

Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 24 novembre 2020,

N° R 19-87.651 FS-P+B+I+L Publié au bulletin

N° 2259

CASSATION sur le pourvoi formé par le procureur général près la cour d'appel d'Aix-en-Provence contre l'arrêt de ladite cour, chambre 5-2, en date du 12 novembre 2019, qui a relaxé M. X... G... du chef d'infraction au code de l'environnement et a prononcé sur les intérêts civils.

Faits et procédure

1. Il résulte de l'arrêt attaqué et des pièces de procédure ce qui suit.

2. Le 29 mars 2018, le centre de sécurité des navires de Marseille a effectué un contrôle du combustible utilisé par un navire de croisière appartenant à la société britannique Carnival PLC et placé sous le commandement de M. G....

3. Ce contrôle avait notamment pour objet de vérifier le respect des prescriptions de l'article L. 218-2 du code de l'environnement relatif aux limitations de la teneur en soufre des combustibles. Il s'est avéré que le bon de soutage du combustible utilisé indiquait une teneur en soufre de 1,75 % et l'analyse d'un échantillon a révélé une teneur de 1,68 %, alors qu'elle aurait dû être inférieure ou égale à 1,50 %. Un procès-verbal de constatation d'infraction a été établi.

4. M. G... a été cité devant le tribunal correctionnel pour pollution de l'air en raison de l'utilisation, par un navire en mer territoriale, de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes autorisées.

5. La société Carnival PLC a été citée, en sa qualité de propriétaire et exploitante du navire, sur le fondement de l'article L. 218-23 du code de l'environnement.

6. Le tribunal a déclaré M. G... coupable, l'a condamné à une amende de 100 000 euros mise à la charge de la société Carnival PLC à hauteur de 80 000 euros, a ordonné la publication de la décision et a prononcé sur les intérêts civils.

7. M. G..., la société Carnival PLC et le ministère public ont relevé appel de cette décision.

Examen des moyens

Sur le premier moyen

Enoncé du moyen

8. Le moyen est pris de la violation des articles L. 5412-2 du code des transports, L. 218-2, L. 218-15, L. 218-16, L. 218-18, L. 218-23 et L. 173-7 du code de l'environnement et 591 du code de procédure pénale.

9. Le moyen critique l'arrêt attaqué en ce qu'il a relaxé le prévenu du chef d'utilisation par un navire en mer territoriale de combustible dont la teneur en soufre est supérieure aux normes utilisées - pollution de l'air commis sur la ligne Barcelone-Marseille entre le 28 et le 29 mars 2018 alors :

« 1°/ que la cour qui rappelle les dispositions de l'article L. 5412-2 alinéa 2 du code des transports, aux termes duquel le capitaine "répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions", se contente d'analyser l'élément intentionnel de la faute pénale reprochée au capitaine de l'Azura alors qu'il lui appartenait de rechercher si les éléments constitutifs de la négligence fautive évoquée par l'arrêt sont réunis ; qu'aux termes de l'article 121-3 du code pénal, repris au paragraphe IV de l'article L. 218-19 du code de l'environnement, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer ; qu'en ne s'assurant pas que le carburant qu'il utilisait était conforme à la réglementation en vigueur dans les eaux françaises alors qu'interrogé par les enquêteurs, M. G... répondait à la question "avez-vous connaissance de l'obligation de brûler un combustible dont le taux de soufre est inférieur à 1,5 %" par "j'étais au courant de ces obligations et de contrôler ces obligations...", ce capitaine doit être regardé comme auteur de la négligence fautive évoquée par l'arrêt attaqué,

2°/ qu'il se déduit des pièces de la procédure qu'en faisant souter un combustible présentant un taux de soufre irrégulier en parfaite connaissance de cause, ce taux de soufre apparaissant sur le bon de livraison et enregistré comme tel dans la base de données du navire, le capitaine du navire Azura, seul chef de l'expédition maritime

selon l'ensemble des normes en la matière, engageait sa responsabilité pénale, ce que la cour a omis de rechercher, qu'en conséquence l'arrêt encourt la censure. »

Réponse de la Cour

Vu l'article 593 du code de procédure pénale :

13. Tout jugement ou arrêt doit comporter les motifs propres à justifier la décision. L'insuffisance ou la contradiction des motifs équivaut à leur absence.

14. Pour relaxer le prévenu, l'arrêt attaqué énonce qu'il résulte de ses déclarations qu'il n'a jamais admis avoir eu connaissance de l'obligation d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne devait pas dépasser 1,5 % et qu'il a expliqué ne disposer d'aucune maîtrise sur l'approvisionnement en combustible qui était décidé par un service de la compagnie basé à Hambourg.

15. Les juges ajoutent que les décisions d'approvisionnement en combustible sont prises par ce service spécialisé qui détermine quel navire va s'approvisionner dans tel port avec tel type et telle quantité de fioul, en fonction, notamment, soit des disponibilités dans les futures escales et des prix variables pratiqués d'un port à l'autre, soit des besoins du bateau qui dépendent non seulement du nombre de miles nautiques à parcourir mais également des législations environnementales applicables dans les ports concernés.

16. Ils précisent que, dans ce processus, l'intervention du bord est limitée à la communication à la compagnie par le chef mécanicien ou ses subordonnés des quantités de fioul de différentes qualités restant dans les cuves du bateau et que ce système est basé notamment sur des nécessités juridiques résultant de la diversité des législations, fluctuantes et complexes, applicables dans les eaux traversées.

17. La cour d'appel retient encore M. G... a suivi les instructions de sa compagnie, en pouvant vérifier qu'elles étaient conformes au système International Safety Management (ISM) dont les données, établies par cette compagnie, mentionnaient bien la possibilité d'utiliser sur le trajet Barcelone-Marseille un combustible présentant un taux maximum en soufre de 3,5 % contre un taux de 1,50 % pour rejoindre le port italien de La Spezia.

18. Elle en conclut que, M. G..., qui suivait les instructions de sa compagnie, pouvait légitimement penser qu'elles étaient conformes à la législation qu'il devait respecter.

19. En se déterminant ainsi, la cour d'appel, qui a relevé que le bon de soutage découvert à bord indiquait une teneur en soufre supérieure à celle autorisée, n'a pas justifié sa décision.

20. En effet, le capitaine, garant de la sécurité du navire et de son équipage, de la protection de l'environnement et de la sûreté, et tenu personnellement à ce titre de connaître et de faire respecter les règles relatives à la pollution par les rejets des navires, devait s'assurer de la conformité à la législation du combustible utilisé.

21. La cassation est par conséquent encourue de ce chef.

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu d'examiner le second moyen de cassation proposé, la Cour :

CASSE et ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt susvisé de la cour d'appel d'Aix-en-Provence, en date du 12 novembre 2019, et pour qu'il soit à nouveau jugé, conformément à la loi ;

RENVOIE la cause et les parties devant la cour d'appel de Rennes, à ce désignée par délibération spéciale prise en chambre du conseil.