

Société

SOCIÉTÉ | Police et justice | Éducation | Enquête | Santé | Immigration et diversité | Religions | Banlieues | Logement | Famille - vie privée

"Erika" : "Un avis juridique avec des conséquences politiques"



Le Monde.fr | 06.04.2012 à 21h09 • Mis à jour le 06.04.2012 à 21h09

Réagir | Classer | Partager (Facebook, Twitter, YouTube)

J'aime Recommander | Envoyer Envoyer | Vous et 140 autres personnes recommandez



La Cour de cassation pourrait annuler toute la procédure judiciaire dans le naufrage du pétrolier Erika en 1999, si elle suit, le 24 mai, l'avis de son avocat général, révélé vendredi 6 avril par Libération et Ouest-France. Une annonce qui a suscité la colère des élus de tous bords sur les côtes bretonnes souillées par la marée noire géante, ainsi que l'étonnement des juristes. Pour **Philippe Delebecque**, professeur de droit maritime à l'université Paris I Panthéon-Sorbonne et président de la chambre arbitrale maritime de Paris, cet avis, qui repose sur une interprétation restrictive des textes juridiques serait, s'il était suivi, un "véritable coup de tonnerre" pour le droit maritime et environnemental.

Comment expliquer que l'avis de l'avocat général remette totalement en cause les précédents jugements de 2008 et de 2010 ?

EN CONTINU | 18:57 Un ex-employé de l'OTAN condamné à sept ans de prison pour espionnage

françaises ne sont pas compétentes dans le procès de l'Erika, alors que le tribunal de grande instance de Paris puis la cour d'appel de Paris avaient conclu à l'application de la loi française, à la responsabilité pénale de Total dans le naufrage et à une indemnisation des parties civiles pour atteinte à l'environnement.

Il s'agit d'une question d'interprétation différente du droit français. L'article 113-2 du code pénal indique ainsi que la loi pénale française est applicable aux infractions commises sur le territoire de la République. En 2008 et 2010, les juges avaient estimé que l'infraction avait été commise en France puisque la pollution avait touché 400 kilomètres de côtes françaises.

Le rapporteur de la cour de cassation, lui, adopte une interprétation plus restrictive : il avance que l'infraction ne réside pas dans le lieu de la pollution, mais dans le lieu du naufrage, où ont été rejetés les hydrocarbures. Or, l'Erika s'est échoué non pas dans les

eaux territoriales françaises, où s'applique le droit français, mais dans la Zone économique exclusive (ZEE) de la France qui, elle, relève de la souveraineté internationale. La juridiction française est donc, à ses yeux, inapplicable et c'est la juridiction de l'Etat du pavillon du navire, à savoir Malte, qui doit s'imposer.

Pourtant, l'Etat français jouit de certaines prérogatives sur cette zone économique exclusive. N'y a-t-il pas une part de souveraineté française ?

En 1976, la France s'est dotée d'une zone économique exclusive large de 200 milles (370 km) incluant ses eaux territoriales. Or, selon la [Convention des Nations unies sur le droit de la mer](#) de 1982, dite de Montego Bay, l'Etat exerce des prérogatives sur cette ZEE, qui relèvent de l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, ce qui renvoie à la préservation du milieu marin et donc à la protection de l'environnement.

L'enjeu est d'interpréter le champ de ces prérogatives. D'autant qu'avec le temps, les Etats ont exercé de plus en plus de prérogatives sur leur ZEE au point de poser la question de la nature juridique exacte de ces zones, remettant en cause la notion de souveraineté internationale. Les juges de la cour de cassation devront donc trancher la question de savoir si les prérogatives de la France dans sa ZEE peuvent permettre l'application du droit français au naufrage de l'*Erika*.

Sur le plan civil, l'avis de l'avocat général remet-il en cause la notion de préjudice écologique ?

La Cour d'appel avait reconnu la [notion de préjudice écologique](#), une atteinte au patrimoine naturel justifiant le versement de dommages et intérêts. L'avocat général, lui, a une fois de plus eu une interprétation stricte et écartée cette notion, car elle n'est pas prévue par les conventions internationales de 1969 et 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, qui sont les seules à pouvoir s'appliquer. Les magistrats de la cour de cassation ne seront toutefois pas tenus de se prononcer sur cet aspect, ce qui ne fera donc pas forcément jurisprudence. Ils peuvent seulement répondre à la question de compétence.

Quelles sont les possibilités qui s'offrent aux juges pour rendre leur arrêt ?

Dans les deux tiers des cas, les magistrats suivent l'avis de l'avocat général. Ils pourraient donc décider d'une cassation totale et sans renvoi de l'arrêt de la Cour d'appel. Mais cette affaire revêt une importance particulière, de par ses enjeux économiques et environnementaux et son écho médiatique. Les juges vont donc soumettre l'avis de l'avocat général à discussion et pourraient adopter un arrêt moins restrictif, en cassant partiellement l'arrêt de la Cour d'appel, ou bien même en rejetant le pourvoi – la décision d'appel serait alors entérinée.

Dans le cas d'une cassation totale ou partielle de l'arrêt d'appel, l'affaire serait renvoyée devant une autre Cour d'appel. Cette dernière pourra choisir soit de s'aligner sur l'arrêt de la cour de cassation et se déclarer incompétente, laissant les juridictions maltaises être éventuellement saisies du dossier, soit résister et rendre un nouvel arrêt. Cela déboucherait alors vers un nouveau pourvoi en cassation, et un nouveau jugement, définitif cette fois. La procédure de l'*Erika* pourrait donc encore durer dix ans.

Une cassation de la procédure judiciaire constituerait-elle un recul du droit maritime et environnemental ?

On ne peut pas parler directement de recul, dans la mesure où l'avis de l'avocat général respecte scrupuleusement les conventions internationales. Le rôle de la cour de cassation est en effet de juger non le fond, mais la bonne application du droit. Toutefois, il existe toujours plusieurs interprétations, qui ont différentes répercussions sur le fond.


La cour de cassation a actuellement un pouvoir considérable entre ses mains : si elle choisissait de remettre en cause toute la procédure judiciaire, ce serait un véritable coup de tonnerre, une décision juridique à portée politique. Le risque serait d'aller vers moins de sûreté maritime et de droit maritime et environnemental. Car si l'arsenal préventif et répressif a été renforcé depuis le naufrage de l'*Erika*, la question de la compétence reste la même. Un naufrage dans une ZEE serait alors soumis au même problème qu'un naufrage dans les eaux internationales : seul le droit international s'appliquerait et il est, faute de juridiction internationale pour l'appliquer, inefficace.








La décision de la Cour de cassation pourrait-elle remettre en cause le versement des indemnités obtenues au civil ?

Le 30 mars 2010, au pénal, la Cour d'appel de Paris avait condamné Total et Rina, l'organisme italien de certification des navires, à 375 000 euros d'amende. Au civil, seul Rina a été condamné à indemniser les parties civiles, soit 200,6 millions d'euros.

En cas de cassation de l'arrêt d'appel, l'argent devrait en principe être restitué. Total a cependant accepté volontairement de verser certaines indemnisations, ce qui devrait exclure toute restitution. Mais la situation pourrait être différente pour Rina, qui connaît de fortes difficultés financières.

Propos recueillis par Audrey Garric

 [redacted] et 140 autres personnes recommandez ça. 140 personnes le recommandent. [Inscription](#) pour voir ce

 Classer   Partager    

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]  Ligatus

[redacted]



JEAN FRANCOIS LEVY il y a 85 semaines

celui qui a largué le pétrole, ce n'est pas Total, c'est le navire! si je jette un pot de fleur qui ne m'appartient pas par la fenêtre de ma voiture et que cela tue quelqu'un, le responsable est-il le propriétaire du pot de fleur? Non c'est moi. Et bien là c'est la même chose.



Bernard Leon il y a 85 semaines

L'argument juridique du naufrage qui a eu lieu dans les eaux internationales, ne concerne, à mes yeux de non juriste, que le bateau Erika, mais pas le pétrole qui, lui, est bien arrivé sur les cotes françaises. On s'en moque du bateau. Ce qui compte c'est qui a largué le pétrole, et peu importe les conditions, et à qui appartenait ce pétrole.



JEAN FRANCOIS LEVY il y a 85 semaines

Il ne faut pas voir dans cette affaire l'impact d'une "mafia" financière ou pétrolière. On peut reprocher à Total d'avoir choisi ce navire. Mais une fois le pétrole à bord, Total n'avait plus aucune responsabilité sur le transport. Si le droit international prévoit un concours financier de l'industrie pétrolière, il ne lui transmet pas la responsabilité qui reste celle du transporteur donc de l'armateur maltais. C'est sans doute le raisonnement de l'avocat général différent de celui de l'appel.

JEAN CLAUDE HERRENSCHMIDT il y a 85 semaines

Les juges, dans nos pays démocratiques dits développés, jugent "en droit". Si, comme pourrait le démontrer cet exemple, le droit qui s'applique aujourd'hui est inadapté aux problèmes qui concernent la planète il faut d'urgence le modifier en conséquence. C'est de la responsabilité de nos politiques élus d'en prendre conscience et de s'y employer. S'ils ne le font pas, il faut en changer ou accepter d'en subir les effets catastrophiques. Il serait malvenu de crier au loup quand il sera trop tard.

Yves T il y a 85 semaines

A propos de pétrole, si ce procès est important, il est vraiment étonnant que quelque chose d'autre, -- le fait que nous sommes aujourd'hui à/autour du pic de production mondial de pétrole, soit toujours autant occulté par la presse. A ce sujet tribune/appel parue sur le monde.fr le 22 mars. Signée entre autre par Pierre René Bauquis – Ancien Directeur Stratégie du groupe Total Jean Laherrère – Président ASPO France, ancien patron des techni <http://tribune-pic-petrolier.org/> A signer et relayer!

Lire la suite des réactions (8)

Rédigez votre réaction - 1^{re} sur 3

500 caractères restants

Signature

Modifier