l'article III-4a) de la Convention CLC ; que, par conséquent, pour que des demandes en réparation du dommage par pollution puissent être formées contre lui devant une juridiction pénale, il faut que le dommage soit la conséquence de sa faute intentionnelle ou "inexcusable" ; que M. Y... est également le mandataire social de la société Panship Management ; que cette société, qui était, au moins, le gestionnaire technique de l'Erika, s'acquittait de services pour ce navire, cas visé par l'article III 4 b) ; que si, si l'article III-4 inclut en son alinéa a) "les mandataires (et les préposés) du propriétaire" et en son alinéa f) les mandataires des affréteurs (c), des sauveteurs (d) et des personnes prenant des mesures de sauvegarde (e), rien de tel n'est prévu pour les mandataires ou salariés de ceux qui s'acquittent de services pour le navire ; qu'il en résulte que M. Y... est exclu du bénéfice de la "canalisation de responsabilité" ; que la SpA Rina, société de classification, est certes payée par l'armateur mais, comme l'a rappelé son conseil dans ses conclusions relatives à l'immunité de juridiction dont elle jouit, si sa dépendance économique, envers l'armateur est source d'ambiguïtés, elle agit par délégation des Etats signataires des diverses conventions en matière maritime et participe, de ce fait, à une activité de service public ; que, bien plus, la SpA Rina est soumise à la Directive européenne 94/57/CE du 22 novembre 1994 et, à ce titre, il lui est interdit d'être sous le contrôle, de quelque nature que soit ce contrôle, de propriétaires ou de constructeurs de navires ou d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication, de l'équipement, de la réparation ou de l'exploitation des navires ; que cette indépendance, qui doit être la caractéristique des sociétés de classification, tant pour la délivrance des certificats statutaires que du certificat de classe, dont les conseils de la SpA Rina ont fait remarquer qu'ils étaient indissociables (notamment au travers du formulaire de «Structural Survey Report ») et ressortissaient tous deux d'une prérogative de puissance publique, est incompatible avec une notion de services privés ; que c'est pourquoi la cour d'appel, suivant en cela l'avis exprimé par le professeur GG... dans un article paru dans la "Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports", estime que,

société de classification, la SpA Rina ne bénéficie pas de la canalisation de responsabilité de la Convention CLC ; que la SA Total est, comme la cour d'appel l'a précédemment souligné, le véritable affréteur à temps de l'Erika ; qu'or l'article 111-4 c) de la Convention CLC fait bénéficier de la canalisation de responsabilité instituée par cette convention "tout affréteur" précisant, pour bien marquer qu'il faut entendre de ce terme son acception la plus large, "(sous quelque appellation que ce soit...)" ; que, par conséquent elle doit bénéficier de cette canalisation de responsabilité, sauf à démontrer que la faute qu'elle a commise est une faute intentionnelle ou "inexcusable" ; que, les fautes de M. X... retenues par la cour d'appel sont d'avoir minoré consciemment les travaux de réfection de l'Erika, notamment à Bijela, ce qui a permis qu'il navigue alors qu'il n'y était plus apte, et d'avoir affrété l'Erika qu'il savait délabré, faute d'entretien suffisant, prenant ainsi le risque d'un sinistre ; qu'agir ainsi, c'est agir en osant beaucoup et jusqu'à l'imprudence, c'est-à-dire téméairement ; que c'est commettre volontairement une faute, éluder un entretien nécessaire, dont il avait nécessairement conscience qu'il conduirait à terme l'Erika, qui se dégradait du fait de la corrosion, au naufrage ; que cette faute inexcusable, telle que la jurisprudence et l'article L. 321-4 du code de l'aviation civile la définissent, prive M. X... du bénéfice des dispositions de la CLC ; que, la cour d'appel a retenu comme faute à la charge de la société Total SA le fait par elle d'avoir affrété l'Erika sans respecter les règles qu'elle avait elle-même mis en place pour ne pas risquer d'affréter un navire inapte au transport de produits gravement polluants ; qu'il s'agit bien d'un agissement personnel de Total, mais il ne peut être affirmé que le représentant de cette société qui l'a commis avait conscience que, en agissant ainsi, il s'ensuivrait probablement un dommage par pollution ; que, dès lors, les dispositions de la CLC bénéficient à la SA Total ; que cette reconnaissance de l'application de la CLC à la SA Total et non pas à la SpA Rina ou à M. Y... n'a aucun caractère discriminatoire, car ils ne sont pas dans une situation analogue, l'importance de leurs fautes étant sans commune mesure et ces prévenus n'étant pas dans le même rapport vis-à-vis du navire ; que la SELARL Lysias, dans ses conclusions, fait valoir que les dommages qui n'entrent pas dans la définition des « dommages par pollution » au sens de l'article I-6° de la Convention CLC ne sont pas con cernés par cette convention et peuvent être réparés

sur le fondement du droit commun ; qu'il en résulterait, selon ce raisonnement, que la SA Total ne pourrait pas être condamnée à réparer le préjudice matériel, économique et moral, mais devrait l'être pour le préjudice écologique, s'il était reconnu par la cour d'appel ; que ce raisonnement est également repris, avec une manifeste prudence, dans le compte-rendu versé aux débats d'un séminaire de droit maritime approfondi dirigé par le professeur XX... ; qu'il est dit que l'environnement étant exclu du champ d'application du système international, il peut paraître envisageable de poursuivre des personnes exonérées par la convention sur le fondement du droit commun pour obtenir réparation ; que, cependant, la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures définit les « dommages par pollution » comme ceux « causés à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire [...] étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limités au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront » ; qu'ainsi, bien loin d'exclure de son champ d'application l'altération à l'environnement, elle prévoit son indemnisation, même si elle en limite le montant aux mesures raisonnables de remise en état, ce qui correspond aux dispositions relatives à la réparation du préjudice causé à l'environnement, tel que prévu par l'article L. 160-1 du code de l'environnement dans sa rédaction issue de la loi du 1er août 2008 ; que cette interprétation est renforcée par le préambule de la convention qui exprime la volonté des Etats signataires de régler au plan international les questions de responsabilité et d'assurer une réparation équitable des personnes, qu'il s'agisse de personnes physiques, morales, de droit privé ou public, y compris les Etats et ses subdivisions, qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires ; que l'« effet utile », tel que rappelé par le professeur YY..., de la Convention CLC conduit enfin à considérer que la canalisation de responsabilité dont profite ici la SA Total, porte sur tous les types de préjudices ; que la cour d'appel est donc amenée à constater que la Convention CLC fait obstacle à ce que soient reçues les demandes en réparation de dommages par pollution visant la SA Total ; qu'il a enfin été soutenu par le conseil de l'un des prévenus

que les actions en dommages-intérêts présentées par diverses parties civiles seraient prescrites en application de l'article VIII de la Convention CLC ; qu'en effet, cet article édicte une prescription des droits à indemnisation dans les trois ans à compter de la date du dommage, et un délai de forclusion de six ans après l'événement qui l'a occasionné ; que cependant, à la différence du 40 de l'article III de cette même convention qui précise que ne peut être introduite aucune demande de réparation de dommage par pollution, « qu'elle soit ou non fondée sur la présente convention », cet article VIII ne porte que sur « les droits à indemnisation prévus par la présente convention » ; qu'il en ressort que ceux qui échappent à son application échappent également à l'application de la prescription et de la forclusion qu'elle édicte ; qu'en l'espèce, il a été constaté que M. Y... comme la SpA Rina n'entraient pas dans l'énumération de l'article III-4, c'est-à-dire de ceux qui bénéficie de la canalisation de responsabilité instituée par la Convention CLC et que M. X..., qui lui y entre, ne peut en bénéficier en raison de son fait personnel ; qu'ils sont ainsi tous les trois hors du champ de la convention et ne peuvent donc bénéficier de ses dispositions ; que, de ce fait, la cour d'appel reste donc compétente pour statuer sur les demandes en réparation du préjudice causé par les fautes commises par MM. X... et Y... et la SpA Rina ;

“et aux motifs que certaines des parties civiles, dans leurs conclusions, demandent la condamnation, sur le fondement de l'article 470-1 du code de procédure pénale, lequel dispose que le tribunal correctionnel demeure compétent pour accorder réparation de tous les dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite de tous les prévenus relaxés et l'un des conseils des parties civiles précise qu'il fonde sa demande sur les articles 1382 et 1383 du code civil ; que ces parties civiles ne font état d'aucune autre faute que celles qui sont visées dans la prévention et dont la cour d'appel considère qu'elles sont inexistantes de leur part, hormis des soutes insuffisantes ; qu'or la réalité d'une insuffisance de soutes est discutée et, à la supposer établie, rien n'autorise à considérer que celle-ci serait l'une des causes du naufrage, le navire n'ayant pas eu le temps d'en consommer suffisamment pour que cette insuffisance ait eu de façon certaine une incidence sur le comportement du commandant ; que, de plus, si la société Total SA doit être considérée comme affrètement

au voyage et bénéficiaire à ce titre de la canalisation de responsabilité édictée par la Convention CLC, il faut noter que la société TTC était le mandataire de Total SA pour passer le contrat d'affrètement et que TPS a été clairement identifiée comme le mandataire de TTC, si bien que ces deux sociétés bénéficient également de la canalisation de responsabilité, en application du « f » du 40 paragraphe de l'article 3 de la Convention CLC (qui, s'il ne renvoie pas au « b » de ce même paragraphe qui concerne M. Y..., renvoie au « c ») ; que, de même, la société Selmont, affréteur à temps de l'Erika, est bénéficiaire de la canalisation de responsabilité ; que son mandataire social véritable et son préposé que sont MM. EE... et FF... doivent de la même façon bénéficier de la canalisation de responsabilité ; que les demandes fondées sur l'article 470-1 du code de procédure pénale ne sauraient donc prospérer à l'égard ni de TTC, ni de TPS ni de MM. FF... et EE... ;

“1) alors que l'affréteur du navire ne bénéficie pas de la canalisation de responsabilité instituée par la Convention CLC si le dommage résulte de son fait ou de son omission personnel, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; qu'il ressort des propres constatations de l'arrêt que le Vetting n'a pas été créé pour satisfaire un quelconque caprice, mais bien pour échapper au reproche de négligence que pouvait encourir Total au cas d'affrètement d'un navire sous-norme ; que, si ceux qui ont établi la note Total Fina Intertanko ont fixé à un an la durée d'une acceptation, c'est bien parce qu'ils considéraient que, pour un pétrolier de 50 000 tonnes et de plus de quinze ans, la prudence nécessitait que, chaque année, il soit inspecté pour s'assurer qu'il était apte à l'usage auquel le groupe Total le destinait ; que la cour d'appel ne voit aucune autre justification à cette prudence que le risque des graves dégradations que le temps fait courir en une année à un navire déjà ancien ; qu'à l'inverse, s'affranchir de ce délai « prudentiel » d'un an au plus entre deux inspections Vetting constitue en soi une imprudence ; que, sauf négligence dans l'inspection Vetting, si l'Erika en avait fait l'objet fin 1999, il n'aurait pas été accepté ; qu'en effet, l'inspection Vetting ayant pour objet de "s'assurer de la qualité des tankers utilisés" par Total, il est logique de considérer qu'une inspection répondant aux exigences

de cette mission aurait révélé les faiblesses de l'Erika et son inaptitude à naviguer en Atlantique en période de tempêtes ; que, l'inspecteur aurait nécessairement tenu compte de ce que, lors de la précédente inspection par M. S..., l'Erika avait été jugé "à la limite" acceptable, qu'en dehors du pont principal, M. S... (02556/3) avait constaté que ses autres ponts étaient rouillés et cela seulement trois mois après les travaux de Bijela et enfin qu'il allait atteindre 25 ans, âge auquel Total n'affrétait plus les pétroliers ; qu'il aurait relevé que le certificat de classe n'avait été renouvelé à Augusta en novembre 1999 que pour seulement deux mois, ce qui suffisait à suspecter la nécessité de travaux d'entretien ; que, comme l'inspecteur de BP, M. T..., il aurait constaté que les dalots des deux bords du pont principal étaient fendus et présentaient une corrosion perforante sur bâbord, observation que l'inspecteur a jugé comme étant à haut risque, sans doute parce que, bien que les dalots ne fassent pas partie des éléments qui concourent à la résistance de la structure, leur corrosion seize mois après les travaux de Bijela laissait deviner de plus graves désordres ; qu'il ressort des propres constatations de l'arrêt que l'affréteur du navire est la société Total transport corporation, laquelle apparaît en qualité d'affréteur sur la charte-partie ; qu'en qu'il se déduit de ces constatations que la société Total transport corporation a commis une faute inexcusable la privant du bénéfice des dispositions de la Convention CLC et par laquelle elle doit réparation à la Ligue de protection des oiseaux de l'ensemble de ses préjudices ; qu'en refusant d'entrer en voie de condamnation à l'encontre de la société Total transport corporation, la cour d'appel a violé les dispositions susvisées ;

"2° alors que, et en toute hypothèse, toute personne qui produit ou détient des déchets dans des conditions de nature à produire des effets nocifs sur le sol, la flore et la faune, à dégrader les sites ou les paysages, à polluer l'air ou les eaux, à engendrer des bruits et des odeurs et, d'une façon générale, à porter atteinte à la santé de l'homme et à l'environnement, est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination conformément aux dispositions du présent chapitre, dans des conditions propres à éviter lesdits effets ; que l'élimination des déchets comporte les opérations de collecte, transport, stockage, tri et traitement nécessaires à la récupération des éléments et

matériaux réutilisables ou de l'énergie, ainsi qu'au dépôt ou au rejet dans le milieu naturel de tous autres produits dans des conditions propres à éviter les nuisances ci-dessus mentionnées ; que la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE 24 juin 2008, commune de Mesquer c/ société Total France SA et société Total international Ltd, C-188/07)2) a dit pour droit que des hydrocarbures accidentellement déversés en mer à la suite d'un naufrage, se retrouvant mélangés à l'eau ainsi qu'à des sédiments et dérivant le long des côtes d'un Etat membre jusqu'à s'échouer sur celles-ci, constituent des déchets au sens de l'article 1er, sous a), de la Directive 75/442, telle que modifiée par la Décision 96/350, dès lors que ceux-ci ne sont plus susceptibles d'être exploités ou commercialisés sans opération de transformation préalable et qu'aux fins de l'application de l'article 15 de la Directive 75/442, telle que modifiée par la Décision 96/350, au déversement accidentel d'hydrocarbures en mer à l'origine d'une pollution des côtes d'un Etat membre, le juge national peut considérer le vendeur de ces hydrocarbures et affréteur du navire les transportant comme producteur des dits déchets, au sens de l'article 1er, sous b), de la Directive 75/442, telle que modifiée par la Décision 96/350, et, ce faisant, comme "détenteur antérieur" aux fins de l'application de l'article 15, second tiret, première partie, de cette directive, si ce juge, au vu des éléments que lui seul est à même d'apprécier, aboutit à la conclusion que ce vendeur-affréteur a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par ce naufrage, en particulier s'il s'est abstenu de prendre les mesures visant à prévenir un tel événement telles que celles concernant le choix du navire et que s'il s'avère que les coûts liés à l'élimination des déchets générés par un déversement accidentel d'hydrocarbures en mer ne sont pas pris en charge par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou ne peuvent l'être en raison de l'épuisement du plafond d'indemnisation prévu pour ce sinistre et que, en application des limitations et/ou des exonérations de responsabilité prévues, le droit national d'un Etat membre, y compris celui issu de conventions internationales, empêche que ces coûts soient supportés par le propriétaire du navire et/ou l'affréteur de ce dernier, alors même que ceux-ci sont à considérer comme des "détenteurs" au sens de l'article 1er, sous c), de la Directive 75/442, telle que modifiée par la Décision 96/350, un tel droit

national devra alors permettre, pour assurer une transposition conforme à l'article 15 de cette directive, que lesdits coûts soient supportés par le producteur du produit générateur des déchets ainsi répandus ; que, cependant, conformément au principe du pollueur-payeur, un tel producteur ne peut être tenu de supporter ces coûts que si, par son activité, il a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage du navire ; qu'en s'abstenant de rechercher si la société Total transport corporation n'était pas tenue d'indemniser la Ligue de protection des oiseaux à raison du déversement sur la côte de déchets, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des dispositions susvisées" ;

Et sur le deuxième moyen de cassation proposé dans les mêmes termes pour le conseil général de Vendée ;

Les moyens étant réunis ;

Vu les articles III point 4 et V point 2 de la Convention CLC 69/92, ensemble la règle 11-b devenue 4-2 de l'annexe I de la Convention Marpol ;

Attendu qu'il résulte des deux premiers de ces textes qu'une demande de réparation de dommage par pollution peut être formée contre le propriétaire du navire ainsi qu'à l'encontre des autres personnes qui y sont énumérées lorsque le dommage a été commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

Attendu qu'après avoir constaté, pour entrer en voie de condamnation pénale contre la société Total SA, qu'une inspection du navire, réalisée dans le cadre de sa mission de contrôle de conformité aux exigences de sécurité et de protection de l'environnement, dénommée « vetting », si elle avait été correctement effectuée dans les conditions et dans les délais prévus par les procédures internes, aurait dû mettre en évidence, d'une part, les faiblesses de l'Erika, inapte à naviguer en Atlantique par périodes de tempêtes, d'autre part, l'absence de renouvellement du certificat de classe au-delà d'un délai de deux mois, enfin, la présence d'anomalies permettant de suspecter l'existence de plus graves désordres, l'arrêt énonce néanmoins, pour admettre la société Total SA au bénéfice de la "canalisation" et écarter la demande de réparation civile des victimes, qu'elle n'a pas disposé

des éléments d'information suffisants pour s'opposer à l'appareillage du navire avant son naufrage et que seule une négligence a été commise dans la procédure de « vetting », sans conscience de la probabilité d'un dommage par pollution ;

Mais attendu qu'en se déterminant ainsi, alors que les constatations de fait, souverainement appréciées par la cour d'appel, caractérisaient une faute de témérité, au sens de la Convention CLC 69/92, à la charge de la société Total SA, et qu'il en résultait que son représentant avait nécessairement conscience qu'il s'ensuivrait probablement un dommage par pollution, la cour d'appel a méconnu les textes susvisés et le principe ci-dessus rappelé ;

D'où il suit que la cassation est encore encourue de ce chef ; qu'elle aura lieu sans renvoi, la Cour de cassation étant en mesure d'appliquer la règle de droit appropriée aux faits souverainement constatés et appréciés par les juges du fond, ainsi que le prévoit l'article L. 411-3, alinéa 2, du code de l'organisation judiciaire ;

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu d'examiner les autres moyens de cassation proposés :

CASSE et ANNULE, l'arrêt susvisé de la cour d'appel de Paris, en date du 30 mars 2010, en ses seules dispositions relatives à la recevabilité de la constitution de partie civile de l'association Robin des Bois et ayant exonéré la société Total SA de réparations civiles, toutes autres dispositions étant expressément maintenues ;

DÉCLARE IRRECEVABLE la constitution de partie civile de l'association Robin des Bois ;

DIT que la société Total SA sera tenue, solidairement avec les autres prévenus MM. X..., Y... et la société Rina, de payer aux parties civiles demanderesses aux pourvois, reçues en leur constitution de partie civile et ayant dirigé un moyen contre cette société, les dommages-intérêts alloués par l'arrêt de la cour d'appel ;

ETEND, en application de l'article 612-1 du code de procédure pénale, à la société Total SA le bénéfice de la cassation obtenue contre l'association Robin des Bois ;

REJETTE les pourvois pour le surplus ;

DIT n'y avoir lieu à renvoi ;

FIXE à 2 000 euros la somme globale que la société Total SA, la société Rina, M. Y... et M. X... devront, chacun, payer au conseil régional de Bretagne, au conseil régional des Pays de Loire, au conseil général du Finistère, au conseil régional de Poitou Charentes, aux communes de Saint-Nazaire, de Ploemeur, à la communauté d'agglomération du Pays de Lorient au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que défendeurs ;

FIXE à 3 000 euros la somme globale que la société Total SA, la société Rina, M. Y... et M. X... devront, chacun, payer aux communes de Mesquer, de Batz-sur-Mer, de La Bernerie-en-Retz, de la Plaine-sur-Mer, de Pornic, de Le Pouliguen, de Préfailles, de Saint-Brévin-les-Pins, de Saint-Michel-Chef-Chef et de Saint-Hilaire-de-Riez au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que défenderesses ;

FIXE à 3 000 euros la somme globale que la société Total SA devra payer à l'association Union fédérale des consommateurs Que Choisir Brest et à l'association Union fédérale des consommateurs Que Choisir Saint-Brieuc, au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que défenderesses ;

FIXE à 750 euros la somme que la société Total SA, la société Rina, M. Y... et M. X... devront, chacun, payer au Syndicat mixte de protection du littoral breton au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que défendeur ;

FIXE à 500 euros la somme que la société Total SA, la société Rina, M. Y... et M. X... devront, chacun, payer à M. Z... au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que défendeur ;

FIXE à 2 000 euros la somme globale que la société Total SA devra payer aux communes de Mesquer, de Batz-sur-Mer, de La Bernerie-en-Retz, de la Plaine-sur-Mer, de Pornic, de Le Pouliguen, de Préfailles, de Saint-Brévin-les-Pins, de Saint-Michel-Chef-Chef et de Saint-Hilaire-de-Riez au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que demanderesses ;

FIXE à 2 000 euros la somme que la société Total SA devra payer à l'association Ligue pour la protection des oiseaux au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que demanderesse ;

FIXE à 2 000 euros la somme globale que la société Total SA devra payer au conseil général de Vendée au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que demandeur ;

DIT n'y avoir lieu à application de l'article 618-1 du code de procédure pénale pour le surplus ;

ORDONNE l'impression du présent arrêt, sa transcription sur les registres du greffe de la cour d'appel de Paris et sa mention en marge ou à la suite de l'arrêt partiellement annulé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre criminelle, et prononcé par le président le vingt-cinq septembre deux mille douze ;

En foi de quoi le présent arrêt a été signé par le président, le rapporteur et le greffier de chambre ;

Plan de l'arrêt

I / Exposé des faits : page 4

II / Moyens de forme et moyens dirigés contre les dispositions civiles de l'arrêt s'appliquant au commandant du navire : page 7

III / Moyens contestant la compétence du juge répressif pour connaître de l'action publique : page 18

IV / Moyens dirigés contre les condamnations pénales : page 108

V / Moyens relatifs à la recevabilité de certaines constitutions de partie civile : page 173

VI / Moyens s'appliquant à la compétence du juge répressif pour statuer sur l'action civile et portant sur la mise en oeuvre de la Convention CLC 69/92 : page 203

VII / Moyens discutant de la portée de certaines transactions : page 229

VIII / Moyens relatifs à l'évaluation du préjudice : page 233

IX / Moyens contestant l'immunité de responsabilité reconnue à l'affréteur : page 258

X / Dispositif : page 319