

# De la responsabilité pénale du capitaine en cas de pollution atmosphérique

**Patrick CHAUMETTE** Professeur émérite de l'université de Nantes

La chambre criminelle de la Cour de cassation, le 24 novembre 2020, considère que le capitaine du paquebot Azura, en escale à Marseille, savait que le fuel utilisé était trop soufré, car le bon de soutage le démontre, mais aussi qu'il devait le savoir. La relaxe faite par la cour d'appel d'Aix-en-Provence est cassée et l'affaire fut renvoyée devant la cour d'appel de Rennes.

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

Le capitaine du paquebot Azura 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. 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.

Le tribunal a déclaré le capitaine 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. Le capitaine, la société Carnival PLC et le ministère public ont relevé appel de cette décision.

La cour d'appel d'Aix-en-Provence, chambre 5-2, le 12 novembre 2019, a relaxé le capitaine 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 (v. Me Guillaume Brajeux, « Affaire de navire Azura : le capitaine, condamné en première instance pour pollution atmosphérique est relaxé en appel », *Droit Maritime Français, DMF*, 2020, n° 822, pp. 230-246, observations critiques).

Un pourvoi en cassation a été formé par le procureur général près de la cour d'appel d'Aix, car les dispositions de l'article L. 5412-2 alinéa 2 du code des transports, prévoient que « le capitaine "répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions » ; la cour d'appel 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.

Aux termes de l'article 121-3 du code pénal, repris au § 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. Selon le Procureur général, 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, le capitaine 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.

Dès lors, 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 d'appel a omis de rechercher, qu'en conséquence l'arrêt encourt la censure.

La chambre criminelle de la Cour de cassation casse l'arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence et renvoie les poursuites vers la cour d'appel de Rennes. Ce qui est reproché à la cour d'appel est l'insuffisance ou la contradiction des motifs, de sorte que reste ouverte la position à venir de la cour d'appel de Rennes.

Pour relaxer le capitaine, l'arrêt de la cour d'appel d'Aix 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. La cour d'appel ajoute 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. Elle précise 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.

La cour d'appel retient encore que le capitaine 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. La cour d'appel d'Aix en a conclu que le capitaine, qui suivait les instructions de sa compagnie, pouvait légitimement penser qu'elles étaient conformes à la législation qu'il devait respecter.

Mais, selon la Chambre criminelle de la Cour de cassation, « *le bon de soutage découvert à bord indiquait une teneur en soufre supérieure à celle autorisée, de sorte que la cour d'appel d'Aix n'a pas justifié sa décision* ». Il existe une contradiction de motifs.

« 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. » (v. P. Chaumette, « Du capitaine responsable de la préservation du navire, de sa cargaison et de la sécurité des personnes se trouvant à bord », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXVI, 2008, pp. 411-437- « Le Capitaine de navire : statut et responsabilités », février 2005, *revue de l'Association Française des capitaines de navire, AFCAN*,

[http://www.afcan.org/dossiers\\_juridiques/statut\\_cdt.html](http://www.afcan.org/dossiers_juridiques/statut_cdt.html) - « Le Capitaine de navire : statut et responsabilités. La voie pénale crée-t-elle des remous ? », octobre 2008, *AFCAN*, [https://www.afcan.org/dossiers\\_juridiques/statut\\_cdt2.html](https://www.afcan.org/dossiers_juridiques/statut_cdt2.html))

En matière de rejet volontaire d'hydrocarbures, l'amende prononcée contre le capitaine, sur le fondement de l'article L. 218-23 du code de l'environnement, peut être mise en tout ou en partie à la charge de l'exploitant ou du propriétaire du navire, car cet article ne distingue pas selon que l'exploitant agit en son propre nom ou pour le compte d'autrui (Cass. Crim. 13 mars 2007, n° 06-80922 ; 18 mars 2014, n° 13-81921, navire Fastrex - M. Ollivier, C. Thorel, A. Mouillé, « Le capitaine et le droit pénal », [AJ pénal 2012. 585](#), *DMF* 2014, n° 759). Ces pollutions marines par rejet ont donné lieu à de nombreuses affaires depuis plus de 20 ans. La pollution atmosphérique est une nouvelle aventure, s'il est permis de le dire ainsi.

Il était possible de s'interroger sur la décision à venir de la cour d'appel de Rennes. D'une part, il lui sera difficile d'admettre que la capitaine ne savait pas, puisqu'il le savait, l'a admis et que le bon de soutage le démontre. L'élément intentionnel devrait ainsi être constaté. Mais d'autre part, la Cour de cassation retient une formule plus générale : « le capitaine devait savoir », puisqu'il est garant de la sécurité du navire et de son équipage, de la protection de l'environnement et de la sûreté, et est tenu personnellement à ce titre de connaître et de faire respecter les règles relatives à la pollution par les rejets des navires, et donc doit s'assurer de la conformité à la législation du combustible utilisé. Ainsi l'intention délictuelle se déduit-elle de la négligence, même si le capitaine suit les consignes données par sa compagnie.

La cour d'appel de Rennes a statué le 6 octobre 2021 (11ème ch. correctionnelle). Elle a retenu la responsabilité pénale du capitaine qui, en ne s'assurant pas des règles relatives à la pollution par les rejets des navires dans les eaux territoriales françaises, et en ne faisant pas respecter des règles, a commis une faute caractérisée exposant l'environnement à une risque d'une particulière gravité, qu'il ne pouvait ignorer, les effets du soufre sur la santé humaine étant connus. L'amende de 100 000 euros est mise à la charge de la compagnie à hauteur de 80 000 euros, ce qui laisse 20 000 euros à la charge du capitaine.

Le 17 mai 2022, le tribunal judiciaire de Marseille a condamné la seule compagnie du navire Mein Schiff 2 à une amende de 60 000 euros, à la suite d'un contrôle du centre de sécurité des navires ; le navire, pour une traversée La Spezia-Marseille a utilisé un combustible dont la teneur en soufre était supérieure à 1,5 %. La procédure pénale a débouché sur une convention judiciaire d'intérêt public environnementale, conclue entre la Procureure de la République de Marseille et l'armateur. Cette procédure découle de la loi du 24 décembre 2020 relative au parquet européen, à la justice environnementale et à la justice pénale spécialisée (art. 41-1-3 C. Procédure Pénale). Le procureur peut proposer à la personne morale mise en cause une telle convention judiciaire d'intérêt public.